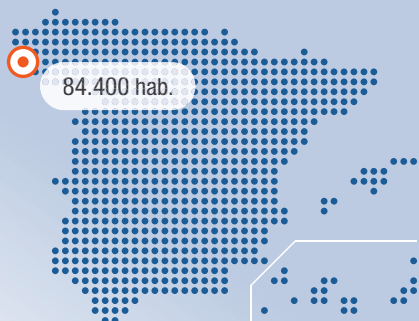


LA SEGURIDAD VIAL INTEGRADA EN UN ENFOQUE GLOBAL DE LA CIUDAD

LA CALLE SE EXPLICA POR SÍ MISMA



PONTEVEDRA
Galicia



Objetivos

- Recuperar el espacio público para las personas y la convivencia social.
- Reducir el volumen de tráfico al mínimo imprescindible.
- Fomentar la movilidad activa peatonal y ciclista.
- Actuar frente a la violencia viaria hasta erradicarla.
- Construir una ciudad feminista.
- Alcanzar un uso igualitario del espacio público (con accesibilidad universal y sin privilegios).

Ámbitos de actuación



- ▶ seguridad vial
- ▶ calmado tráfico
- ▶ ciudad 30
- ▶ urbanismo táctico
- ▶ peatones / movilidad reducida
- ▶ bicicleta / VMP
- ▶ planificación
- ▶ normativa
- ▶ comunicación
- ▶ educación vial



En 1999, al inicio de las intervenciones integrales realizadas para garantizar el derecho de todas las vecinas y vecinos al espacio público (atendiendo a criterios de seguridad vial, accesibilidad universal y cohesión social), Pontevedra era una ciudad gris, insegura, que expulsaba a su ciudadanía debido a que la mayor parte de dicho espacio estaba destinado al vehículo privado. El tráfico de paso de las carreteras nacionales y autonómicas atravesaba el centro de la ciudad, dificultando con ello las actividades sociales.

COORDINACIÓN, PERSPECTIVA TERRITORIAL Y FLEXIBILIDAD

La transformación urbana impulsada durante estos veinte años ha sido un proceso dinámico y, aunque sí muy avanzado, todavía inacabado. Los tres **principios de actuación** han sido:

- **Coordinación y cultura interdisciplinar de la movilidad.** Los esfuerzos de todos los departamentos municipales se han dirigido en la misma dirección: hacer de la movilidad activa peatonal y ciclista la forma natural y segura de desplazarse por Pontevedra.
- **Perspectiva territorial.** Se ha considerado como ámbito de actuación todo el municipio, tanto la ciudad compacta como las parroquias.
- **Flexibilidad.** Las soluciones adoptadas han sido evaluadas y ajustadas de forma continua.

LA PROPIA CALLE SE EXPLICA

Las acciones y reformas llevadas a cabo han abarcado distintos ámbitos de la planificación y gestión del espacio público, el urbanismo y la





movilidad, y buscando la **implicación de la ciudadanía mediante la comunicación y la participación activa en la toma de decisiones**. La implicación de colectivos profesionales, vecinales, sociales y empresariales, así como de entidades relacionadas con la accesibilidad universal, ha sido fundamental en este proceso.

Otro de los objetivos ha sido, en este sentido, que la propia calle explique cómo circular, reduciendo de manera significativa el número de señales de circulación, y haciendo uso **de direcciones obligatorias, bucles y un esquema de estacionamiento para fomentar la movilidad sin motor**.

MÁS MOVILIDAD ACTIVA Y MENOS TRÁFICO A MOTOR

Entre las principales medidas tomadas cabe destacar:

- **Movilidad activa.** Expansión de las plataformas-únicas peatones-calzada, y sobre elevación de más de 400 pasos de peatones. Eliminación de barreras arquitectónicas para garantizar la accesibilidad universal y reequilibrar los distintos medios de transporte. Mejora de la iluminación priorizando las necesidades de las personas.
- **Tráfico a motor.** Limitación de la velocidad a 6 km/h en las zonas de coexistencia, y a 10, 20 o 30 km/h en el resto de vías

municipales. Control a través de un sistema centralizado y teledirigido.

- **Estacionamiento.** Práctica eliminación del aparcamiento libre y ampliación de la dotación de plazas al borde de la ciudad, a distancia razonable andando del centro. Generalización del sistema de aparcamientos de servicios, con posibilidad universal de aparcar gratis durante sólo 15 minutos.

- **Seguridad vial.** Política sancionadora activa que ha permitido una drástica reducción de las infracciones de tráfico. Controles de alcoholemia y drogas, y consiguiente rebaja de los porcentajes de positivos en alcohol.
- **Normativa municipal.** Aprobación de la Ordenanza de espacio público y movilidad activa (2020) en la que se plasman principios de prioridad peatonal y reducción del tráfico a motor.
- **Sistema de transporte público integrado:** transporte metropolitano, transporte urbano, transporte a la demanda y taxis.

Cabe destacar, asimismo, la supresión del proyecto de caminos escolares, ya que se ha conseguido que la mayor parte de los niños y niñas entre 7 y 12 años vayan andando al colegio. Este conjunto de medidas ha permitido, a su vez, mejorar la calidad de aire y reducir los niveles de contaminación acústica.

RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL DE PONTEVEDRA

La originalidad y el carácter integral del proyecto de Pontevedra ha despertado interés en todo el mundo para conocer los pormenores de la reforma urbana. El Ayuntamiento ha sido invitado a las Cumbres del clima de París y Madrid, a Nueva York, a Pekín, a Corea, al senado mexicano, a la cumbre de la OCDE, a Dubái, a diversos países de América Latina, distintos países europeos, siendo una constante las invitaciones a muchas ciudades españolas y portuguesas. Pontevedra ha recibido importantes reconocimientos nacionales e internacionales: Cermi 2007; Premio nacional da cultura galega, 2008; Premio FESVIAL, 2010; Premio a la seguridad vial urbana, en el Segundo encuentro de ciudades por la seguridad viaria, 2011; Premio Intermodes, por la intermodalidad de base peatonal, Bruselas 2013; Premio ONU-Habitat al modelo urbano transferible, pensado para las personas, Dubai 2014; Premio Center for active design, de la Fundación Bloomberg Philantropies por el fomento de un entorno urbano saludable, 2015; Premio Ciudades que caminan, otorgado por la Red de ciudades que caminan, 2016; Premio a la movilidad inteligente, otorgado por la Asociación Euro-China (2015 y 2016); Premio Slow city, otorgado por el Ayuntamiento de Jeanjou, Corea, (2018) y Premio Urban road safety award, de la UE, por la seguridad vial, 2020



REDUCIR LA HUELLA ECOLÓGICA DE LA MOVILIDAD

La creación del Observatorio EFECTO PO2, en colaboración con la Universidad de Vigo, es una apuesta por la economía circular, la eficacia y eficiencia en el uso de los recursos, con el objeto de reducir la huella ecológica, promoviendo la concienciación, la movilización social y el desarrollo de políticas de acción contra la emergencia climática, muchas de ellas directamente vinculadas con el ámbito de la movilidad.



LO CONSEGUIDO Y APRENDIDO HASTA AHORA

En Pontevedra se ha producido un cambio de mentalidad en las vecinas y vecinos, que han asumido como propia de su vida cotidiana la nueva pirámide de prioridades de movilidad (andar, pedalear, tráfico de servicios, transporte público y vehículo privado). Las condiciones de movilidad universal son una realidad el espacio público en la mayor parte de la ciudad de Pontevedra. El 80 % del espacio público destinado al vehículo a motor ha sido recuperado para el peatón

El tráfico a motor se ha reducido en un 92 % en el centro histórico, un 77 % en el centro de la ciudad y un 53 % en el ensanche). Con relación al reparto modal: 66 % de los desplazamientos internos son a pie, 5 % en bicicleta o transporte público y el 28 % vehículo privado. Desde 2007 hasta la actualidad 12 años, sin muertos por accidente de tráfico. Drástica reducción de herido graves: de 129 en 1999 a unas horquillas entre 4 y 20 anuales en el periodo 2005-2020 (4 en 2020). Descenso del porcentaje de positivos por alcohol al volante del 4,9 % en 2006 al 0,62 en 2020, y por debajo del 1 % desde 2015. Aumento paulatino del número de pruebas anuales, de 1.353 en 2006 a 14.407 en 2019.

Cero días de aire de mala calidad (Observatorio EFECTO PO2, en colaboración con la Universidad de Vigo) y reducción drástica de la contaminación sonora.

Actualmente, Pontevedra quiere desarrollar un sistema de información de referencia para la gestión integral del ambiente urbano que permita tomar decisiones y desarrollar políticas para mejorar la calidad de vida y facilite información útil y de fácil acceso a los ciudadanos, con el fin de incrementar la difusión del conocimiento de los principales indicadores de desarrollo sostenible.

Áreas implicadas

- Policía Local
- Contratación
- Promoción de la ciudad
- Sostenimiento del espacio público
- Obras urbanas y transportes
- Medio ambiente y desarrollo sostenible del medio natural
- Ordenación del territorio y movilidad
- Coordinación del rural
- Urbanismo
- Economía y hacienda
- Todos los servicios que programan actividades en la vía pública (Fiestas, Educación, Deportes y actividad física, Cultura, Juventud, Normalización lingüística, Patrimonio histórico, Promoción económica y Turismo)

Datos de contacto

Demetrio Gómez Xunqueira
Concelleiro de Proxectos urbanos e transporte
dgomez@pontevedra.eu

Daniel Macenlle Díaz
Director Xeral dá Área de Seguraza
dmacenlle@pontevedra.eu