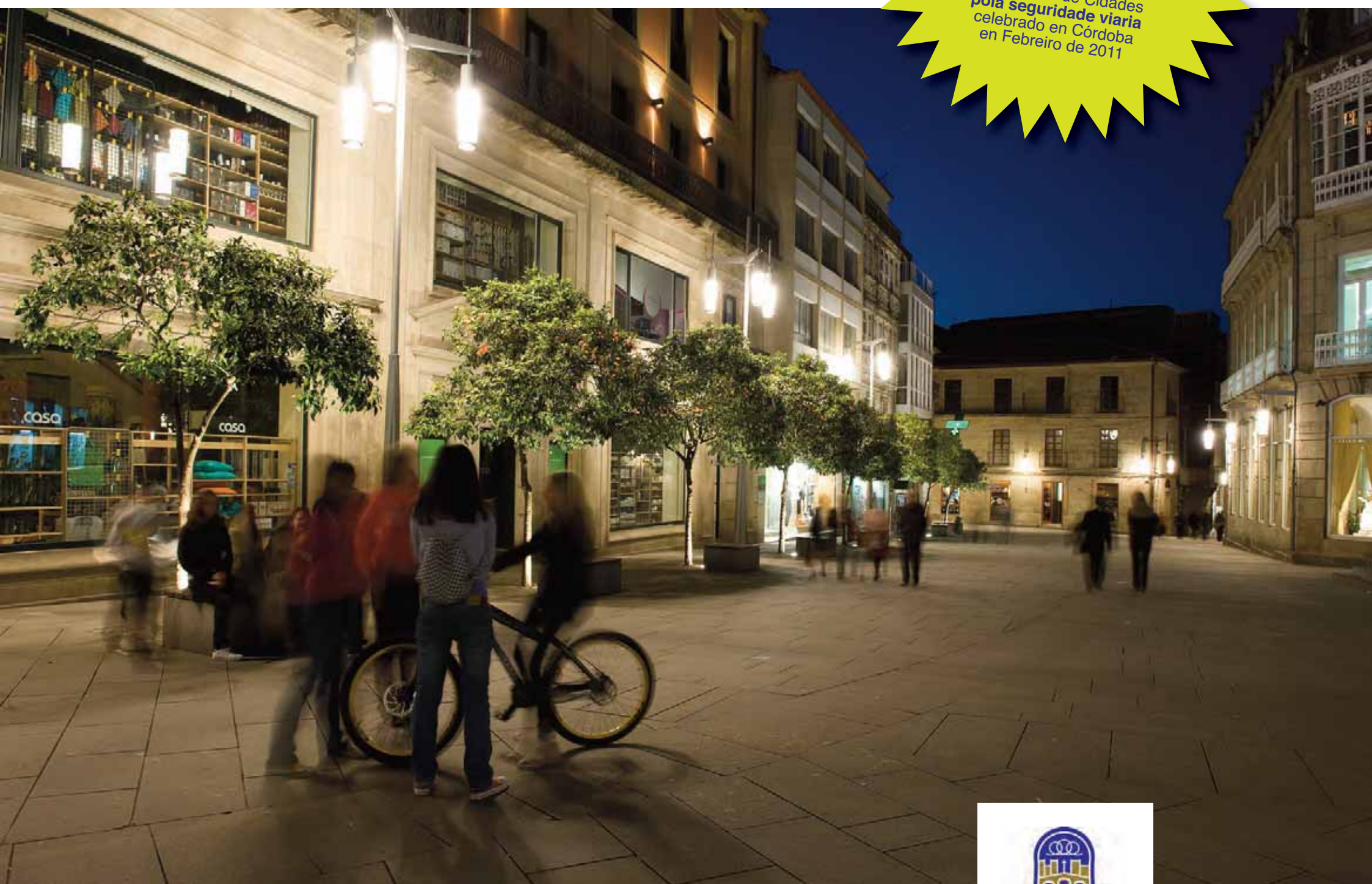


Camiñar resolve

Peóns, seguridade e mobilidade urbana
Cara a unha inversión do esquema dominante



Camiñar resolve

- 4 **Peóns, seguridade e mobilidade urbana.**
 - Cara a unha inversión do esquema dominante
- 10 **Pontevedra, o deseño dunha cidade segura**
 - 11 A reforma urbana
 - 12 Catro xeitos de moverse
 - Itinerarios peonís
 - 13 O tráfico a motor, calmado
 - 14 Unha cidade dinámica
 - Infraestruturas
 - Circular a motor
 - 15 Aparcar
 - Accesibilidade universal
 - 16 A 30 como máximo
 - Control e organización
 - 17 O camiño escolar
 - Educación para unha nova mobilidade
- 18 **O 2º Encontro de cidades para a seguridade viaria**

Premio á mellor
práctica urbana en
seguridade viaria

Pontevedra

2º Encontro de Cidades
pola seguridade viaria
celebrado en Córdoba
en Febreiro de 2011

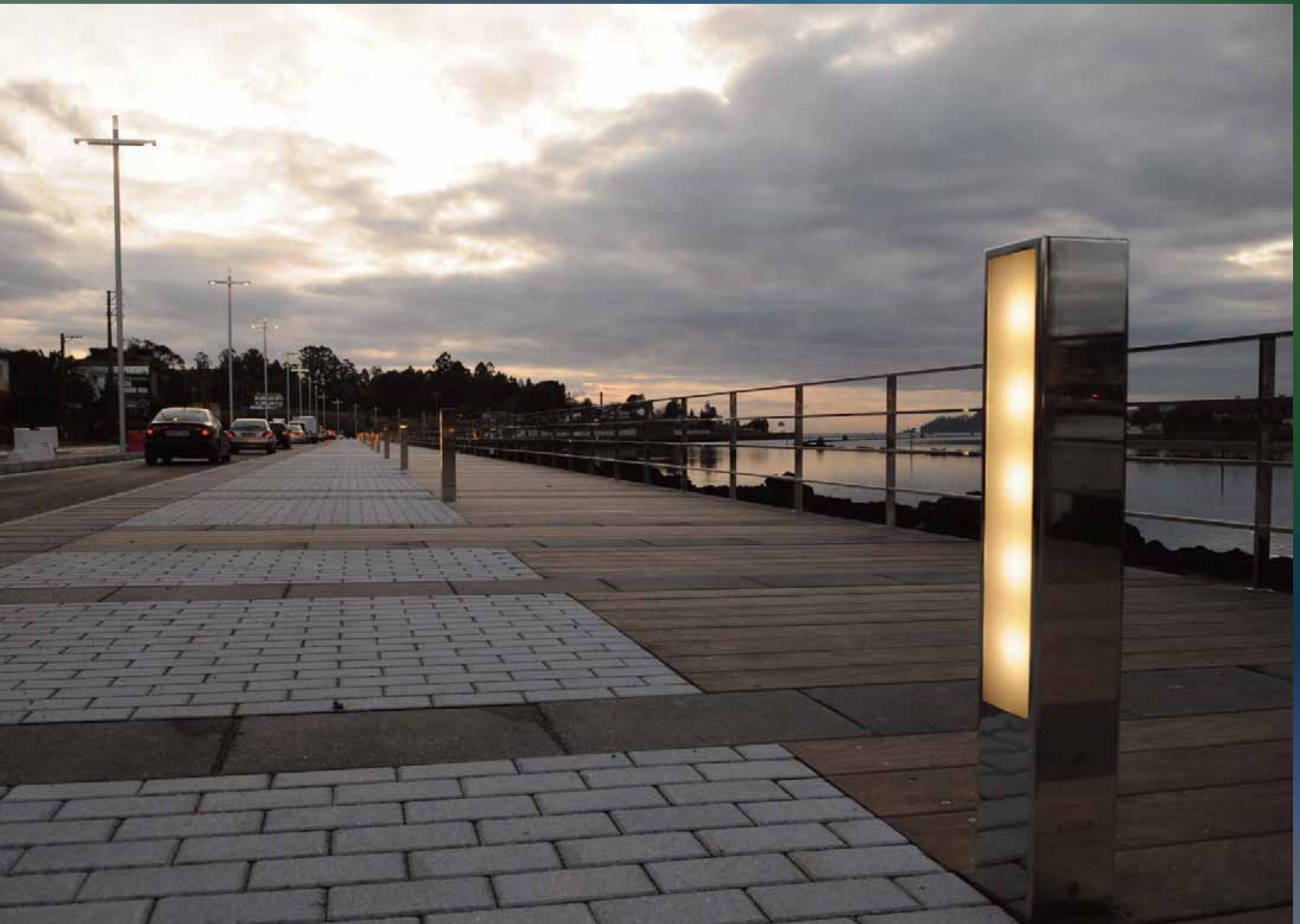
As razóns do xurado

O premio concédese a Pontevedra “polos esforzos na implantación dun modelo de mobilidade local sostíbel, e en especial pola participación dos distintos sectores e departamentos municipais neste proceso de creación dun entorno urbano centrado nos peóns, que contribúe a reducir a accidentabilidade e garante que todos os cidadáns se despracen de xeito seguro e saudábel”.

Publicación elaborada polo Gabinete de Comunicación da Alcaldía de Pontevedra co gallo da concesión do Premio á mellor práctica urbana en seguridade viaria, no marco do II Encontro de Cidades para a Seguridade Viaria, celebrado en Córdoba. Fotografías de Guillermo González, Gustavo Santos y Anxo Rial. Impresión GTI. Febreiro de 2011.

www.pontevedra.eu/movete

O xurado que concedeu a Pontevedra o Premio á mellor práctica urbana en seguridade viaria estaba conformado por representantes da Dirección General de Tráfico (DGT) do Goberno de España, o Servei Català de Trànsit, a Dirección Xeral de Tráfico do Goberno Vasco e a Federación Española de Municipios e Provincias (FEMP)



Cidade civilizada

Miguel Anxo Fernández Lores
Alcalde de Pontevedra

Gañar espazo para os peóns foi a marca de partida para a transformación da cidade nun espazo seguro e digno. Un modelo de cidade que se foi configurando baixo os cánones da cohesión social, o dinamismo económico, a recuperación medioambiental e a autoestima.

A aposta pola civilidade urbana é rotunda e completa, e no relativo á seguridade viaria reflíctese nesta máxima: todo o que se faga por salvar unha vida, é un diñeiro ben investido.

Nunca poderemos saber cuántas vidas se salvaron na Pontevedra da última década grazas ao uso racional do automóbil que promovemos con seriedade e valentía. O certo é que temos menos accidentes, e os que temos producen menos danos ás persoas, e non se rexistran vítimas mortais nas zonas urbanas tratadas.

Vimos traballando con poucas palabras, discretamente, intentando diferenciar o grao da palla, resistindo os embites políticos dos sectores máis reactivos, e sobre todo confiando na cidadanía, materializando as súas enerxías na transformación da cidade.

Os resultados da reforma urbana están ahí, e os múltiples recoñecementos externos así o testemuñan. No 2º Encontro de cidades pola seguridade viaria, promovido pola Dirección General de Tráfico do Goberno de España, produciuse o maior recoñecemento público ao noso modelo, tan atento e considerado coa seguridade viaria. Entregouse a Pontevedra o premio á mellor práctica urbana en seguridade viaria, que se ven unir a outros recoñecementos externos, que se unen ás constantes convites a expoñer o modelo de Pontevedra en foros de España e Portugal.

Premios como o CERMI (entidade que agrupa ás persoas con dificultades de mobilidade do Estado Español) pola accesibilidade universal; o Nacional da Cultura Galega polo proceso de reforma urbana ou o de Seguridade Viaria de Fesvial (fundación composta por entidades públicas e privadas que promoven a seguridade viaria). Todos eles confirman que imos polo bo camiño e nos estimulan a continuar traballando nos novos retos de calidade urbana que a capital ten por diante.



Peóns, seguridade e mobilidade urbana

Cara a unha inversión do esquema dominante

César Mosqueira Lorenzo
Concelleiro de Infraestruturas
Concello de Pontevedra

1 A mobilidade urbana

A mobilidade e a seguridade melloraron moito nas últimas décadas, tanto nas súas infraestruturas como nos medios de transporte. A excepción é a mobilidade urbana que segue igual de mal ou incluso peor.

Vivimos nunha sociedade na que as necesidades de mobilidade son cada vez máis elevadas; salvo momentos puntuais como o presente de crise, os investimentos das Administracións Públicas en infraestruturas de mobilidade de todo tipo, cada vez máis aceleradas; temos máis facilidade para desprazarnos e os problemas de mobilidade que van aparecendo, vanse solucionando. Estradas, autoestradas, metros, ferrocarrís, portos, aeroportos, aumentan a súa capacidade e dan solución a demandas cada vez máis elevadas; a seguridade das infraestruturas, así como, en xeral, dos medios de transporte, é cada vez maior. En resumo, cada vez máis e mellores infraestruturas, mellor mobilidade, máis seguridade.

Este panorama optimista, que corresponde a unha realidade obxectiva incontestábel, aínda que sempre queden demandas por satisfacer, rómpese de xeito radical cando entramos no mundo urbano. Non descubrimos nada novo se lembramos que os problemas de mobilidade e seguridade no mundo urbano seguen a ser cuestións sen solución polo de agora. Non se ten avanzado demasiado; é máis, poderíamos afirmar que durante as últimas décadas a situación é estacionaria no mellor dos casos e, en xeral, evolucionou negativamente.

2 Ten solución a mobilidade urbana?

Algunha variábel, algunha causa de fondo, profunda, estrutural, conceptual, está sen resolver na mobilidade urbana. Mentres estes problemas de fondo non se aborden, as medidas parciais fracasaron, fracasan e fracasarán.

Algo, ou moito, se debeu estar facendo mal para que os grandes investimentos e as medidas de todo tipo adoptadas, non teñan efectos positivos na mobilidade urbana. Téñense probado todo tipo de medidas sen grandes resultados; periodicamente xorde unha proposta, unha ilusión de solución, que nos deixa moi convencidos, que é obxecto de polémica e debate público, pero que, cando se leva á práctica, pode resolver unha mínima parte do problema a cambio de agravar outros aspectos, sen que supoñan nunca unha solución, ou, cando menos, un avance xeral para a mobilidade nas cidades.

A Zona Azul, a ORA, os carrís reversíbeis, o recorte de beirarrúas, os pasos soterrados e elevados para peóns, os scalestrix para o tráfico, a onda verde, os estacionamentos disuasorios, os

semáforos intelixentes, o cobro por entrar na cidade, a paridade das matrículas, as restricións aos fluxos peonís, a mellora do transporte público,..., e unha longuísima colección de medidas deste tipo, foron anunciadas como solucións, en certos casos moi concretos puideron supoñer unha mellora, pero o problema xeral da mobilidade urbana e da seguridade vial urbana segue a ser un problema grave e irresolto.

Cando un grave problema como este, que afecta a todas as cidades en diversos graos, que se ten atacado con plantexamentos e enfoques diversos e variados, ao que se lle teñen adicado e adican múltiples recursos e medidas, segue a non ter solución, e, inclusive, a agravarse, seguramente sexa porque hai algún ou varios aspectos conceptuais, de fondo, estruturais, que non se están abordando. Estaríamos na situación seguinte: hai un problema, non se aborda nas súas causas profundas e os esforzos dilúense tratando de atallar os epifenómenos que provocan a causa ou causas principais.

E cando citamos causas estruturais, de fondo, non estamos dirixindo a nosa atención a cuestións como a cada vez maior demanda de mobilidade, o aumento do parque de vehículos motorizados, a concentración da poboación e da actividade nas cidades ou áreas metropolitanas, o aumento das distancias entre os centros de residencia e traballo, ao deseño co se construíron as nosas cidades, ou semellantes. Este tipo de feitos son parámetros inamovíbeis, ou, cando menos, de moi lenta e difícil modificación; xa houbo intentos de deseñar partes de cidades e, incluso, cidades enteiras pensadas para o automóbil e os problemas de mobilidade terminaron por ser, pasando o tempo, dunha gravidade de magnitudes do mesmo orde que nas demais.

3 Prioridades invertidas

O reparto, o equilibrio, entre os diferentes modos de mobilidade urbana está profunda, radical e inxustamente descompensado a favor do vehículo motorizado individual. Esta é a causa profunda que hai que abordar.

Estamos situando a cuestión na relación que existe actualmente entre os modos de mobilidade que conviven nunha cidade; estamos pensando na enorme e profundamente inxusta desproporción que existe na consideración, tanto real como oficial, dos distintos tipos de mobilidade, nuns supostos dereitos adquiridos polo vehículo individual, polo turismo, sobre todos e cada un dos demais medios de desprazamento. Este é o grande problema de fondo irresolto e que está lastrando a eficacia de todas e cada unha das medidas que se tratan de aplicar para mellorar a





mobilidade e a seguridade urbana, así como redundando nunha preocupante diminución da calidade urbana, da calidade de vida nas cidades.

Todos os demais medios de locomoción padeceron graves prexuízos e deterioros na súa funcionalidade, todos: a bici, o transporte público e o peonil; de entre todos estes medios de mobilidade, os que mais padeceron co predominio do vehículo, foron a peonil e a ciclista; esta última case chegou a desaparecer das nosas cidades (hoxe preténdese recuperar), e a peonil veuse constreñida e limitada de tal xeito que case pasou a ser marxinal (tamén se pretende recuperar, moitas veces por consello médico). A tese central deste traballo é que o equilibrio de modos de mobilidade, pero sobre todo da peonil, non só é un exercicio de xustiza para con peóns e ciclistas, senón que é a base, o centro de gravidade da solución para toda a mobilidade e seguridade vial urbana.

4 A mobilidade peonil

A mobilidade peonil é a maneira mais san e natural de desprazarse en medio urbano cando as distancias e tempos necesarios non superen algún límite, por exemplo, 3 km ou media hora. Lograr que este tipo de desprazamentos se fixeran a pé, sería o factor decisivo para a mellora global da mobilidade urbana. En desprazamentos de mais distancia ou tempo, o modo peonil debe ser tamén unha compoñente decisiva.

A mobilidade peonil é a mais básica e natural de todas; a primeira en orde de importancia e, a maiores, absolutamente insustituíbel e non intercambiábel por ningún outro tipo de mobilidade. Todas as formas artificiais de mobilidade poden ser substituídas, dentro das cidades, por outras alternativas; a única absolutamente natural e biolóxica, a peonil, non.

As mobilizadas motorizadas foron uns enormes avances que nos permitiron chegar cada vez mais lonxe e cada vez en menos tempo, pero a súa funcionalidade foi tan invasora que criou a ilusión, moi fomentada, de que podía servir para todo e ir suplantando progresivamente as formas naturais de desprazamento, en particular, as peonís. Andar unhas cantas decenas de minutos, aparte de ser moi natural e moi san, é consubstancial ao ser humano, salvo impedimento físico. Pero aparte destas características, é o xeito mais lóxico de desprazarse no medio urbano, cando menos dentro dun radio de acción, dunhas distancias e tempos, razoábeis. A van ilusión da rapidez, certa en desprazamentos longos, e da suposta, e insán, comodidade, levou, entre outros motivos que trataremos posteriormente, a un abandono tanto administrativo como cidadá, deste xeito primixenio e básico de mobilidade.

E a onde non chegue o modo peonil para ser o único, debe ter tamén unha participación importante combinado con outros modos de mobilidade. A dicotomía entre todo o percorrido andando ou ir co coche, ou outro medio motorizado, de orixe a destino debe desaparecer; todo o que se poida facer andando, como modo único, principal ou complementario de mobilidade, así debe ser. Primeiro, todo o que se poida percorrer andando, ou, se acaso, en bici; cando non chegue, outras mobilidades.

5 A rede viaria urbana

a mobilidade peonil debe ter, cando menos, igual importancia que o rodado, tanto na normativa de aplicación como no deseño e sostemento das vías urbanas. Este é un grande reto tanto das administracións como dos cidadáns si queremos recuperar unha orde natural dentro dos distintos tipos de mobilidade. Hai moitos pre-conceptos e rutinas que vencer.

Tanto o deseño como a normativa das vías urbanas estiveron até agora centradas nas vías interurbanas e, como consecuencia, centradas no tráfico motorizado. Vexase os vixentes Lei de Tráfico e o Regulamento Xeral de Circulación e aparte do máximo, excepciónábel, de 50 km/hora e a consideración da ORA, nada relevante mais hai relativo ao tráfico urbano. Non hai nada mais inxusto e inoperativo que tratar por igual situacións tan diferentes como son, na práctica, os tráxicos urbanos e interurbanos.

Os esforzos e a atención estiveron centrados, case que en exclusiva, na mellora, inalcanzábel e nunca alcanzada, do tráfico motorizado, deixando a problemática da circulación peonil totalmente abandonada e subordinada ás necesidades do tráfico rodado. A consecuencia foron unhas vías urbanas inhóspitas e disfuncionais para os peóns, o que axudou de xeito decisivo a que se abandonara, mellor dito se restrinxira, a mobilidade peonil. Abandonar nunca, pois simplemente, non é posíbel; caso de selo, tal e como se trataron as vías urbanas, seguramente tivera sucedido, como así sucedeu coa mobilidade ciclista.

As beirarrúas de sección ridícula, a prohibición de deterse nas beirarrúas que recolle a normativa de circulación, as barreiras e rodeos inasumíbeis, os valados para recluír aos peóns, os desabridos pasos elevados e soterrados, a invasión das beirarrúas por parte de vehículos estacionados, que a iluminación estivese moitas veces dirixida á calzada deixando con mal visibilidade as beirarrúas,...., foron consecuencias deste plantexamento de fondo, desta prioridade absoluta concedida á mobilidade motorizada.

Por último, non hai que rebuscar moito nas hemerotecas para atestiguar que un pavimento para o tráfico rodado en mal estado é un problema público de transcendencia, aínda que obxectivamente non debería un grande problema para un tráfico de velocidade moderada como tería que ser o urbano, mentres que un pavimento adicado ao fluxo peonil en mal estado case nunca ten esa relevancia pública. Outra cara da mesma moeda: as obras son motivo de queixa permanente porque afectan ao tráfico rodado; o peonil, que é o que mais sofre coas obras, case nunca é mencionado.

6 As friccións entre os modos de mobilidade

Hai que cambiar a perspectiva sobre o equilibrio de prioridades e preferencias entre tráfico rodado e peonil. O deseño e a xestión do viario, especialmente nas interseccións de peóns e coches, debería darlle a mesma importancia, senón mais, ao tráfico peonil que ao rodado. Hai que incorporar como unha variábel fundamental as necesidades dos peóns.

No espazo público dunha cidade, especialmente dentro da súa rede de vías urbanas, conviven varios modos de mobilidade que, inevitabelmente entran en conflito, en colisión, ou, cando menos, en disputa. Esta colisión debería producirse só nas interseccións, pero, como vimos no apartado anterior, xa é previa; o desprazamento do tráfico peonil pola primacía do tráfico rodado, foi de tal magnitude que empeorou moito as condicións xerais da circulación a pé fora tamén das zonas ou espazos nos que, en principio, poderían entrar en conflito.

Consecuencia evidente do estado de cousas que acabamos de describir, de estes antecedentes de primacía absoluta concedida ao tráfico motorizado, o que sucedeu nas interseccións, nos puntos nos que se cruzan os fluxos peonís e rodados, foi manter de xeito permanente, continuo e perseverante unha primacía absoluta do tráfico rodado. Os intentos chegaron a tentar eliminar das rúas públicas, neste caso das interseccións, aos peóns, pola vía de tentar facelos cruzar as calzadas por pasos elevados ou soterrados.

Hoxe parece que esta posición tan dura e excluínte dos peóns está algo superada, pero, aínda así, todas as regulacións das interseccións están sempre pensadas para o tráfico rodado; por exemplo, as regulacións dos programas dos semáforos están concibidas e aplicadas para mellorar a capacidade de paso de vehículos restrinxindo o de peóns, nunca ou case nunca ao revés; nos pasos de cebra non semaforizados aínda hai quen propón frear aos peóns; os semáforos nos pasos de cebra responden, case sempre, a esta intención.

7 Ecuanimidade entre as distintas mobilidades

Os distintos tipos de mobilidade, especialmente a rodada e a peonil deben ter un tratamento ecuánime nas vías urbanas; a reserva para o tráfico rodado nunca debería superar a metade da superficie total das rúas.

Os principio de tratar en pe de igualdade os tráfico peonís e rodados deben ser levado á práctica con coherencia; de pouco serviría a aceptación do principio si as medidas concretas non acompañan. Hai profusa bibliografía sobre as características necesarias que deben ter as calzadas para garantir unha boa circulación rodada. E téñense en conta todas as diversas tipoloxías de vehículos que poden transitar por ela; como consecuencia, defínense o ancho deben ter as calzadas segundo o tipo de tráfico, pavimentos idóneos, etc.

Pero no referente á mobilidade peonil, a bibliografía é moito mais escasa e, case sempre, moi condicionada ou subordinada ás determinacións para o tráfico rodado. Acadaríamos a igualdade cando, ao igual que ocorre cos vehículos, se teñan en conta as necesidades de todo tipo de peóns, con ou sen limitacións físicas ou sensoriais, cando se tomen en consideracións as características do viario peonil para que sexa cómodo e funcional para todo tipo de peóns, etc.

Mención especial merece a iluminación pública que debe estar deseñada e centrada en quen mais o necesita: as zonas de tránsito peonil e as interseccións co tráfico rodado, isto último, por seguridade vial. Neste camiño queda aínda moito por avanzar e, sobre todo, divulgar.

Se sobre as características de deseño e sostemento das vías adicadas a vehículos e as adicadas a peóns queda moito por mellorar, no concepto de fondo aínda mais. Difícil resulta dar unha especificacións técnicas concretas para todas as variadas casuísticas, pero moi fácil establecer un principio claro e ecuánime: nas rúas nas que existan segregados tráfico peonil e rodado, o espazo, a superficie, adicada ás necesidades do tráfico motorizado, circulación e estacionamento, nunca debería pasar, salvo raras excepcións, que comentaremos despois, da metade do total. E debería entenderse como unha norma magnánima co tráfico rodado, pois os demais usos e ocupacións das vías terían que conformarse coa outra metade. As farolas de iluminación, as papeleiras, os contedores de refugallo, os bancos, os saíntes das fachadas, terrazas, ..., inutilizan case 2 m transversais; se a maiores pensamos, caso de ser posíbeis, en carrís bici, ese mínimo do 50% substraído ao tráfico rodado pode deixar unhas vías para peóns bastante precarias. En todo caso, nunca menos de 2,50 m absolutamente libres, que veñen a ser arredor de 4 m brutos. Caso de que a sección do

vial non sexa suficiente para beirarrúas deste tipo, a única alternativa é pasar a rúa a plataforma única e tráfico moi reducido e moi calmado.

8 O “dereito” a estacionar

O suposto dereito a estacionar en vía pública debe pasar a ser un uso mais entre os que hai na vía pública e perder o seu privilexio case monopolístico, mediante unha regulación dos usos dos espazos públicos ecuánime e que prime o interese colectivo sobre o individual.

A demanda de usos dos espazos públicos é variada en canto á súa orixe e intensa en canto a súa magnitude. Unha grande parte desta demanda foise eliminando pola vía da prohibición: zocos, venda ambulante, ampliacións de negocios usando vía pública, caravanas, estabulamento de animais, e un longo etc que, caso de abrirse a veda se multiplicarían.

En principio, as ocupacións das vías públicas están moi limitadas e condicionadas, salvo para a libre circulación de persoas e mercancías, sexa de xeito peonil ou rodado; en ambos casos, coas súas limitacións específicas, moito mais fortes no caso das mercancías que das persoas. A única excepción a esta restritiva norma é o estacionamento de vehículos privados, de turismos; nin os camións, nin os autobuses, nin ningunha outro vehículo, instrumento ou actividade goza de tal privilexio.

A pregunta é obvia: ten sentido manter ese privilexio case ilimitado dos turismos privados? Cumpren algunha función social de maior interese colectivo que outras das actividades e vehículos que teñen fortes restricións para ocupar a vía pública? Poderemos seguir coa confusión entre o dereito a mobilidade e o dereito a ocupar vía pública de xeito case incondicional?. A resposta parece claramente negativa dende varios puntos de vista.

O principio asumido de “o estacionamento en superficie é un ben escaso que hai que repartir equitativamente” adoita levar tras de si unha secuencia de actuacións que poderíamos resumir en “unha vez ocupado todo o espazo público posíbel para estacionamento, este segue a ser escaso” e, polo tanto, violentando todos os demais usos e ocupacións dos espazos públicos, algúns deles con mais interese para a calidade urbana e para a mobilidade urbana, en favor do estacionamento nas vías públicas. Indo á orixe, o plantexamento debería pasar a ser “o espazo público é un ben escaso e moi demandado que hai que repartir entre os distintos usos de xeito equitativo”.

9 O concepto de necesidade

A compatibilización, o equilibrio entre o uso do coche nas cidades e a redución dos problemas que o seu abuso provoca, ven dada pola fixación clara, nítida, asumida socialmente e con solucións operativas do concepto de “necesidade”. O tráfico redúcese a intensidades asumíbeis e manexábeis.

Parece existir un consenso case universal en que o tráfico motorizado nas cidades causa unha serie moi ampla de problemas e prexuízos: de contaminación atmosférica e acústica, de saturación das vías urbanas, de conxestión, de incomodidade severa, cando non imposibilidade, para outros tipos de mobilidade. Por outro lado, o automóbil forma parte da nosa civilización e foi un avance moi substancial e que trouxo moitos beneficios. Hai que buscar e atopar unha solución a tal dicotomía.

Non parece que as medidas extremas: prohibición de entrar, circular ou estacionar na cidade, nin a disuasión económica, cobrar por entrar ou circular, aparte da súa posíbel impopularidade, sexan

medidas coherentes. O automóbil non sobra nin se pode prohibir en medio urbano; a solución terá que vir dun uso racional, ou sexa, unha alternativa mais matizada e que recolla as diferentes necesidades.

A cuestión central, a cuestión nodal, novidosa e aparentemente difícil, pero fundamental, para avanzar na solución, será definir de modo razoábel, equitativo e asumíbel, o concepto de “necesidade” ou de “servizo necesario”. Ou sexa, fixar a liña que divida cando é necesario e, polo tanto, está xustificada e permitido, o uso da mobilidade motorizada, sobre todo a individual, e cando non é necesario, e, polo tanto, non está xustificada nin permitido circular nin, sobre todo, estacionar no espazo público. Buscar un equilibrio entre os problemas que causa o tráfico indiscriminado e o dereito a circular; este equilibrio será o que se recolla na definición de “necesidade”, tanto para circular como para estacionar.

A nosa experiencia mostra que calquera definición realista e equitativa de “necesidade”, se está ben asumida, por moi laxa que puidera aparentar, reduce drasticamente a densidade de tráfico e leva a intensidades moi operativas. Se ademais se lle aplican restricións claras e obxectivas de estacionamento, o tráfico faise absolutamente compatíbel coa calidade urbana, coa seguridade vial e cos demais usos dos espazos públicos urbanos.

10 Sobre velocidades

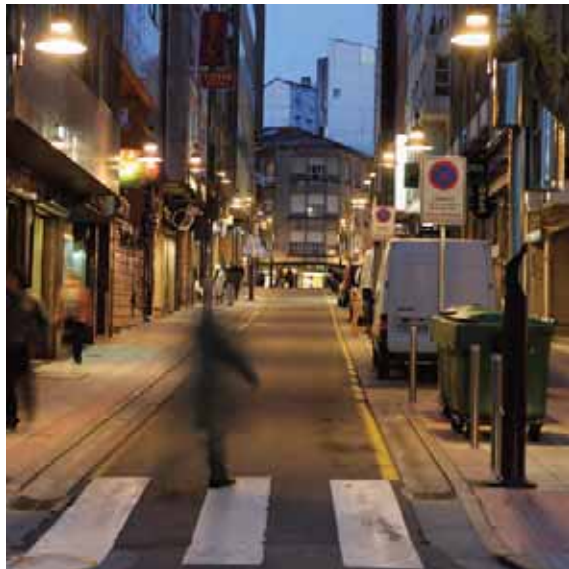
Hai que fixar velocidades máximas moderadas en todos os ámbitos urbanos nos que outros usos existentes poidan provocar accidentes e, sobre todo, facer que se cumpran estes límites coas medidas físicas necesarias. A mellora da calidade e da seguridade é inmensa.

Xogar a ruleta rusa non é unha actividade moi recomendábel e ninguén no seu san xuízo a daría por boa. No tráfico dunha cidade, onde os imprevistos en forma de neno que se escapa, peón que se despista, coche que fai unha manobra incorrecta, freazos imprevistos, forzados ou non, ..., permitir velocidades máximas que poidan provocar accidentes e que, caso de producirse, poidan ter unhas consecuencias funestas, é unha especie de ruleta rusa que se debería acabar.

A situación real é que durante grande parte do día, entre saturacións, retencións, semáforos, ..., a velocidade media é bastante baixa na maioría das rúas urbanas. En horas ou vías de pouco tráfico, unhas velocidades excesivas o único que poden é provocar accidentes; se a vía ou a hora teñen pouco tráfico, a carencia de retencións, a axilidade na circulación, xa son unha comodidade a que non ten que sumarse unha velocidade elevada. Tanto nunha situación como en outra, unhas velocidades máximas reducidas non teñen porque producir problemas e, pola contra, si mellorar moito a seguridade e calidade urbana. Salvo excepcións, 30 km/hora parece axeitada; a redución de perigosidade e ruído son moi elevadas e compensan os hipotéticos beneficios, nunca demostrados, de velocidades mais altas.

Se as velocidades reducidas son importantes para a mellora da seguridade e calidade urbana, o seu efectivo cumprimento é aínda moito mais importante. De nada vale un sinal con unha velocidade razoábel se, unha determinada porcentaxe, poñamos o 10 ou 15%, dos condutores non a respecta; posibelmente poida producir aínda mais perigo e ruído: adiantamentos arriscados, bocinas, ... A realidade é que para garantir estas velocidades moderadas hai que recorrer, cando menos neste intre histórico, a elementos físicos de calmado de tráfico.

Por outro lado, a perigosidade das vías urbanas, a



inseguridade vial non se pode medir só polo número de accidentes e de vítimas; a sensación de inseguridade non é tan trágica como os efectos nas vítimas, pero deteriora de xeito moi grave a calidade de vida nas cidades e recorta a autonomía das persoas máis débiles, especialmente dos nenos que se ven expulsados da exploración e dominio autónomo do seu medio.

11 As dinámicas sociais

A recuperación da mobilidade peonil, o re-equilibrio entre as diversas formas de mobilidade, non pode nunca condicionarse a futuros ou a outras actuacións. Estaríamos demorando sen horizonte temporal a solución a un problema acuciante.

Desgraciadamente, os peóns non se senten un colectivo con dereitos nin presionan para que a mobilidade peonil sexa tida en conta; pola contra, os automobilistas, ou unha parte deles, si se senten como un colectivo e tentan defender os seus dereitos, reais ou supostos, ás veces de xeito bastante agresivo, aínda que teña baixado a intensidade nos últimos anos. O curioso do caso é que os dous colectivos son, en grande parte, coincidentes. Esta contradición, aparentemente individual, resólvese por unha vía curiosa: na miña rúa, ou sexa como residente e peón, partidario de que non pasen os coches dos demais, e se pasan, que sexa a modio e sen criar perigo, nas demais rúas, ou sexa cando son condutor, contrario a estas medidas.

Cando se inicia un proceso de re-equilibrio dos usos dos espazos públicos urbanos, un re-equilibrio entre o modo de mobilidade peonil e o rodado, hai unha reacción, en diferentes graos, que recorda aquela máxima do tardo-franquismo de que “podería haber democracia cando os españois estivesen preparados”.

É minoritaria a oposición frontal á este re-equilibrio de mobilidades; case sempre vai por argumentacións do tipo: “si, pero cando haxa estacionamento”, “si, pero cando haxa unanimidade”, “si, pero cando mellore o transporte público”, cando..., cando..., cando... O modo de mobilidade privilexiado, o motorizado individual, que está oprimindo aos demais modos, resístese a perder as súas prebendas aínda que sexa en aras dun re-equilibrio e dunha mellora xeneralizada tanto da mobilidade como da seguridade e da calidade urbana.

12 Hai variabeis alleas modificabeis

A entidade do problema do tráfico nas cidades é de tal magnitude que se debería actuar sobre todas as variabeis que puideran axudar; a colaboración de administración e entidades, públicas ou privadas, podería e debería ser de grande axuda.

Sendo o tráfico urbano un grave problema, curiosamente as solucións sempre se pretenden circunscribir ao estrito ámbito do deseño e xestión do viario urbano. Un problema tan grave e agudo podería e debería ter a colaboración de outros ámbitos de xestión, pública ou privada, que axudaran na súa racionalización. Obviamente, como citamos antes, os problemas estruturais de saturación urbana non se van resolver de xeito mediato e, moito menos, inmediato. Pero hai asuntos que si se poden abordar sen demasiada complexidade, cando menos aparente, e que poden aliviar certos problemas de tráfico.

En cada cidade, en cada zona, en cada rúa, este tipo de solucións serán diferentes, pero sirvan como exemplo dous relativos á concentración nunha franxa horaria moi reducida: se as entradas e saídas dos centros escolares provocan problemas severos de conxestión, unha mínima gradación, de mais menos 10 minutos, escalonaría

os momentos punta e aliviaría moitísimo o problema. O mesmo poderíamos dicir de centros administrativos, ou de traballo. Curiosamente, a experiencia demostra que é mais fácil concertar estas solucións con entidades privadas que coas públicas.

Poderíamos seguir con outros exemplos, como o reparto da compra a domicilio que favoreza esta actividade feita a pé, ou outras similares.

13 As situacións excepcionais

Os momentos-punta de sobrecarga de mobilidade ou interrupción das rúas urbanas teñen mellor paliativo cando se ten actuado sobre a mobilidade da cidade cos criterios antes expostos.

Aínda que se teña actuado sobre todos os factores antes citados: primacía da mobilidade peonil e ciclista, velocidades máximas moderadas, restricións de uso do espazo público para estacionamento, colaboración de institucións e entidades,....., sempre quedarán situacións extremas para a mobilidade, digamos situacións excepcionais.

Sexan manifestacións reivindicativas, cívicas ou relixiosas, festas, probas deportivas, días de condicións climatolóxicas moi adversas, operacións saída e entrada, días de compras intensivas, de rebaixas, etc, haberá intres de grande conflictividade na mobilidade urbana.

Aínda que o modelo de mobilidade estea funcionando correctamente durante a maior parte do ano, tamén se resentirá con estas circunstancias; de todos xeitos, se o nivel base de dificultades para a mobilidade urbana está situado nun listón moito mais baixo, a capacidade de solventar estas situacións excepcionais, estes momentos-punta será moito mais elevada. Haberá problemas, claro está, pero a súa intensidade será moito menor que en outras circunstancias.

14 Sobre 11 anos de experiencia

A mellora da calidade urbana, da mobilidade urbana e da seguridade son enormes cando se actúa segundo os criterios antes descritos.

En Pontevedra, o proceso de implantación está moi avanzado, xa toda a cidade ten limitada a velocidade máxima a 30 km/hora coas barreiras físicas correspondentes, pero segue aínda en marcha, con moitas zonas da cidade pendentes de incorporarse en plenitude a este modelo urbano. Este proceso, encetado hai 11 anos, partiu duns postulados moi claros e definidos que son os que se describiron anteriormente. Principios e conceptos claros, coherencia na aplicación, levaron a bo porto o proceso; o avanzado do proceso permiten extraer conclusións, moitas definitivas e outras moi claras, aínda que non estean aplicadas na súa totalidade.

Cando un proceso de aplicación dos conceptos e principios expostos está xa avanzado, a calidade urbana e a calidade da mobilidade peonil e ciclista son moi elevadas, e isto, sen facer ningunha restrición ao funcionamento da cidade. Ao contrario, a cidade resulta mais atractiva e segura e funciona mellor; toda persoa que “necesita” circular para desprazar mercancía ou persoas ten moitas mais facilidades que na situación previa.

Actualmente, Estudo de Xaneiro de 2011, do total de desprazamentos urbanos, os dous terzos son peonís, e aínda así, o volume de desprazamentos en coche dentro da cidade pode seguir reducíndose, en favor do peonil, porque segue a

haber moita circulación, cada vez menos, pero aínda moita, que non cumpre ningunha das razóns que se poden aceptar como válidas e, polo tanto, ser incorporada ao concepto de “necesidade”.

Nos últimos anos non se ten rexistrado nengún morto nen ferido grave nas zonas tratadas.

15 A inversión completa das prioridades

A nosa experiencia amosa que a solución á mobilidade e a seguridade urbana ven polo camiño de dar a primacía absoluta a mobilidade peonil entre todos os tipos de mobilidade urbana.

O propio proceso tivo as súas aprendizaxes, inúmeras, pero a fundamental e básica foi que partimos da mellora da mobilidade peonil como un re-equilibrio das mobilidades e como unha forma de mellorar a calidade urbana, e chegamos a clara conclusión de que a mobilidade peonil é a liña fundamental para afrontar a solucións ao problema global da mobilidade urbana.

Priorizando nidamente a mobilidade peonil, coa conseguinte e necesaria restrición do tráfico rodado, actuando sobre o estacionamento, e establecendo o concepto de “necesidade”, as intensidades de tráfico motorizado vólvense manexábeis, o transporte público en superficie deixa de ter os problemas de lentitude e operatividade con-substancias a unha vías sobrecargadas, e a mobilidade ciclista vólvese cómoda tanto coexistindo na calzada co tráfico calmado como polos paseos e beirarrúas.

Somos conscientes de que cada cidade ten o seu tamaño e as súas características diferentes, pero non vemos ningunha razón convincente para que estes principios de actuacións non sexan válidos en todas as cidades. Como moito, habería que sectorizar as cidades de tamaños grandes e tratar zonas urbanas concretas delimitadas polo viario principal, ou sexa, o que ten funcións, en certo sentido, interurbanas, ou mellor dito, inter-zonais; pero zonas amplas, consistentes, e sen estrangulamentos nas interseccións con estas vías parcialmente excepcionadas.

Polo camiño teñen que quedar algúns tópicos bastante arraigados; por exemplo, o transporte público non ten porque competir co privado en proximidade en orixe e destino, nin tan sequera en rapidez. Pretender substituír as vantaxes, en medio urbano mais supostas que reais, do automóbil individual co transporte colectivo, é imposible e absurdo. A vía das restricións necesarias ao tráfico rodado, xunto coa prioridade e potenciación da mobilidade peonil, resolve este problema.



Nunha reportaxe sobre “A que soan as cidades”, nas amplísimas zonas de Pontevedra tratadas con estes criterios, a conclusión a que chegaron os autores foi que os sons dominantes en Pontevedra son os trinos dos paxaros e as voces dos nenos. Pode parecer idílico, bucólico, extraño e irreal, pero o certo é que así resulta ser na realidade; o que sorprende aos visitantes afeitos a outros ambientes urbanos é o predominio dos sons citados ou, cando non soan nin nenos nin paxaros, o escaso ruído ambiente.

As vantaxes en canto a calidade urbana e a seguridade vial son tan evidentes, profundas e contrastábeis, que compensan con moito o esforzo e removen as posíbeis reticencias iniciais. Estamos convencidos de que este é o camiño para a mobilidade e a seguridade nas cidades, de que a solución só poderá vir dunha clara primacía, que non exclusividade, da mobilidade peonil en ámbitos urbanos.



Mobilidade urbana

O esquema dominante de prioridades

1. Coche privado
2. Transporte público
3. Bici
4. Peón

O esquema de prioridades ideal

1. Peón
2. Bici
3. Transporte público
4. Coche privado





Pontevedra

O deseño dunha cidade segura

82.000 habitantes no municipio
 130.000 na área territorial urbana
 Ubicada na desembocadura do río Lérez,
 centro xeográfico das Rías Baixas



A reforma urbana

O proceso de renovación do espazo público foi a orixe da drástica redución do número e da gravidade dos accidentes de tráfico. Ao iniciarse este proceso a finais dos 90, coa renovación integral de rúas e prazas, incluíase a restauración de todos os servizos públicos e a mellora xeral da calidade urbana.

Pontevedra puña así freo ao dominio indiscriminado do automóbil en toda a capital. Nació unha nova perspectiva: a cidade é sobre todo de quen a camiña, dos que van a pé. Foi o inicio dunha reforma concéntrica, do centro aos barrios, un proceso que aínda está activo, e grazas ao cal a cidadanía pode presumir dunha cidade máis pensada para as persoas que para os automóviles.

A reforma deu comezo en 1999 coa peonalización do Centro Histórico. De aí estendeuse ás rúas do centro comercial central, con prolongacións radiais que comunican o centro coas estacións e o río, creando itinerarios peonís de alta demanda.

Foi estendéndose ata a actualidade, que se traballa na zona Este e Sur. Estas obras foron combinándose con outras que melloraron a accesibilidade, eliminaron barreiras, desenvolveron o mobiliario urbano e incrementaron a calidade da iluminación nun proceso que abarca practicamente toda a capital.





Catro xeitos de moverse

A reforma urbana permite unha mobilidade alternativa. Ademais da mobilidade en coche particular, existen outras: a pé, en bicicleta, en transporte público, que fan posible as distintas actividades que conflúen na cidade: residencial, laboral, lecer, compras, desprazamentos entre o centro e a periferia en ambos os sentidos, conexións coas vías de alta capacidade, coas localizacións industriais, o porto, os aeroportos...

Estas son as catro posibilidades, por orde de importancia:

A pé. Un núcleo urbano concentrado e de pequenas dimensións permite que a maior parte dos desprazamentos realícese a pé. Os desprazamentos aos diferentes lugares de interese desde calquera punto da cidade (incluídos os aparcadoiros disuasorios) ealízanse camiñando nun tempo máximo de entre 15 e 20 minutos.

En bicicleta. Unha opción moi adecuada para quen o desexe, que ademais resulta moi beneficiosa para a saúde. A actual aposta de moitas persoas por este medio unipersoal e autopropulsado vese favorecido pola ampla rede de aparcadoiros exclusivos, as bicis de préstamo, medidas de seguridade... pensar na bici para a cidade equivale a pensar nun transporte de futuro.

En autobús. Adecuado para o traslado a media distancia, na contorna urbana, Monte Porreiro e os municipios limítrofes, especialmente Marín e Poio, principais satélites da cidade cos que existe unha activa interacción laboral, comercial e residencial.

En vehículo privado. A única forma de utilizar o coche na cidade é facelo racionalmente, impedindo que supoña unha ameaza para as persoas ou para certas dinámicas urbanas. Os coches retiráronse algúns espazos onde dificultaban outras actividades. Instaurouse un sistema útil para estacionar, aumentando o número de espazos de uso público e organizando estacionamentos disuasorios gratuítos cerca do centro urbano.

Impedindo o abuso, as rúas e prazas están dispostas para os coches que realmente o necesitan: servizos de emerxencia, abastecemento de comercios e hostalería, acceso de residentes, reparticións, xestións, etc.



Itinerarios peonís

Son grandes itinerarios entre o centro e os barrios residenciais, eixos de amplas beirarrúas con boa iluminación; rúas co tráfico a motor ordenado e acougado. Nun principio conectáronse as estacións de autobuses e ferrocarril coa parte central; máis adiante a Audiencia e a zona de Campolongo, o río (tanto desde a Alameda como desde a Peregrina). Actualmente trabállase no Plan Leste, para conectar os barrios da Parda, Salgueiriños, O Castañal e Valdecorvos e en varias zonas do litoral e o Campus. Tamén na urbanización Monte Porreiro estréase a mobilidade segura.

Estas reformas estruturais permiten unha adecuada circulación peonil en toda a cidade, favorecendo os desprazamentos sen motor e preservando os efectos negativos que leva o automóbil: ruidos, contaminación, ameazas para os peóns e ocupación inapropiada do espazo público.



O tráfico a motor, acougado

Os obstáculos físicos foron a mellor prevención dos danos que os automóbiles poden facer ás persoas.

Estas medidas físicas, de deseño urbano, reveláronse como as máis eficaces para impedir os excesos de velocidade e a condución temeraria. Os espazos urbanos foron concibíndose segundo a súa función urbana.

Nos espazos peonís, o coche só entra para prestar servizos imprescindibles a residentes e empresas. Nas zonas de coexistencia, as preferencias son dos peóns, e na maior parte das rúas nas que se permite a circulación a motor, os espazos para os coches limitáanse ás súas necesidades básicas, con carrís reducidos e estacionamentos gratuítos limitados a 15 minutos.

Unha das pezas urbanas máis características da Pontevedra actual son os pasos de peóns sobreelevados, que obrigan a reducir a velocidade. Todos os espazos de circulación de automóbiles están dotados destes beneficiosos salvavidas, unha das principais razóns da drástica redución dos accidentes de tráfico.

Estes lombos instaláronse ata nas vías que rodean o río, concibidas nos anos 80 como autoestradas urbanas, que na actualidade notan tamén os beneficios do tráfico acougado.



Unha cidade dinámica

A aposta por unha mobilidade alternativa abordouse sen que a cidade deixase de exercer o seu papel dinamizador dunha ampla comarca, tanto como foco comercial como de servizos administrativos. Así a todo, o acougado do tráfico e a modificación das prioridades de mobilidade provocou a revalorización dos espazos centrais da cidade e a súa dinamización económica.

Outros factores como impedir a deslocalización comercial do centro da cidade (só existe un centro comercial illado, con 15 anos de antigüidade) contribuíron a facer posible que Pontevedra poida definirse coa seguinte frase: A cidade na que se pasea máis pola rúas que polos corredores dos centros comerciais.



Infraestruturas

A Mesa pola Mobilidade (M4) definiu fai máis dun lustro as necesidades de infraestruturas que contribuirán a permeabilizar a rede viaria periférica e interconectar as vías radiais que parten da capital.

Reestruturar vellas interseccións para gañar operatividade, pechar un primeiro anel de rolda urbana, finalizar infraestruturas inacabadas ao sur e ao norte, construír a circunvalación interior e conectar a cidade directamente coas vías de alta capacidade do sur, son as súas principais formulacións, aos que se unen a actual construción de dúas novas pontes sobre o río Lérez, que contribuirán a mitigar a densidade circulatoria no cinto litoral.



Circular a motor

A circulación interior realízase como máximo a 30 km/h en todo o centro urbano, sexa cal for o tipo de vía. Unha primeira rede urbana inclúe os accesos á capital, aos aparcadoiros gratuítos e ao resto dos aparcadoiros, que garanten o servizo ás zonas de máis demanda. O resto das vías están concibidas para o tráfico residencial.

As principais interseccións regúlanse por rotondas, e existen frecuentes pasos de peóns (a maioría sobreelevados) que garanten unha circulación peonil fluída e segura.

A mobilidade conquista así o seu valor principal: satisfacer as necesidades de todos sen sacrificar os valores de cada un. Os condutores coñecen as súas condicións, os peóns circulan con seguridade e tranquilidade, os profesionais e comerciantes dispoñen de espazos dignos para as súas actividades, os consumidores poden acceder aos espazos comerciais, os repartidores teñen os seus horarios amplos para traballar con folgora, os residentes fóra da cidade dispoñen de lugares adecuados para deixar os seus automóviles e moverse camiñando.





Aparcar!

gratis en Pontevedra

Zonas de Servizos 15 min.
Todos os vehículos

Zonas de Carga e descarga 30 min.
Mercadorías

Horario Laborais
De 8 a 13,30 h
De 16,30 a 21 h

Zonas de estacionamento gratuito
- Recinto feiral agas días de mercado
- Antigo mercado provisorio
- Corbaceiras

Centro histórico e peonil
Carga e descarga de 8 a 12 e de 16 a 18 h

Hotéis, Madroalas e Pedaleiros P Libre
Plaza de Deseñados

CORCELLO DE PONTEVEDRA

Aparcar

O sistema de estacionamentos permite un uso racional da cidade. Non existe ORA nin ningún outro sistema de pago para aparcar en superficie. Existen varios espazos de aparcadoiro gratuito moi próximos ao centro urbano e con bos accesos desde as vías principais, que en total suman unhas 1.200 prazas.

A maior parte do centro urbano está dedicado ao aparcadoiro de servizos, que permite estancias de 15 minutos a calquera automóbil, sexa doméstico ou comercial, ademais de aparcadoiros de carga e descarga exclusivos para vehículos comerciais en horarios de mañá e tarde.

Para rematar, os aparcadoiros subterráneos da cidade cobren a demanda existente as 24 horas de todos os días do ano na práctica totalidade do centro urbano.



Accesibilidade universal

A práctica totalidade do espazo público da cidade está adaptado para a accesibilidade universal, polo que en 2007 concedéuselle o premio CERMI (entidade que agrupa ás persoas con dificultades de mobilidade) á mellor acción institucional do Estado. A colaboración coas persoas que padecen algunha minusvalía é constante, tanto nas fases de planificación, como ao final de cada obra, que non se recibe sen as oportunas probas e a aprobación dos interesados. Ademais de beneficiar ás persoas que se desprazan en cadeiras de rodas, resulta moi favorecedor para anciáns, nenos, pais de bebés... en definitiva, ao conxunto da sociedade.





PARA TER UNHA CIDADE SEGURA PRECISANSE ALGO MÁIS QUE PALABRAS. ESPAZOS DE CALIDADE NO QUE OS COCHES NON SEAN UN PERIGO PARA AS PERSOAS, TAMÁN A PE QU' EN BICIS. LOMBOS QUE IMPIDEN UNHA CIRCULACIÓN SALVAJE, LIMITACIÓN DA VELOCIDADE A 30 KM/H EN ZONA URBANA, ADESBILIDADE UNIVERSAL DO ESPAZO PÚBLICO...

EU LÍMITE A 30 POR HORA
PORQUE CANDO VOU EN COCHE TAMÉN COIDO A QUEN VAI BEN EL



A 30 como máximo

A instauración de 30 km/h como velocidade máxima na zona urbana supuxo un salto normativo cualitativo en materia de seguridade viaria. Logo da generalización das barreiras físicas que reduciron as ameazas do automóbil, dispúxose esta medida que impide superar ese límite.

O automóbil convértese así nunha máquina non agresiva e pouco ameazante, integrándose de xeito harmónica co resto dos elementos que conviven no espazo público.

Se o peón non se sente ameazado por un coche a menos de 30 km/h, o mesmo ocorre coas bicis. Toda a cidade é un inmenso carril bici. Estes carrís exclusivos son anecdóticos, xa que as bicis poden circular libremente por toda a cidade. A dimensión dos espazos peonís permite unha convivencia harmónica entre peóns, automóviles e bicicletas.

Control e organización

A prevención, organización e vixilancia exercida pola Policía Local son instrumentos básicos da política de mobilidade, tanto peonil como motorizada. A cidade é un organismo sempre vivo que esixe traballos de planificación e coordinación entre os distintos axentes que interveñen no espazo físico, polo que o labor da policía é imprescindible para un resultado global e rigoroso.

Estudar e adoptar solucións ante situacións imprevistas, planificar operativos especiais derivados de eventos ou obras son exemplos da dedicación policial á política de mobilidade.

O control da mobilidade na capital realízase a través do Cetra (Centro de Tráfico), un sistema monitorizado e automático que permite adoptar solucións instantáneas e organizar máis eficazmente os fluxos de circulación de automóviles na capital.





O camiño escolar

A experiencia pontevedresa de Camiño Escolar nace para que os nenos collan confianza nunha cidade basicamente segura, e desenvolvan hábitos saudables na súa relación co espazo público. Tamén persegue eliminar costumes impropios dunha cidade deste tamaño, como achegar aos nenos ao cole en coche.

Estudadas diversas experiencias, e en colaboración co Centro Nacional de Educación Ambiental de Valsain (Segovia) deseñouse un sistema distinto aos habituais, que tenden a defender aos mozos dos perigos da cidade. Tendo en conta das condicións de seguridade viaria de Pontevedra, os nenos e nenas non teñen que defenderse da cidade, senón percibila como parte de se mesmos e gañar independencia.



Educar para unha nova mobilidade

Unha importante ferramenta de futuro. Difundir os valores máis nobres do civismo entre a poboación escolar é un magnífico camiño para unha mobilidade responsable, especialmente ao redor desa mediática relación dalgúns mozos coa velocidade ou co consumo de alcol.

Toda a poboación escolar recibe educación viaria da man da Policía Local, tanto a través de sesións pedagóxicas tradicionais como con programas lúdicos, culturais e de lecer, ou visitas á Policía Local. Baixo o lema "Son móbil e teño unha cabeza" desenvólvese unha campaña anual chea de incentivos cara a unha mobilidade responsable.

A colaboración de vítimas de accidentes de tráfico completan este labor, que tamén inclúe unha dimensión literaria, cunha colección de novelas de escritores recoñecidos ao redor desta temática. Ademais do público xuvenil, as accións formativas diríxense a mulleres embarazadas, persoas maiores ou menores en situación de reeducación...





O 2º Encontro de cidades para a seguridade viaria

Tivo lugar en Córdoba, os días 17 e 18 de febreiro, organizado pola DGT e a FEMP e baixo a máxima "Protagonista o peón, un espazo compartido". Pontevedra xa participara no encontro anterior, celebrado en Xixón en 2009, cunha ponencia de Cesáreo Mosqueira sobre a reforma urbana e as súas consecuencias positivas para a seguridade viaria.

Para a cita cordobesa, o alcalde de Pontevedra, Miguel Anxo Fernández Lores, foi convidado a pronunciar a ponencia principal da sesión paralela do ámbito 1, sobre as políticas de mobilidade e seguridade viaria, que foi seguida doutras intervencións de representantes de Córdoba, Plasencia, A Coruña, Puertollano e a Universidade do País Vasco. A ponencia pontevedresa titulábase "Camiñar resolve; peóns, seguridade e mobilidade".

No Pazo de Congresos e Exposicións cordobés xuntáronse uns 500 especialistas en mobilidade local para falar de temas relacionados co deseño da vía pública e a pacificación do tráfico; os peóns como elementos máis vulnerábeis da mobilidade, o papel das motos; a educación viaria; a disciplina viaria; a atención sanitaria, social e legal ás vítimas do tráfico; a recollida de datos de sinistralidade e a participación cidadá e institucional en materia de mobilidade.

O director xeral de Tráfico, Pere Navarro, aproveitou o Encontro para facer públicas algunhas transcendentais novidades na organización do tráfico urbano, como estender a velocidade máxima de 30 km/h á maior parte das vías urbanas; normalizar a utilización da bicicleta na mobilidade urbana ou potenciar a prioridade do peón nas cidades, todas elas medidas nas que Pontevedra ten xa unha dilatada experiencia.

No acto de clausura do Encontro, a directora do Observatorio de Seguridade Viaria da DGT, Anna Ferrer, deu a coñecer a acta do xurado, que concedeu a Pontevedra o Premio á mellor práctica pola seguridade viaria urbana, dotando á cidade anfitrión, Córdoba, dun accésit pola organización do tráfico no centro monumental da histórica capital árabe de Andalucía.

No xurado que distinguiu a Pontevedra participaron, ademais das entidades organizadoras do Encontro, responsabeis dos servizos vasco e catalán de tráfico.

Grazas!



O Concello de Pontevedra quere agradecer esta distinción aos membros do Xurado, e en especial á Dirección General de Tráfico, polo recoñecemento que supón a un modelo alternativo de mobilidade sostíbel, no que as persoas teñen prioridade sobre calquera outro elemento e no que a cidadanía é protagonista da transformación urbana.

Arriba, a sesión na que participou o alcalde de Pontevedra. Abaixo, Fernández Lores agradecendo o premio e posando co concelleiro delegado de mobilidade de Córdoba, José Joaquín Cuadra, cidade á que otorgaron un accésit pola mobilidade no seu centro histórico.





A cidade na que se pasea por rúas e prazas, non por corredores de centros comerciais.

Premio á mellor
práctica urbana en
seguridade viaria

Pontevedra

2º Encontro de Cidades
pola seguridade viaria
celebrado en Córdoba
en Febreiro de 2011





Camión resolve

Premio á mellor
práctica urbana en
seguridade viaria

Pontevedra

2º Encontro de Cidades
pola seguridade viaria
celebrado en Córdoba
en Febreiro de 2011



CONCELLO DE
PONTEVEDRA



pontevedra.eu/movete