

Melior

PONTEVEDRA

a pé



Pontevedra foi seleccionada para recibir o Premio INTERMODES 2013 pola súa exemplar política de mobilidade intermodal. Intermodes subliña especialmente que Metrominuto, é o primeiro plano pedestre dunha cidade europea

Esta publicación foi realizada polo Gabinete de Comunicación da Alcaldía tras a concesión do Premio Intermodes 2013, que se entrega en Bruselas o 6 de febreiro. Fotografía: Guillermo González e Gustavo Santos. English version: Osmundo Barros and Tomás Costal. Impresión GTI. Febreiro 2013.

www.pontevedra.eu/movete

Contido

Presentación do alcalde
Cariño e sensibilidade

O territorio
Unha cidade compacta
A circulación motorizada

A reforma urbana

A xestión da mobilidade
Menos para os coches, máis para os peóns
Un espazo público digno
Preferencia peonil
Intermodalidade
Un espazo público digno
Preferencia peonil
A intermodalidade centrada nos peóns
Nodo intermodal de bus e fcc
Estacionamento intelixente
Bicis seguras e integradas
A información axuda
Cultura viaria
O Camiño Escolar

Os resultados
Os recoñecementos

Mellor a pé
Marco conceptual do Metrominuto
A mobilidade urbana
Ten solución a mobilidade urbana?
As prioridades invertidas da mobilidade urbana
A mobilidade peonil
A rede viaria urbana
Equilibrio entre as diferentes mobilidades
O “dereito” a aparcar
O concepto de necesidade
Sobre velocidades
A dinámica social
A inversión total das prioridades
A modo de conclusión

Natalie Leclerc
“O modelo urbano de Pontevedra é o que recoñecemos co premio”





Cariño e sensibilidade



Crer na forza interna que esta cidade é quen de xenerar foi a principal das enerxías invertidas na transformación de Pontevedra. Tratar con cariño e sensibilidade as súas rúas e prazas, o seu patrimonio arquitectónico e a súa riqueza natural foi o inicio desta transformación que os cidadáns soñamos e que os cidadáns impulsamos.

Guiados por un modelo gobar de cidade alternativa, fóronse tomando as decisións necesarias para situar ás persoas no centro da vida urbana, convencidos de que era o mellor xeito de acadar uns niveis de calidade óptimos para vivir nun ambiente harmónico e interesante.

Fóron nacemento así os diferentes plans que permitiron incrementar o espazo público para as persoas. Plans de infraestruturas, como a reforma integral do espazo público que mellorou beirarrúas, prazas, pavimentos, servizos e conducións soterradas...

E tamén plans culturais como a promoción do costume de camiñar e toda unha cultura viaria na que as persoas e a súa mobilidade máis simple e natural, están no centro da atención, postergando o automóbil aos usos imprescindibles.

O premio outorgado pola axencia europea Intermodes é toda unha honra para a Pontevedra contemporánea. Grazas pola vosa sensibilidade e as vosas atencións. Un auténtico estímulo para continuar traballando con humildade, abnegación e sentido común. Sabemos que outro mundo é posible, polo que empezamos por facer posible unha cidade que vive coa sana e lexítima intención de mellorar.

Miguel Anxo Fernández Lores
Alcalde de Pontevedra



Territorio



Situación da cidade no Eixo Atlántico

A cidade érguese nun promontorio rochoso de escasa altitude rodeada polo río Lérez, xusto cando éste se funde coas augas da ría de Pontevedra, aberta ao Atlántico.

Ubícase no centro das Rías Baixas, en pleno Eixo Atlántico, equidistante de Porto e A Coruña, e de Vigo e Vilagarcía, na zona máis densamente poboada de Galiza.

Ademáis do Lérez, conflúen na capital outros ríos como o Rons, Valdecorvos e Os Gafos, que lle aportan un certo carácter fluvial. As Xunqueiras de Alba, Lérez e Mollavao, algunha xa minguada polos recheos, conforman importantes zonas húmidas mesmo perto da trama urbana. O interior da ría é unha zona intermareal de grande riqueza marisqueira e interés natural.

O seu clima oceánico suave ofrece valores térmicos en xaneiro de 13-6°C e en agosto de 26-15°C. De media, en xaneiro hai 15 días de choiva e en agosto 5.



Leste. Expansión caótica. Actualmente en restauración

Via rápida ao Morrazo

Campolongo: expansión planificada. Anos 70

Instalación industrial. Invasión litoral anos 60. Caduca en 2018

Porto

Cinto litoral. Porto histórico. Última invasión, anos 80

O Burgo. Expansión lineal

Autoestrada. Invasión fluvial. Anos 80

Xunqueira de Alba. Invasión anos 70

Estacións - Gorgollón. Expansión anos 80 e actuais

Novos edificios administrativos

Ensanche. Anos 50, 60 e sucesivos

Xunqueira do Covo. Invasión anos 70

Centro histórico peonil

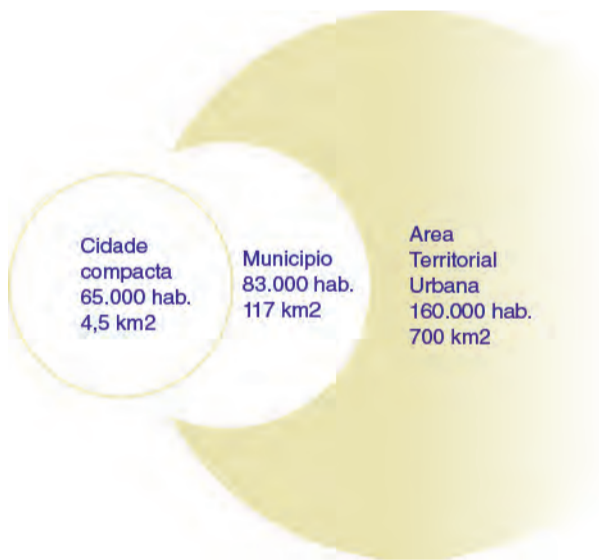
Moureiras. Arrabaldos históricos. Expansión caótica anos 70-80

Zona escolar e Campus. Invasión zona húmida. Anos 70



A desembocadura do Lérez, que forma a ría de Pontevedra, debuxa o núcleo urbano

Unha cidade compacta



A poboación do contorno de Pontevedra está composta dunha serie de pequenos núcleos urbanos, algúns moi próximos á capital, e un poboamento moi disperso, composto por pequenos asentamentos diseminados na paisaxe.

A capital é unha cidade compacta e cha. É o centro comercial e de servizos da zona central das Rías Baixas; a súa economía terciaria bascula nos servizos da capitalidade (administrativos, sanitarios, xudiciais e militares), así como no comercio e o ocio.

Na comarca existe industria alimentaria, auxiliar do automóbil, relacionada coa construción e turismo. Varios centros universitarios e deportivos de alto nivel completan o panorama socioeconómico. O sector primario é basicamente forestal.

Distribución da poboación na comarca



Sede da Xunta de Galiza



Os lombos de asfalto, moi frecuentes en toda a cidade

46

Millóns de desprazamentos motorizados rexistrados anualmente en distintos puntos da trama urbana

54.741

Total de vehículos a motor censados no municipio de Pontevedra

40.203

Turismos censados na capital

6.533

Ciclomotores e motocicletas rexistrados

117

Autobuses censados para o transporte colectivo de persoas

1.285

Prazas de aparcamentos intermodais turismo/peón, gratuítos, no contorno da cidade, a poucos minutos camiñando da zona central.

4.437

Prazas en aparcadoiros convencionais de pago

7.406

Prazas de estacionamento en viario público, todas elas gratuítas

19

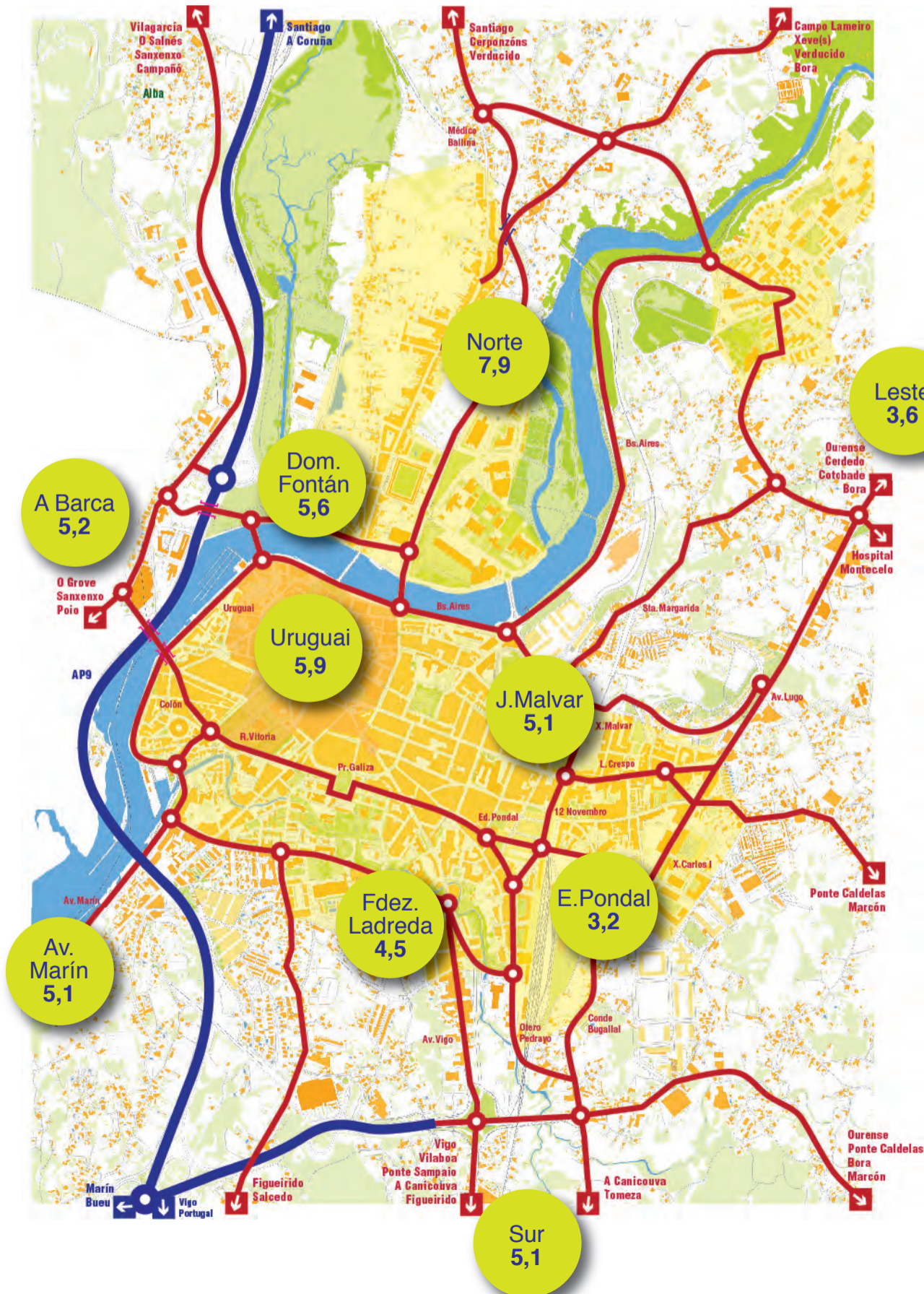
Liñas de autobuses que cada día entran ou saen de Pontevedra

762.000

Viaxeiros que utilizan anualmente a Estación de Ferrocarril

A circulación motorizada

Millóns de desprazamentos motorizados rexistrados anualmente en distintos puntos da trama urbana





As fotografías mostran o antes e despois de diversos recunchos da cidade. Reflicten o importante alcance da reforma urbana que comezou en 1999, que supuxo a recuperación para os peóns de moito espazo que antes ocupaban os automóviles.

A reforma urbana

Iniciada a finais dos 90, trouxo consigo unha modificación radical da mobilidade urbana, ate entón baseada na utilización abusiva do automóbil particular.



A modalidade do transporte urbano

66% a pé ou en bici
4% transporte público
30% coche privado



Menos en coche, máis a pé

Tras a peonalización, o espazo que antes ocupaban os coches, agora é utilizado polos peóns; xeneralizouse a accesibilidade universal para fomentar a integración e unha vida independente para as persoas con dificultades. O reforzo da zona central como núcleo da actividade comercial e administrativa evitou a construción de centros comerciais na periferia e con iso, milleiros de desprazamentos motorizados.

A accesibilidade universal abrangue todo o espazo público urbano

A xestión da mobilidade



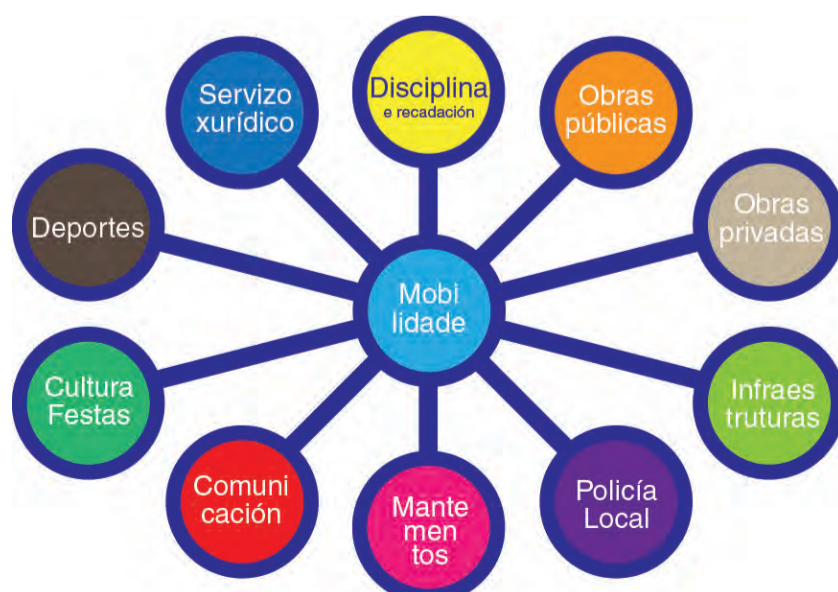
Algunhas escolas do Centro Histórico fan o "recreo" no espazo público sen perigo para alumnos e alumnas

Un espazo público digno

A transformación de Pontevedra foi inspirada igualmente na "Cidade dos nenos" de Francesco Tonucci, co obxectivo de promover unha infancia máis sana e feliz, impulsos combinados coa xeneralización do "traffic calming" en todo o espazo urbano, para aumentar a seguridade e dignificar o espazo público. A obra "Calmar el tráfico", de Alfonso Sanz, foi un dos principais guieiros da reforma.

A organización administrativa da mobilidade

Case todas as áreas da xestión municipal están relacionadas coa mobilidade



Preferencia peonil

Ao limitar a presenza dos automóviles na cidade, gañouse unha considerábel cantidade de espazo público, que puido ser dedicado a crear grandes itinerarios peonís, con amplas zonas de preferencia para os traslados a pé.

Moverse sen motor —a pé ou en bici— en Pontevedra é moi doado, sano e seguro. Os coches xa non supoñen unha ameaza permanente, xa que as rúas están cheas de xente, reduíxose o ancho das vías rodadas e xeneralizáronse os obstáculos físicos. Foi a primeira cidade en reducir a velocidade máxima a 30 km/h.



metrominuto Pontevedra



O peón, no centro da intermodalidade

O sistema intermodal de transporte de persoas baséase na prioridade dos traslados non motorizados. Existe unha grande franxa de estacionamento gratuito nun extremo do núcleo central, con capacidade para mil automóviles, que funciona como intercambiador coche-peón para os públicos que proceden de fóra da capital, e que deixan o seu coche a uns 10 minutos a pe da maioría dos centros de afluencia cidadán.



Transporte público de pasaxeiros



Nodo intermodal de autobús e ffc

As estacións de autobuses e ferrocarril funcionan como un único nodo de comunicacións, e o transporte colectivo intercomarcal que penetra na cidade conta con paradas nos principais puntos dos seus percursos.

A conexión entre o centro da cidade e as estacións pode realizarse por vías convencionais ou polo parque fluvial do Río dos Gafois, un frondoso itinerario peonil.

Case todas as liñas de autobuses que penetran na cidade, que dispoñen dunhas 50 paradas en todo o casco urbano, teñen de orixe e destino este centro de viaxeiros.



Estacionamento inteligente

Ademais dos aparcadoiros intermodais sen custo, o sistema de estacionamento en superficie permite estadias gratuitas de 15 minutos nos horarios comerciais en toda a cidade, así como amplos horarios de abastecemento comercial nas zonas peonís. Todo o centro urbano está rodeado de aparcadoiros soterrados de pago, con accesos doados desde a periferia. En total, 13.131 prazas. Este sistema de estacionamento permitiu unha apreciable diminución do tráfico a motor no nucleo urbano.



Rede de aparcadoiros



13,131
lugares para
aparcarse

66% lugares libres
de pago (8,691)

34% lugares
de pago (4,440)



Os estacionamento intermodais disuasorios gratuitos abranguen máis de mil prazas para automóviles particulares. Os principais están ubicados a escasos 10 minutos camiñando do centro urbano, no contorno do Pazo dos Deportes, o Estadio de fútbol, o Pazo da Cultura, o Recinto Feiral e o Campus Universitario.



Cultura viaria

Un completo sistema de educación viaria nos niveis básico e medio fornece á poboación escolarizada dunha familiarización intensiva coa mobilidade. Tamén se organizan sesións con persoas da terceira idade, mulleres embarazadas, deportistas e persoas que precisan reeducación.

Incorporación da literatura á educación viaria. Todos os alumnos reciben unha novela infantil con argumento relacionado coa seguridade viaria.



Numerosos establecementos comerciais colaboran co Camiño Escolar. Os alumnos poden pedir axuda neles, en caso necesario.



Son frecuentes as visitas escolares ao Centro de Mobilidade da Policía Local

Camiño Escolar

Un sistema que sitúa axentes de mobilidade nos principais cruces da cidade en horas de afluencia escolar. Así, nenos e nenas van sos ao cole e perciben a cidade como un medio amábel, con escaso risco. Tamén van adquirindo os valores da mobilidade sostíbel.





Os resultados

Grazas ao novo sistema, elimínouse do espazo urbano a circulación a motor non necesaria, xa que o 65% dos desprazamentos realízanse a pé ou en bici.

A intermodalidade baséase no abandono do motor para os traslados dentro da cidade. A maioría das persoas que chegan, deixan o medio no que veñen (tren, autobús, automóbil particular) para desprazarse camiñando a calquera destino interior.

A cidade con menos presión de automóviles resulta cómoda para moverse, máis habitábel e amábel para as persoas, favorecendo a actividade económica terciaria e favorecendo focos de atracción para o turismo ou o comercio.

A mellora medio ambiental é patente, xa que eliminando os gases dos motores minóranse as ameazas contra a atmósfera e contribúese a un ambiente saudábel e ecolóxicamente máis sustentábel.

Mellora substancialmente a seguraza viaria, cumprindo os obxectivos europeos e as demandas da sociedade organizada contra a violencia vial, eliminando as vítimas mortais nas zonas transformadas (prácticamente toda a zona urbana) e mantendo un baixo nivel de incidencias, con moi escasos episodios de gravidade.





Recognition

O modelo urbano de Pontevedra, ademais de protagonizar ponencias, sesións e reunións de traballo en diversos lugares da Península Ibérica, mereceu importantes recoñecementos.

Premio Cermi 2007, outorgado pola Confederación Estatal de Persoas con Discapacidade, pola política de accesibilidade universal do espazo público. Un premio moi significativo, por canto foi outorgado polas propias persoas con dificultades para a mobilidade, autoorganizadas nesta entidade de ámbito estatal

Premio Nacional da Cultura Galega 2008, pola transformación urbana e o respecto e posta en valor do patrimonio histórico e arquitectónico.

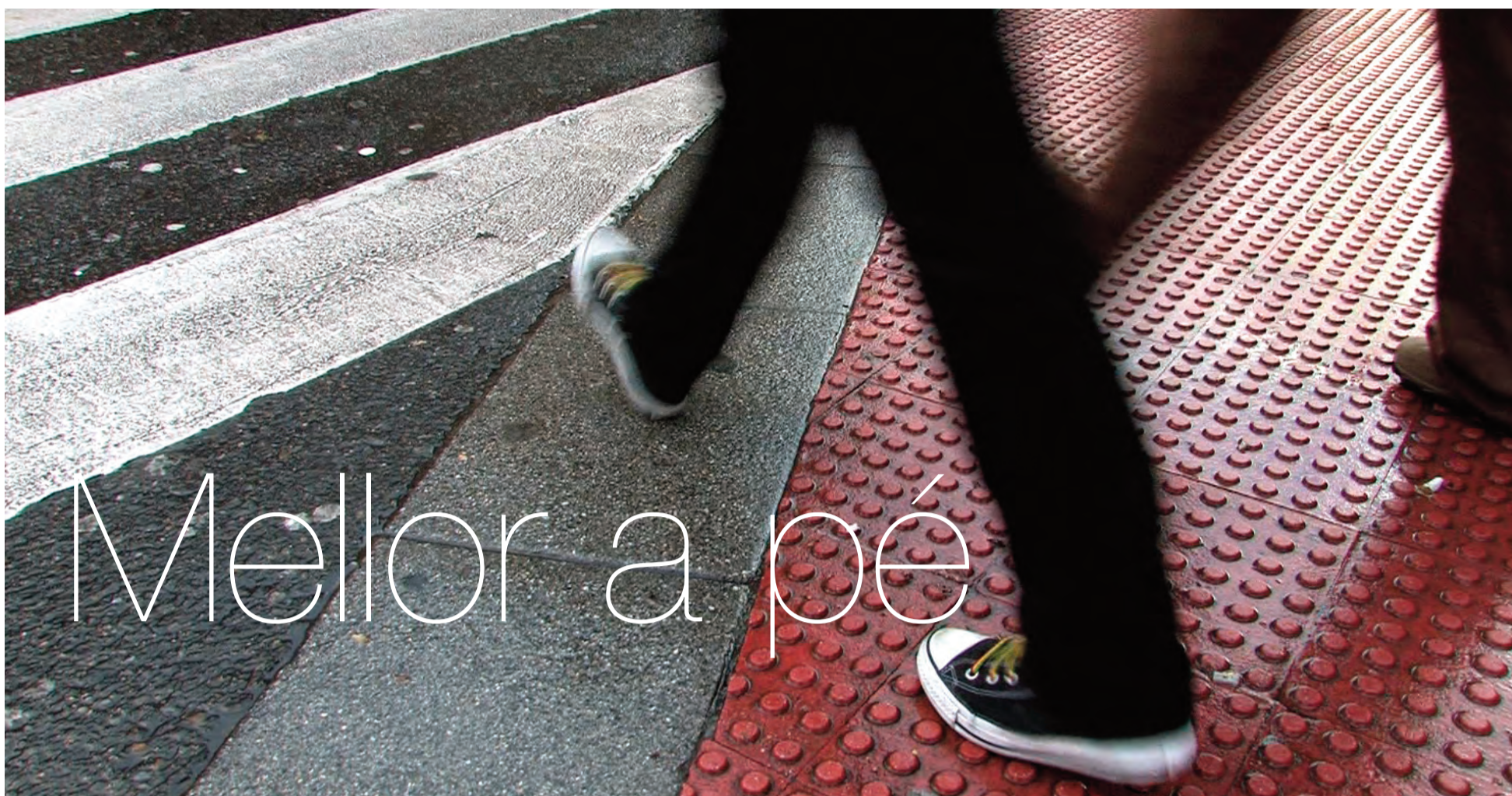
Premio Fesvial da Fundación Fesvial de Seguridade Viaria en 2010, outorgado por un xurado no que estaban representados as principais institucións do Estado Español relacionadas coa mobilidade e a seguridade, así como empresas privadas e organizacións non gobernamentais relacionadas coa seguridade viaria.

Premio Mobilidade Segura do II Encontro de cidades pola seguridade viaria, celebrado en Córdoba baixo o auspicio da Dirección General de Tráfico (DGT) do Goberno Central, e a Federación Española de Municipios e Provincias (FEMP), por ter reducido á mínima expresión os índices de sinistralidade viaria na capital.

Declaración como **Cidade Amiga dos Nenos**, realizada pola organización independente Meniños en 2012, por poñer á poboación infantil no centro das políticas urbanas.

Premio Intermodos 2013 pola política de transporte intermodal baseada na mobilidade peonil, e que resulta o maior recoñecemento dun organismo vencellado á Unión Europea en relación ao modelo de cidade alternativo que representa Pontevedra.





Mellor a pé

MARCO CONCEPTUAL DO METROMINUTO

Prioridade do modo peonil na mobilidade e intermodalidade urbana

César Mosqueira Concelleiro de Mobilidade e Infraestruturas

1 A mobilidade urbana

Na nosa sociedade as necesidades de mobilidade son cada vez mais elevadas; estradas, autoestradas, metros, ferrocarrís, portos, aeroportos, aumentan a súa capacidade e dan solución, por separado ou conectadas, a demandas cada vez mais elevadas; a seguridade e comodidade das infraestruturas, así como dos medios de transporte, é cada vez maior.

Este panorama optimista rómpese de xeito radical cando entramos no mundo urbano. Os problemas de mobilidade, tanto de mercadorías como de pasaxeiros, no mundo urbano segue sen solución; é mais, poderíamos afirmar que durante as últimas décadas a situación é estacionaria no mellor dos casos e, en xeral, evolucionou negativamente.

— *A mobilidade mellorou 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*

2 Ten solución a mobilidade urbana?

Algo, ou moito, se debeu e debe 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.

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 longuíssima 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 problema como este, que se ten atacado con plantexamentos e enfoques diversos e variados, con múltiples recursos e medidas, segue a non ter solución, seguramente sexa porque hai algún ou varios aspectos conceptuais, de fondo, estruturais, que non se están abordando.

E 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 similares. 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 similar.

— *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 concretas fracasaron, fracasan e fracasarán*

3

As prioridades da mobilidade urbana están invertidas

Estamos pensando na enorme e profundamente inxusta desproporción que existe na consideración, tanto real como oficial, dos distintos tipos de mobilidade, nos 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, o peonil, e, incluso, indirectamente o tren e o metro; 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).

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



The Lerez walkway, an eight-kilometre path along the river

4

A mobilidade peonil

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 mobilidades 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 de que podía suplantarse as formas naturais de desprazamento.

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.

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 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 corenta minutos. 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, debe ser o eixe central da intermodalidade.



5

A rede viaria urbana

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. 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, 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, mentres que un pavimento adicado ao fluxo peonil en mal estado case nunca ten esa relevancia. Outra síntoma: 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.

A mobilidade peonil debe ter, cando menos, igual importancia que o rodado, tanto na normativa de aplicación como no deseño, sostemento e xestión 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 que incorporar como unha variábel fundamental as necesidades dos peóns

6

Ecuanimidade entre as diferentes mobilidades

Os principio de tratar en pe de igualdade os tráficos peonís e rodados deben ser levado á práctica con coherencia; de pouco serviría a aceptación do principio si as medidas concretas non acompañan.

Se sobre as características de deseño e sostemento das vías adicadas a peóns queda moito por mellorar, no concepto de fondo aínda mais. Difícil resulta dar unhas especificacións técnicas concretas para todas as variadas casuísticas, pero moi fácil establecer un principio claro e ecuánime: nas rúas nas que existan segregados tráficos peonil e rodado, o espacio, 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 posibles, 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, tráfico moi reducido e moi calmado, e preferencia peonil.

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



Intermodal system of pedestrian priority

1. Pedestrians
2. Bikes
3. Public transport
4. Private cars



8

O concepto de necesidade

Existe un consenso universal en que o tráfico motorizado nas cidades provoca graves problemas e prexuízos: contaminación atmosférica e acústica, saturación das vías urbanas, conxestión, 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; non sobra nin se pode prohibir en medio urbano; a solución terá que vir dun uso racional, ou sexa, unha alternativa mais matizada. Hai que buscar e atopar unha solución a tal dicotomía.

A cuestión central, a cuestión nodal 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 xustificado e permitido, o uso da mobilidade motorizada, sobre todo a individual, e cando non é necesario, e, polo tanto, non está xustificado nin permitido circular nin estacionar no espazo público.

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

7

O “dereito” a estacionar

O asumido principio 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 espacio público posíbel para estacionamento, este segue a ser escaso” e, polo tanto, violentando en favor do estacionamento nas vías públicas todos os demais usos e ocupacións dos espazos públicos, algúns deles con mais interese para a calidade urbana e para a mobilidade urbana. 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”.

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



9 Sobre velocidades

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 desterrar. Salvo excepcións, 30 km/hora parece axeitada; a redución de perigosidade e ruído son moi elevadas.

Pero 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 traxica como os efectos nas vítimas, pero deteriora de xeito moi grave a calidade de vida nas cidades e recorta a autonomía das persoas mais débiles, especialmente dos nenos que se ven expulsados da exploración e dominio autónomo do seu medio.

■ *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*



Three large waterways surround the city: Alba, Gafos and Lérez, which originates in the Island of Covo

10 As dinámicas sociais

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 motorizado, 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 consenso”, “si, pero cando mellore o transporte público”, cando.., cando..., cando... O modo de mobilidade privilexiado, o motorizado individual, resístese a perder as súas prebendas aínda que sexa en aras dun re-equilibrio, dunha mellora xeneralizada tanto da mobilidade como da seguridade e da calidade urbana.

■ *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*



11 Trece anos de experiencia

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. Os principios e conceptos claros, e a 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.

■ 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 pasaxeiros ten moitas mais facilidades que na situación previa.

■ No Estudo de Mobilidade 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”.

■ Por outro lado, os índices de sinistralidade son baixísimos, especialmente entre os peóns; ningún morto nin ningún ferido grave nas zonas tratadas en 13 anos.

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



12 A inversión completa das prioridades

Priorizando nidiamente 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 problemas, 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 inter-zonais; pero zonas amplas, consistentes, e sen estrangulamentos nas interseccións con estas vías parcialmente excepciónadas.

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

13 A modo de epílogo

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, estraño 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 compen-san 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.





Pontevedra recibe o premio Intermodos, un galardón europeo que se concede ás mellores políticas de mobilidade. Nathalie Leclerc, unha das integrantes do xurado, explica os porqués da elección.

“Camiñar é o primeiro medio de transporte”

“A intermodalidade, na que se inclúe aos peóns, é unha prioridade na cidade”

“O modelo urbano de Pontevedra é o que recoñecemos co premio”

O premio Intermodos naceu en 2009 para recoñecer ás comunidades europeas “que se distinguen pola súa vontade política e o seu inxenio para mellorar a mobilidade”. En 2013 este galardón irá a parar por primeira vez a unha cidade: Pontevedra. A directora executiva e cofundadora da empresa organizadora (colaboradora da Unión Europea), Nathalie Leclerc, explica os motivos deste recoñecemento internacional.

Para empezar, que tipo de proxectos premia o galardón Intermodos?

Os criterios principais son a intermodalidade, a orixinalidade das políticas de mobilidade, a facilidade de implantación, a sustentabilidade, o eco-comportamento, a conexión cos medios de transporte e a organización.

Elixiron para iso o Metrominuto, deseñado polo Concello, ao parecer o primeiro mapa pedestre de Europa. Por que?

O benestar dos peóns e das persoas con discapacidade é un paso importante cara a unha mellor mobilidade e esta é a primeira rede ecolóxica de mobilidade que se plantexa en Europa. Pontevedra foi a primeira cidade que pensou nela. É unha idea simple, á vez que intelixente, que debe servir de exemplo a toda Europa. Ademais, permitirá aos planificadores repensar a cidade para os peóns. En Pontevedra a rede peonil intégrase coa rede de transporte existente, e contribúe dun xeito importante á intermodalidade.

O Concello entendeu o galardón como un recoñecemento ao modelo urbano de Pontevedra... É unha interpretación correcta?

Si. O modelo urbano desenvolvido por Pontevedra, que inclúe Metrominuto, é o que recoñecemos co premio. A intermodalidade, na que se inclúen os peóns, aparece entre as prioridades da cidade. A política de mobilidade sustentábel proposta por Pontevedra é o que Intermodos recoñece.

O Concello di que non enviou nengunha proposta. Como coñeceron “Metrominuto”?

O papel de Intermodos é garantir unha vixilancia sobre todo o que se fai en termos de intermodalidade. Ese control realizase por medio da participación en seminarios, a revisión de artigos, redes sociais, noticias das comunidades europeas en Internet... Así coñecemos Metrominuto. Non puidemos visitar Pontevedra, pero nos documentamos e informamos amplamente antes de elixila como a mellor iniciativa.

Entre os anteriores galardoados atópanse o plan de mobilidade dos Xogos Olímpicos, e outras iniciativas nas que os beneficiarios se contan por millóns. Porén, este premio concédese a unha cidade de 80.000 habitantes. É algo casual, ou garda unha segunda mensaxe?

A nivel de intermodalidade non hai proxectos grandes ou pequenos. Existen iniciativas audaces, e Metrominuto é unha delas. É un concepto facilmente extrapolable a cidades de 80.000 habitantes, que son máis frecuentes en Europa que as grandes aglomeracións urbanas. O enfoque de Pontevedra encaixa perfectamente dentro dos compromisos internacionais da UE para a redución de gases de efecto invernadero e da lexislación europea sobre a calidade do aire. Camiñar é o primeiro medio de transporte, polo que os peóns deben ter áreas especiais para que podan moverse de xeito confortábel e en condicións de calma e seguridade. Ademais, camiñar é bo para a saúde e o medio ambiente. Un 83% de europeos aínda prefiren utilizar o seu propio coche para moverse, pero o 30% das viaxes na cidade cubren menos de 3 km, e o 50% menos de 5 km. Metrominuto é unha alternativa ás viaxes de distancias curtas, ademais de ser máis ecolóxico, barato e sano.

Pensa que Pontevedra poderá beneficiarse deste premio, máis aló do recoñecemento internacional?

Os premios Intermodos xa concedidos tiveron un impacto significativo na comunidade gañadora, e neste caso, tendo en conta que as cidades dese tamaño son máis frecuentes na Europa que as moi grandes, entendemos que Metrominuto debe servir de referencia para as medianas cidades, incluso para as de pequeno tamaño.

Ten o premio algún tipo de compensación económica?

Lamentablemente non. Intermodos non recibe nengún tipo de subsidio, polo que non pode permitirse o luxo de distribuír premios económicos. Porén, o galardón está apoiado por unha campaña de medios de comunicación na que destacará a cidade e a súa exemplar política de mobilidade na Europa.





A cidade que pasea por rúas e prazas... no





n polos corredores dos centros comerciais



Mellor PONTEVEDRA a pé



pontevedra.eu/movete