



# Ciutat 30:

# toma la calle, hazla habitable



Plataforma  
**CIUTAT 30**

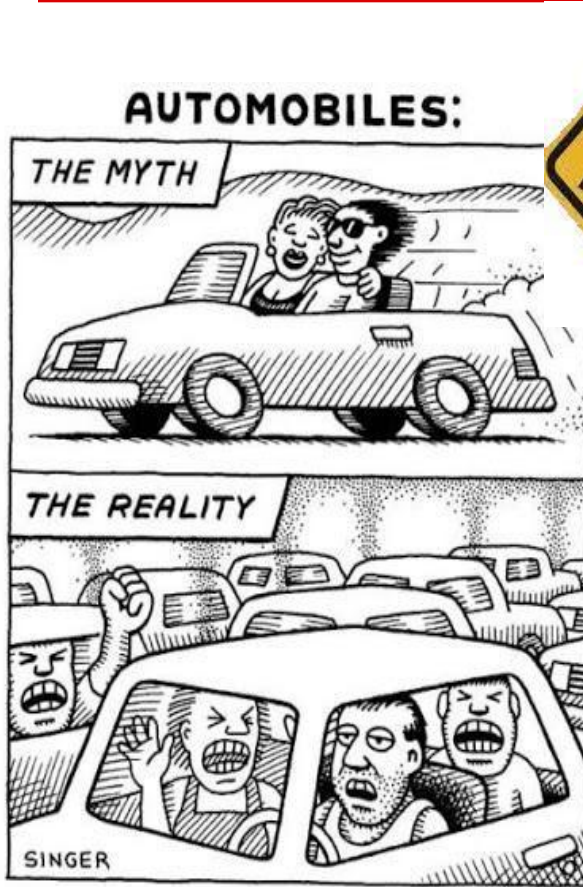
30 km/h per uns carrers habitables!

---

*Razones para una ciudad 30:  
las personas primero.*

---

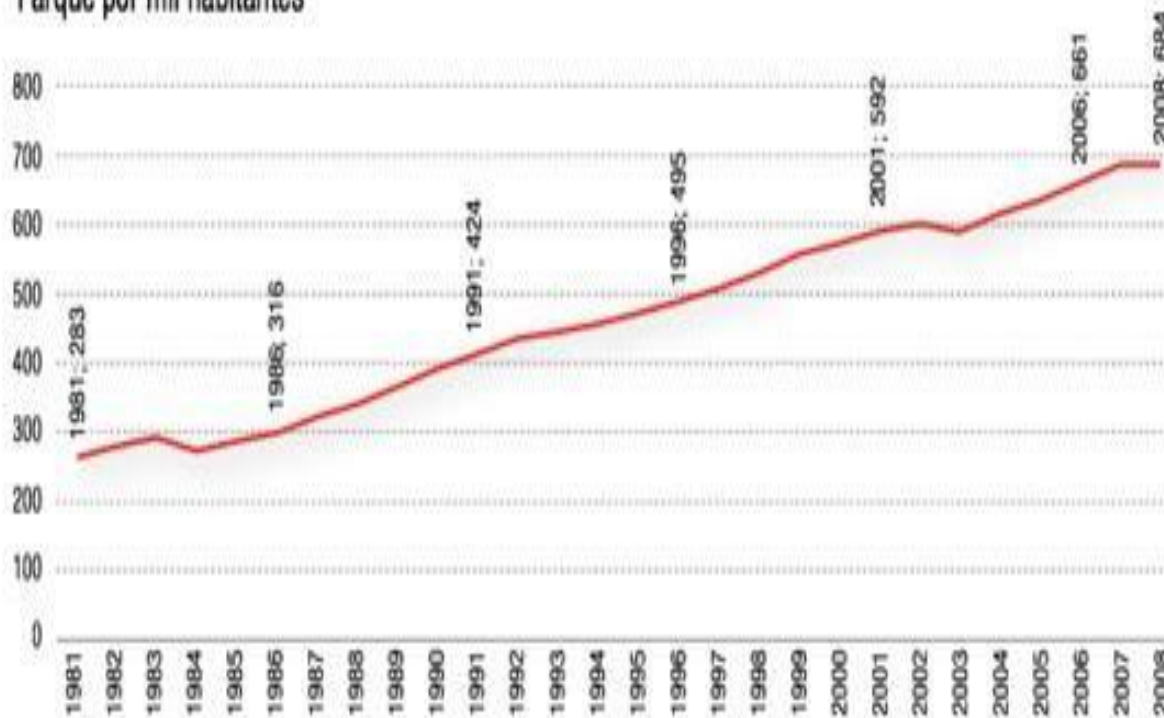
# Punto de partida: “sensaciones”



# Punto de partida: Crecen los autos.

Figura 6. Evolución del parque de turismos por 1.000 habitantes en España

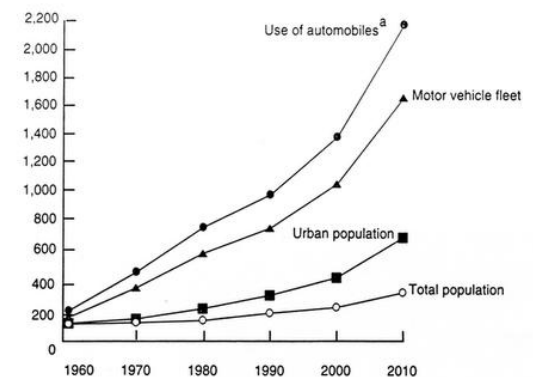
Parque por mil habitantes



Fuente cifras de población: INE. Estimaciones de la población actual de España a 1 de enero de 2008 (Fuente utilizada por Eurostat)

FIGURE 1.4 ESTIMATED GROWTH IN OWNERSHIP AND USE OF MOTOR VEHICLES SINCE 1950

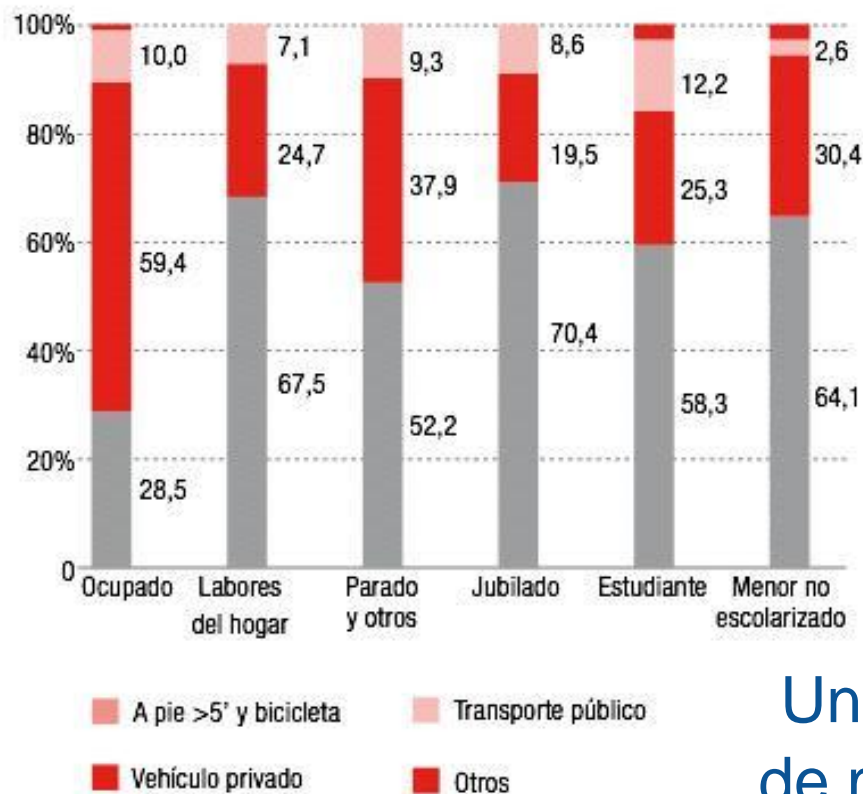
Index (1950 = 100)



a. Extrapolated from OECD data.  
Source: Faiz 1993.

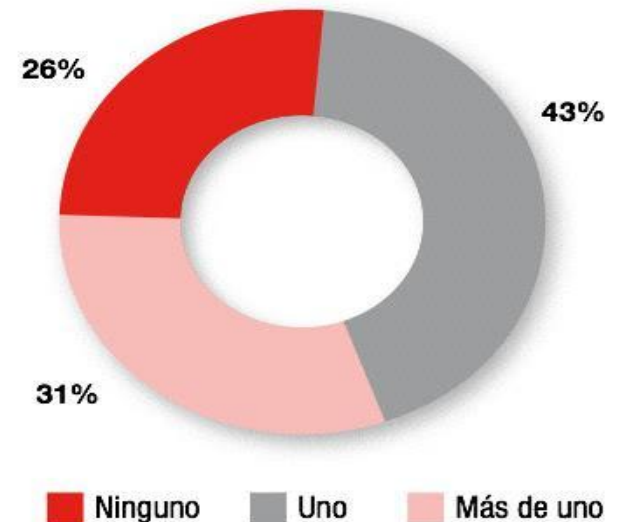
# Punto de partida: reparto modal

**Figura 25. Modo de transporte según actividad**



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Movilia 2006

**Figura 5. Disponibilidad de vehículos por vivienda – media de España**



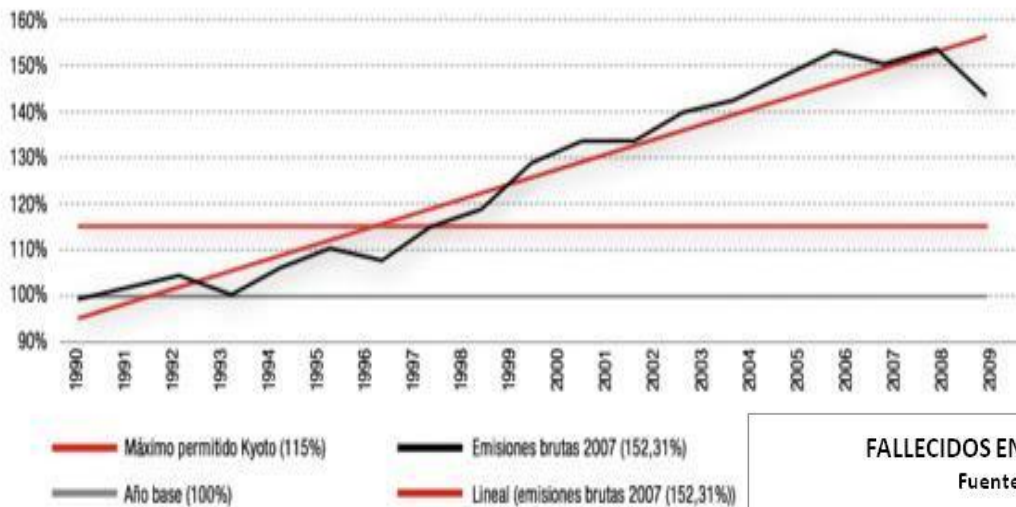
Fuente: Informe 2007. Observatorio Movilidad Metropolitana

Un 26% hogares sin coche (50% de mujeres). La mayoría de desplazamientos son andando.



# Punto de partida: impactos

Figura 10. Evolución de las emisiones de GEI en España (1990-2008)



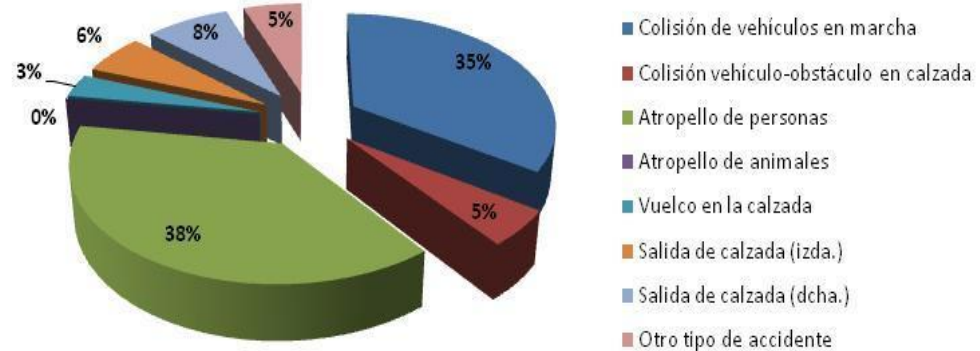
Fuente: Informe Evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero en España (1990-2008). CCOO /

Figura 52. Fuentes de ruido en las ciudades



FALLECIDOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE ACCIDENTE (ZONA URBANA). AÑO 2008.

Fuente: Anuario Estadístico de Accidentes. Dirección General de Tráfico.



# Ciudad habitable para las personas

## Ciudad habitable:

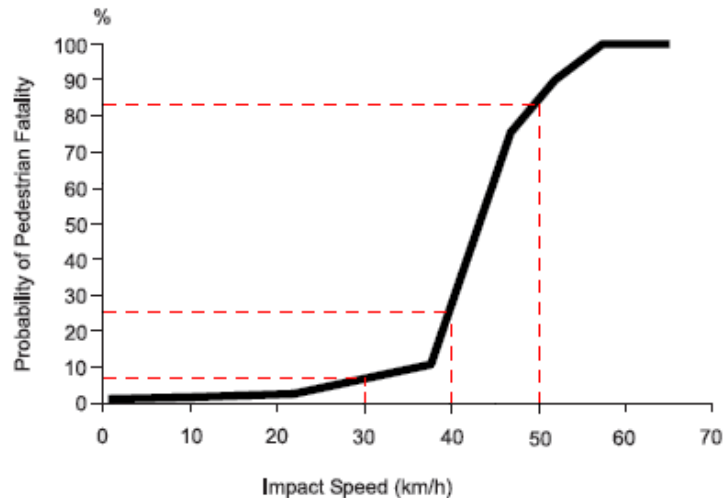
- Segura
- Sostenible
- Saludable
- Amable.
- Accesible (sin barreras)



## ¿Por qué 30 km/h?

- Salva vidas
- Reduce el número y la gravedad de los accidentes,

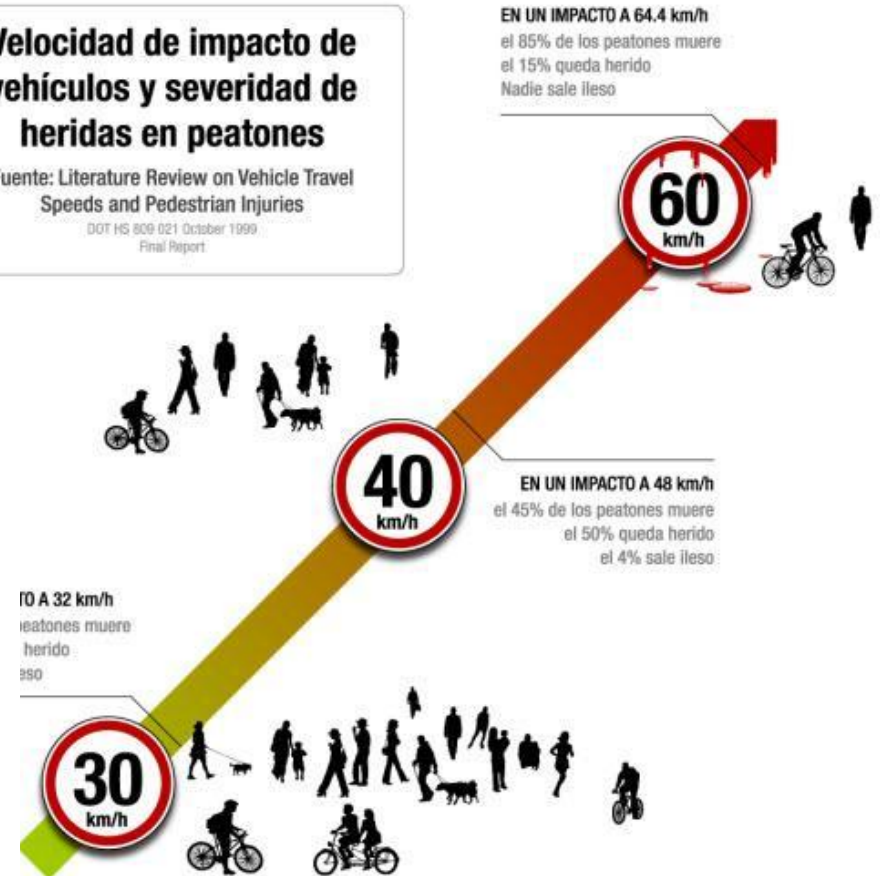
*Probability of Pedestrian Fatality by Impact Speed. Derived from the Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics (1986) and Walz, Hoefliger and Fehlmann (1983)*



### Velocidad de impacto de vehículos y severidad de heridas en peatones

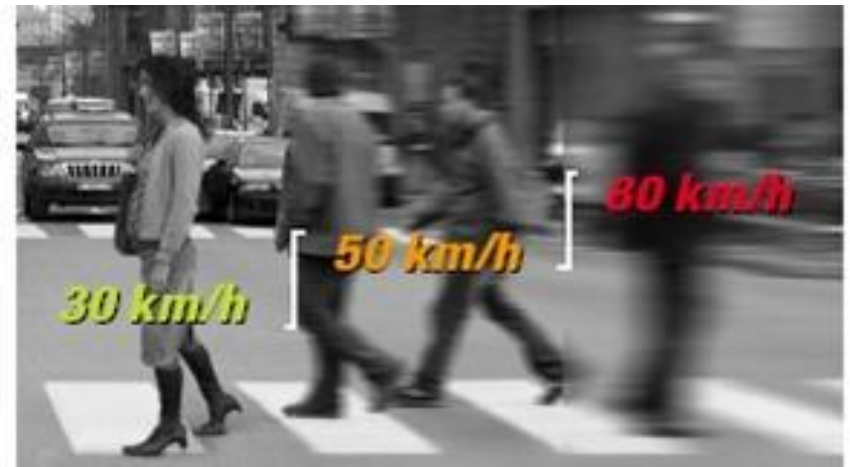
Fuente: Literature Review on Vehicle Travel Speeds and Pedestrian Injuries

DOT HS 809 021 October 1999  
Final Report



## y ¿por qué salva vidas?

Porque el campo de visión del conductor es más precisa.



**Moderar la velocidad es signo de civilidad**



La distancia de frenado es más corta



## Ciudad Segura (IV)

# ¿Cuántas vidas puede salvar?

---

¡Quizás la de tu padre/abuelo... o la de tu hija!  
En 2010, el 55% de los muertos por atropello en ciudad  
eran mayores de 65 años (dgt,2010).



## Efectos: fluidez y el espacio

La velocidad media urbana es 18-22 km/h.  
A 30 km/h de máxima la velocidad es más uniforme  
(menos acelerones/frenadas ante semáforos, vehículos  
más lentos... La media puede ser de 16-20 km/h...



Figura 30. Para transportar 50.000 personas por hora y sentido, se necesitan:

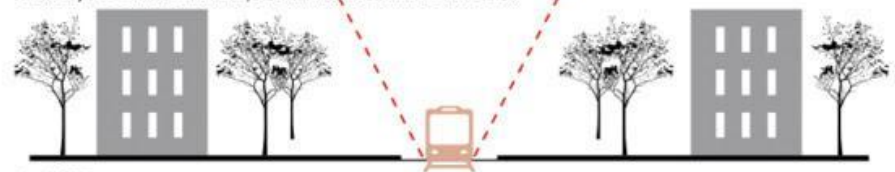
175 m de anchura de carretera para los coches, o



35 m de anchura de carretera para los autobuses, o solamente



una franja de 9 m de anchura para una línea de metro o ferrocarril



Fuente: UITP



# Ciudad saludable

## ¿Cómo incide en la salud?



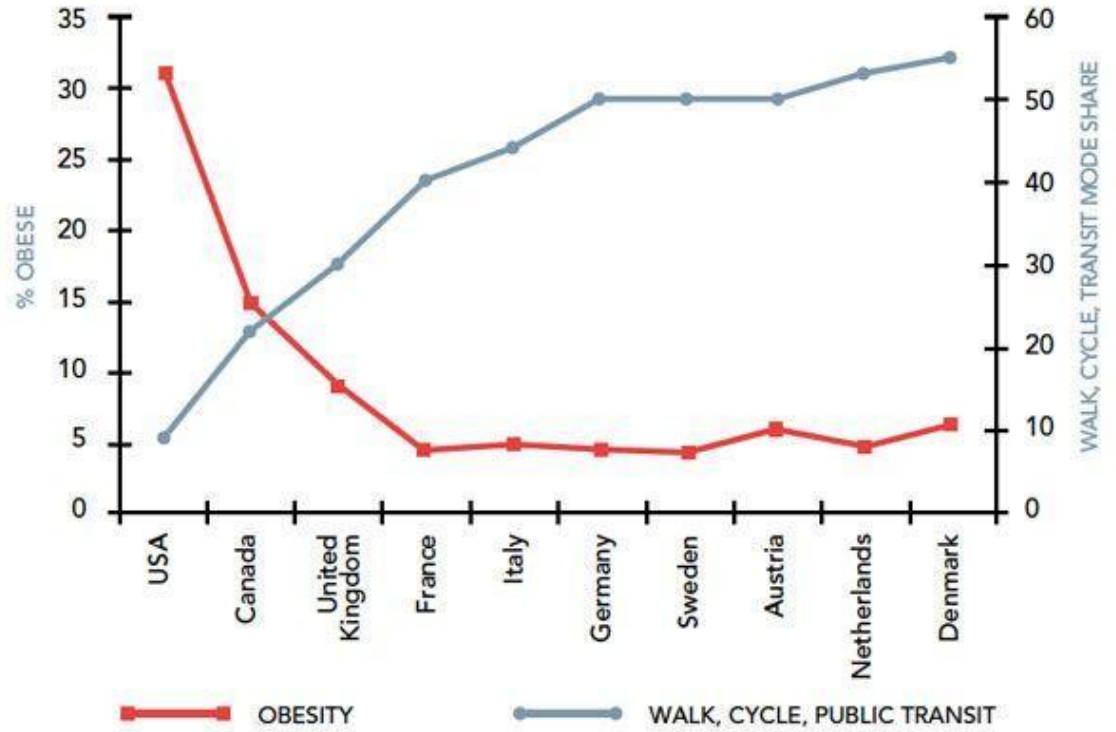
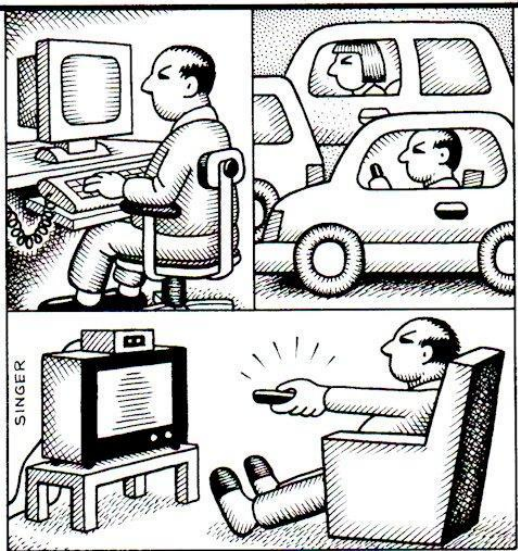
Menor contaminación,  
ruido y cambio climático.  
...al ser la velocidad más  
uniforme, menos  
frenazo/acelerón y  
mejora el tráfico.



A más seguridad más  
gente andando o en  
bici, menos vida  
sedentaria y obesidad









# Ciudad accesible

## ¿Y las barreras a la movilidad?



# Ciudad Sostenible

## ¿Cómo afecta a la economía y la energía?

Menor consumo de petróleo de importación cada vez más caro y escaso.



Fuente: Thomson Reuters.



Ciudad amable

# ¿Mejora la calidad de vida?

---



Tranquila, próxima, cómoda, atractiva...

---

# Movilidad

## Movilidad, transporte, tráfico sostenible

---

**Movilidad:** acceso a bienes/servicios de un territorio



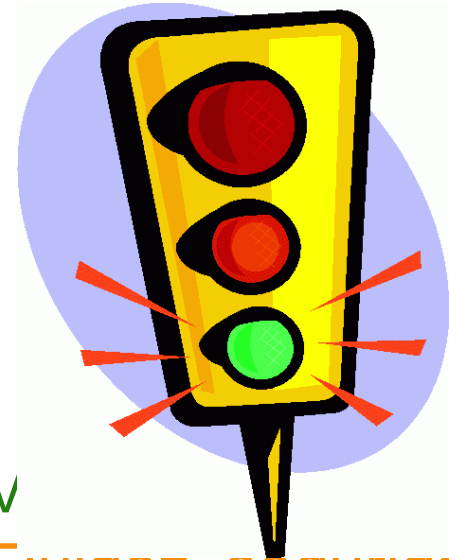
Equidad, inclusiva, universal

**Transporte:** traslado de bienes y personas.



Eficiencia, sostenible

**Tráfico:** tránsito de vehículos.



✓

Fluidez, seguridad

---



# La gestión del tráfico se ocupa (?) de esos impactos

- Reducir la contaminación atmosférica.
- Reducir la contaminación acústica.
- Reducir el consumo de combustibles de origen fósil.
- Mejorar la eficiencia energética del transporte a motor.
- Mejorar la eficiencia social del espacio urbano.

- Garantizar la regularidad en los tiempos de desplazamiento de todos los modos de transporte, evitando la congestión y los costes socioeconómicos que se derivan.
- Mejorar la calidad de los desplazamientos en todos los modos de transporte.
- Mejorar el sistema de distribución de mercancías y su incidencia en la movilidad general.

- Reducir el número y gravedad de los accidentes.
- Disminuir la accidentalidad entre los grupos de riesgo: niños, jóvenes, tercera edad y personas con movilidad reducida.
- Mejorar la asistencia a las víctimas.



- Mejorar el bienestar físico y psicológico de la población.
- Fomentar la movilidad a pie y en bicicleta.
- Contribuir al bienestar y a la sociabilización.

- Garantizar el reparto equitativo del espacio público entre todos los medios de transporte y sistemas de desplazamiento.
- Corresponsabilizar a los agentes públicos y promover su participación en el diseño y gestión del espacio público.
- Garantizar el derecho a la movilidad universal de los sectores de población que no disponen de vehículo o permiso de conducción.
- Conseguir que los costes de transporte público sean asumibles por todos los sectores sociales.
- Mejorar la accesibilidad a todos los medios de transporte de las personas con movilidad reducida.

Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020



Resolución del Consejo de Ministros

# Movilidad

## ¿Todo la ciudad tiene que ser a 30?



No. Muchas zonas pueden ser peatonales, Otras zonas 20: de acceso (no de tráfico). Y algunas, pocas, grandes avenidas podrían tener carril 50.





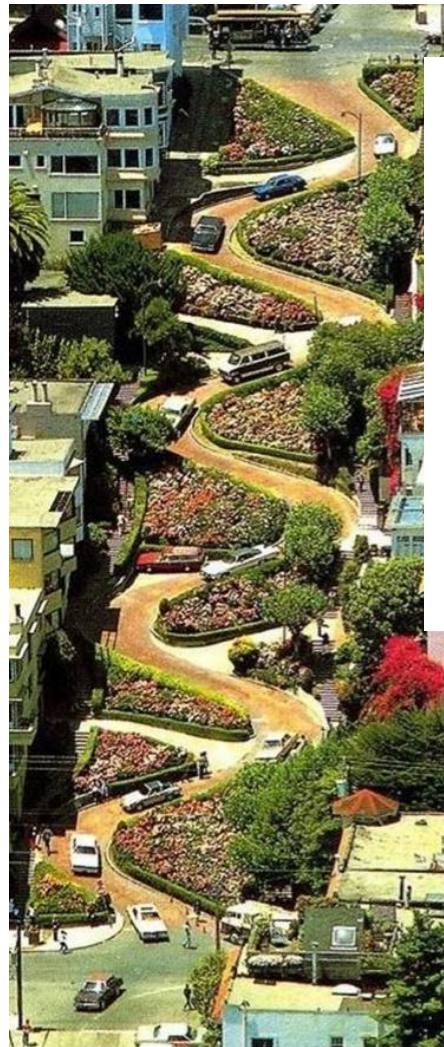


## ¿Es suficiente 30 km/h?

**No.**

Se requiere:

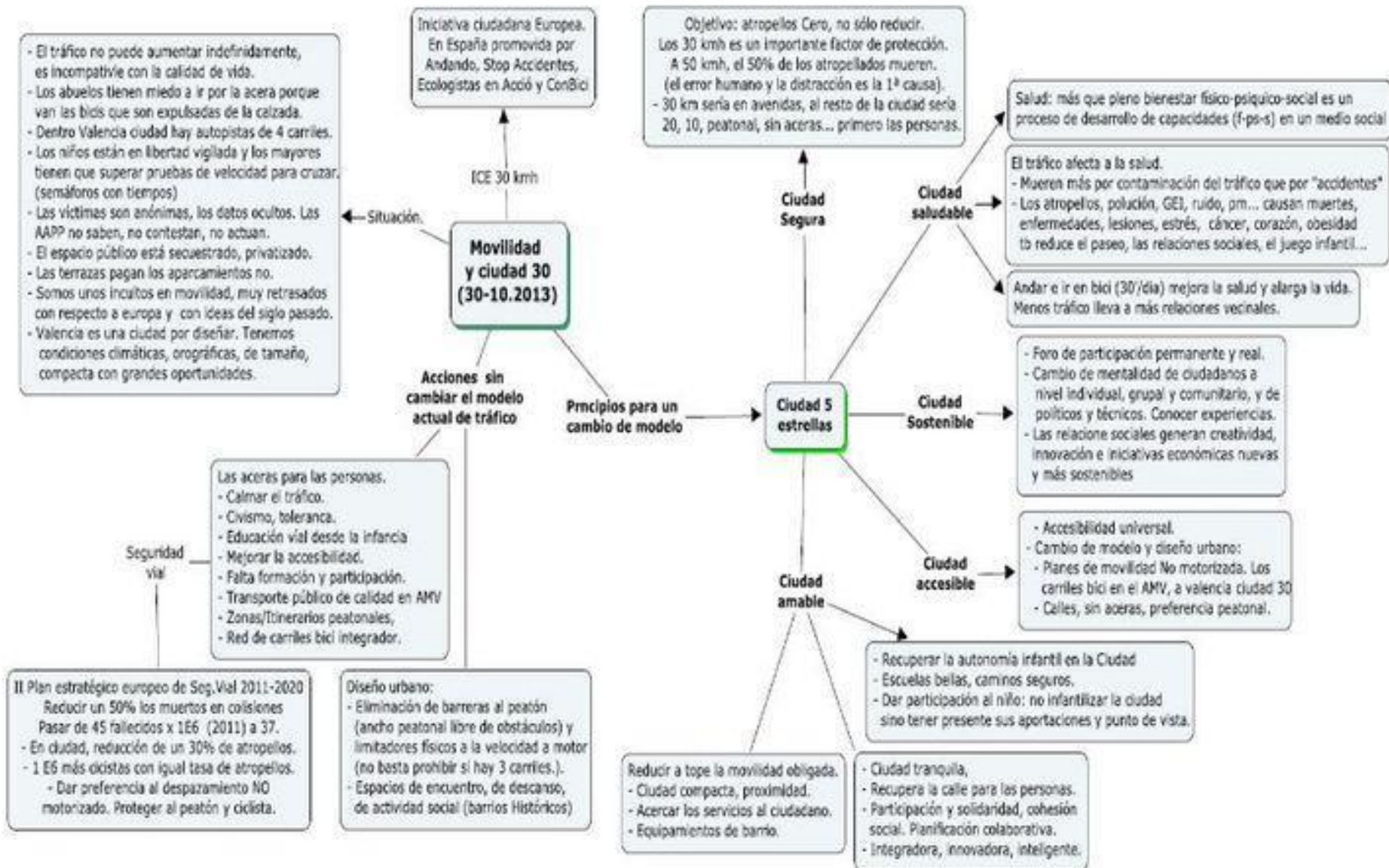
- menos autos
- menos rápidos
- menos pesados



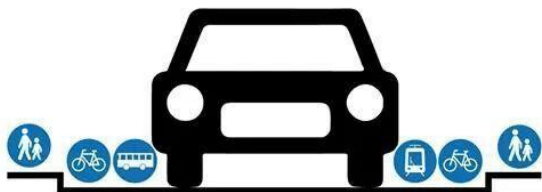
HACIA LA CARTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
POR EL DERECHO A LA CIUDAD

**Cambio de:**

- Norma/Regulación
- Actitud/conducta .
- Diseño urbano/vial



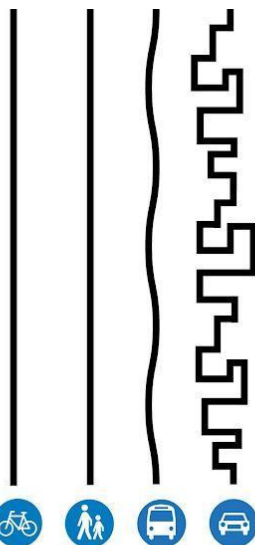




How most traffic engineers see your city



How cities should be designed



MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN BY CYCLE CULTURE BY DESIGN SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO CENTRO DE ARQUITETURA URBANISMO RUAS ACIOLMENTE, 117 BOTAFONHO RIO DE JANEIRO 15.03.2012 18:30

# DISTANCIAS CAMINABLES

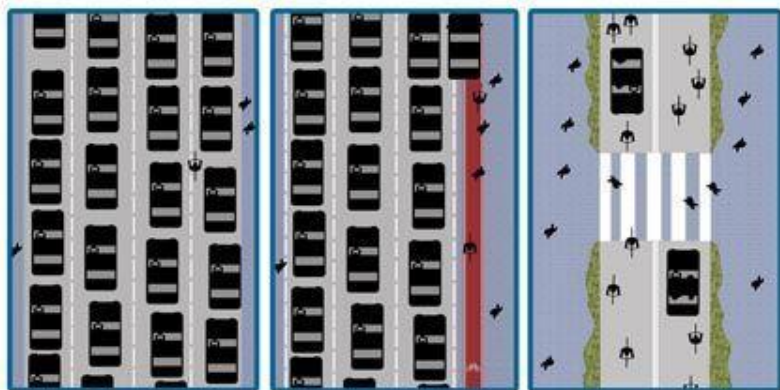
Redescubriendo al peatón en el diseño urbano

- ↳ Desarrollo de centros de actividad
- ↳ Propuestas de ordenamiento urbano: la calle, las rutas y el transporte



Enrique Ignacio Espinosa Fernández

trillas



1990

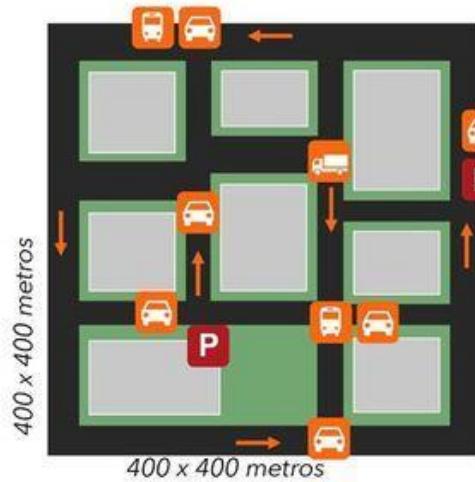
2001

¿2015?

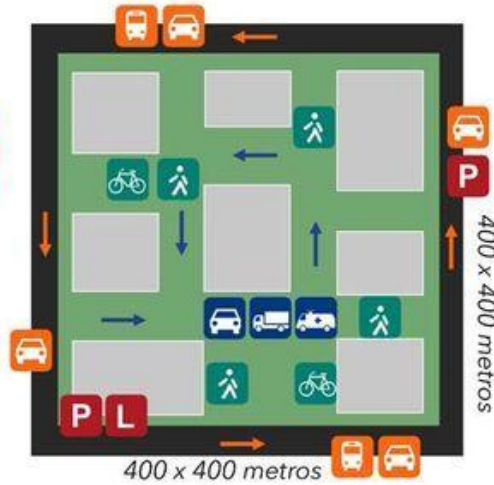



22 de setembre dia europeu sense cotxes

## CONVENCIONAL




## CON SUPERMANZANAS



 Viario para el transporte motorizado

 Viario para el peatón y otros usos del espacio público (sección única)


 Vehículos de paso y transporte público

 Vehículos de residentes, carga y descarga, emergencias

 Aparcamiento y plataforma logística

 Tránsito peatonal y de bicicletas

 Red básica

 Red secundaria interna









# ¿Cómo responde la gente?

---

La primera reacción es de protesta, pero una vez probada la ciudad 30, la gran mayoría lo prefiere.



# ¿Cómo propiciar el cambio?

Creando espacios de reflexión, capacitación y debate. Buscar aliados estratégicos.





# Plataforma CIUTAT 30

30 km/h per uns carrers habitables!



## JORNADA de debats CIUTAT30

**Mati:** Quin espai i mobilitat urbana volem? Ciutat 30

**Vesprada:** Ciutat 30 y PMUS ciutat de València

**Data:** 30 d'octubre 2013 de 9:30 a 13:30 h i de 18 a 20:30 h

**Lloc:** Seu de CCOO. Plaça Nàpols i Sicília, València

### OBJECTIUS:

**Mati:** Debatre per què ens interessa una ciutat 30: avantatges, inconvenients, viabilitat...?

**Vesprada:** Fer aportacions al PMUS (Pla de Mobilitat Urbana Sostenible) de València)

**Destinatari:** Per a Ciutadans, tècnics i polítics als que preocupa la ciutat y la mobilitat.



Opinar a través del FB: <https://www.facebook.com/valenciaciutat30>

Inscripció i aportacions en <http://cort.as/6S7W>

### PROGRAMA

9:30 h. Recepció i presentació de la jornada.

#### 10 h CIUTAT SEGURA

- M<sup>a</sup> Dolores Pérez. Jefa provincial de tráfico de València
- Ana Novella. Presidenta de Stop Accidentes.
- Francisco Paz. Presidente Asociación Valenciana Seguridad Vial y Profesor de Formación Vial (APAN)

#### 10:50 h CIUTAT SOSTENIBLE I SALUDABLE.

- Vicente Torres. Economista de la mobilitat. Professor ETS camins.
- Rosana Peiró Pérez. DGPS/FISABIO. Especialista en ciutats saludables.
- Joan Paredes. Médico (Programa Ciutat MIH SALUD- Conselleria Sanitat)

11:40 h Descans

#### 12 h. CIUTAT ACCESIBLE I AMABLE.

- M<sup>a</sup> Rosario Rodriguez de Luengo. Especialista d'accessibilitat ONCE- València
- David Estal. Arquitecte.
- Paco Tortosa. Geògraf de la mobilitat sostenible.
- Elvira Garcia. Alcaldessa de Alaquàs. Programa Tonnucci.
- Representant de la Federació d'Associacions de Veïns de València

13-13:30 h Col·loqui i cloenda

#### Vesprada: PMUS-VALÈNCIA I CIUTAT 30.

18-19 h Presentació PMUS ciutat de València. (veure doc)

19-20 h Col·loqui en grups sobre la ciutat i la mobilitat que volem que contemple el PMUS

20:00 h **Proposta conjunta sobre el PMUS.**

[Ciutat30 fb](https://www.facebook.com/valenciaciutat30)



# Fuentes consultadas

---

- DGT,2010: [Accidentes de tráfico en zona urbana en España, 2010.](#)
  - Ecomovilidad: [El reto de convertirse en ciudad 30](#)
  - Hogares verdes: [30kmh: Recetas para recuperar las calles](#)
  - [Pise el freno. Entrevista Heike Aghte.](#) El País, 20121228. ([CdE](#))
  - [Margen para la felicidad.](#) El País 20130107
  - [Ciudades a 30 km/h.](#) Consumer 20130116
  - [El repte d'esdevenir una ciutat 30.](#) Ecomovilidad 20110812
  - [Ciutat30](#) [fb](#)
-