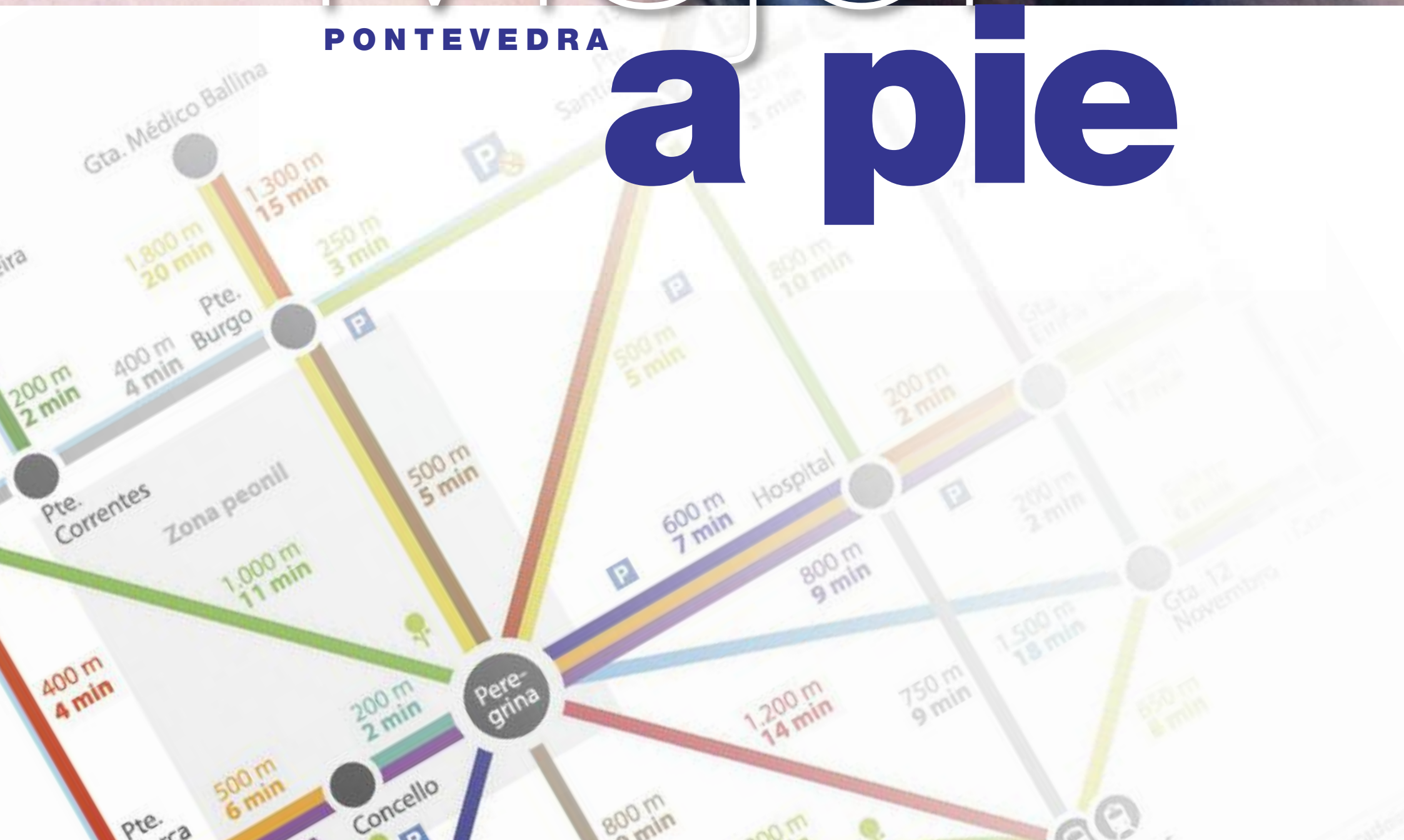


PONTEVEDRA



Pontevedra fue
seleccionada para recibir el
Premio INTERMODES 2013
por su ejemplar política de
movilidad intermodal.
Intermodes subraya
especialmente que
Metrominuto es el
primer plano pedestre
de una ciudad
europea

Esta publicación fue realizada
por el Gabinete de
Comunicación de la Alcaldía
tras la concesión del Premio
Intermodes 2013, entregado en
Bruselas el día 6 de febrero.
Fotografía: Guillermo González
y Gustavo Santos. Impresión:
GTI. Versión en español de
marzo de 2013.

www.pontevedra.eu/movete

Contenido

Presentación del alcalde
Cariño y sensibilidad

El territorio
Una ciudad compacta
La circulación motorizada

La reforma urbana

La gestión de la movilidad
Menos para los coches, más para los peatones
Un espacio público digno
Preferencia peatonal
Intermodalidad
La intermodalidad centrada en los peatones
Nodo intermodal de bus y fcc
Estacionamiento inteligente
Bicis seguras e integradas
La información ayuda
Cultura viaria
El camino escolar

Los resultados
Los reconocimientos

Mejor a pie
Marco conceptual del Metrominuto
La movilidad urbana
Tiene solución la movilidad urbana?
Las prioridades invertidas de la movilidad urbana
La movilidad peatonal
La red viaria urbana
Equilibrio entre las diferentes movilidades
El "derecho" a aparcar
El concepto de necesidad
Sobre velocidades
La dinámica social
La inversión total de las prioridades
A modo de conclusión

Nathalie Leclerc
"El modelo urbano de Pontevedra
es lo que reconocemos con el premio"

La entrega del Premio en Bruselas





Cariño y sensibilidad



Creer en la fuerza interna que esta ciudad es capaz de generar fue la principal energía que esta ciudad invirtió en su transformación.

Manipular con cuidado y sensibilidad sus calles y plazas, su patrimonio arquitectónico y su riqueza natural fue el comienzo de esta transformación que los ciudadanos soñamos y que los ciudadanos impulsamos.

Guiados por un modelo global de ciudad alternativa se han ido tomando las decisiones necesarias para situar a las personas en el centro de la vida urbana, convencidos de que era la mejor manera de alcanzar unos niveles de calidad óptimos para vivir en un ambiente armónico e interesante.

Fueron naciendo los diferentes planes que permitieron incrementar el espacio público para las personas. Planes de infraestructuras, como la reforma integral del espacio público que mejoró aceras, plazas, pavimentos, servicios, conducciones subterráneas...

Y también planes culturales como la promoción de la costumbre de caminar y de toda una cultura viaria en la que las personas y su movilidad más simple y natural están en el centro de la atención, postergando el automóvil a los usos imprescindibles.

El premio otorgado por la agencia europea Intermodes es todo un honor para la Pontevedra contemporánea. Gracias por vuestra sensibilidad y vuestras atenciones. Es un auténtico estímulo para continuar trabajando con humildad, abnegación y sentido común. Sabemos que otro mundo es posible, por lo que empezamos por hacer posible una ciudad que vive con la sana y legítima intención de mejorar.

Miguel Anxo Fernández Lores
Alcalde de Pontevedra



El territorio

La ciudad se ubica en un promontorio rocoso de escasa altitud rodeada por el río Lérez, justo cuando este se une con las aguas de la ría de Pontevedra, abierta al Atlántico.

Se ubica en el centro de las Rías Baixas, en pleno Eje Atlántico, equidistante de Puerto y A Coruña, y de Vigo y Vilagarcía, en la zona más densamente poblada de Galicia.

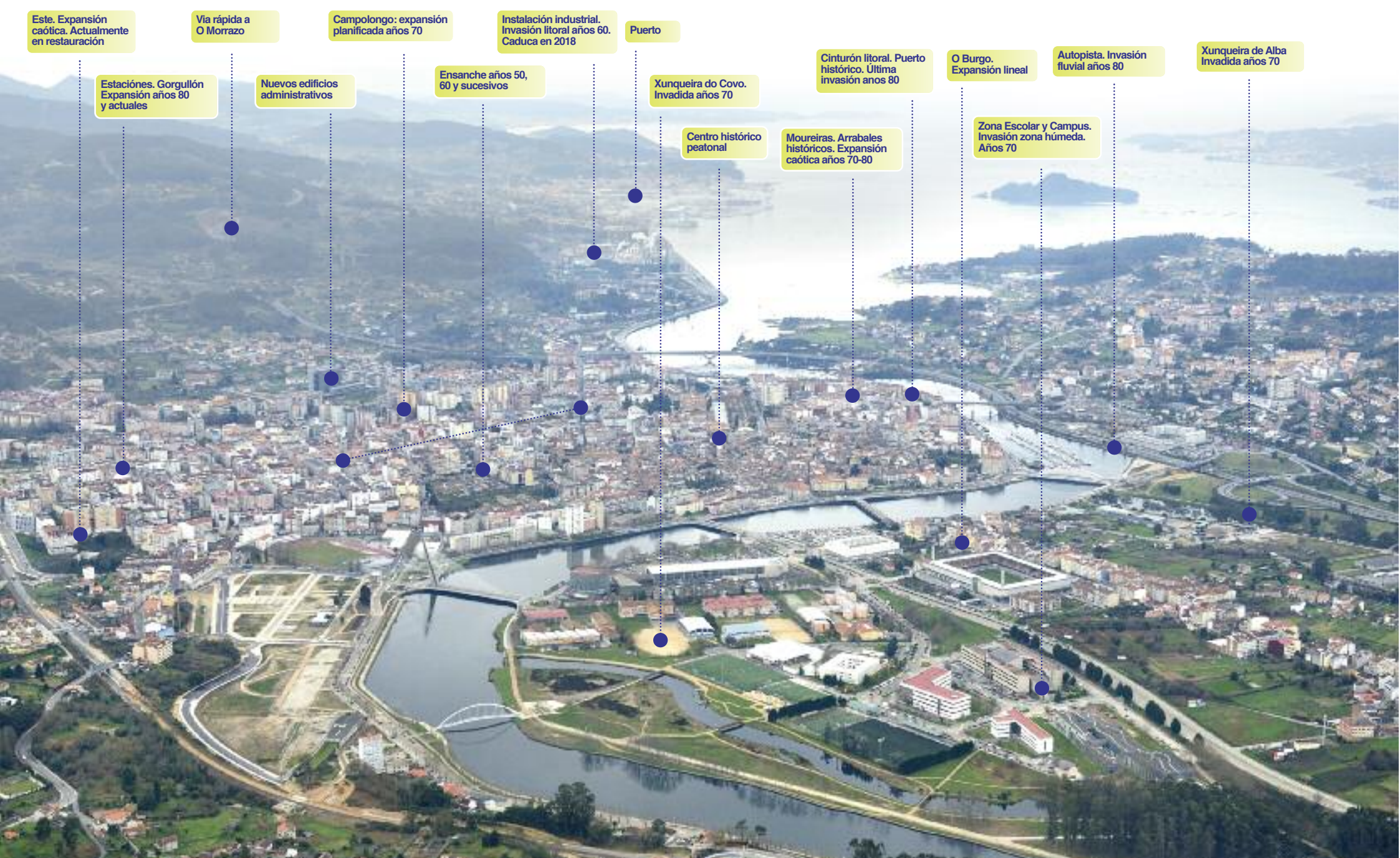
Además del Lérez, confluyen en la capital otros ríos como el Rons, Valdecovos y Gafos, que le aportan su carácter fluvial.

Las Xunqueiras de Alba, Lérez y Mollabao, alguna ya menguada por los rellenos, conforman importantes zonas húmedas cerca de la trama urbana. El interior de la ría es una zona intermareal de gran riqueza marisquera e interés natural.

Su clima oceánico suave ofrece valores térmicos en enero de 13-6°C y en agosto de 26-15°C. De media, en enero hay 15 días de lluvia y en agosto 5.



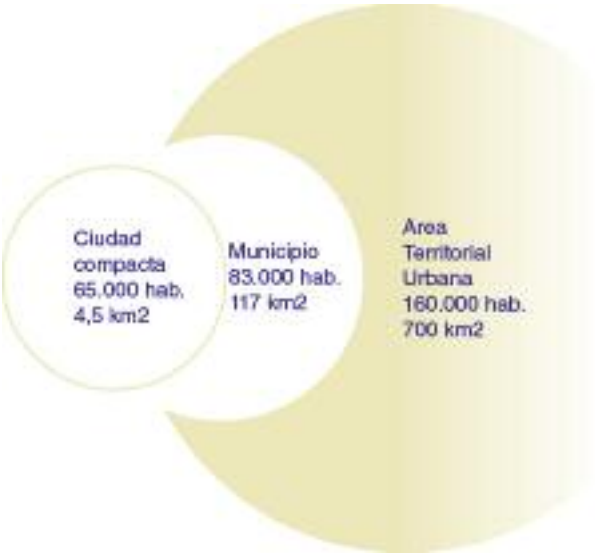
Situación de la ciudad en el Eje Atlántico





La desembocadura del Lérez, que forma la ría de Pontevedra, dibuja el núcleo urbano

Una ciudad compacta



La población del Concello de Pontevedra está compuesta de una serie de pequeños núcleos urbanos, algunos muy cercanos a la capital, y un poblamiento muy disperso, compuesto por pequeños asentamientos diseminados en el paisaje.

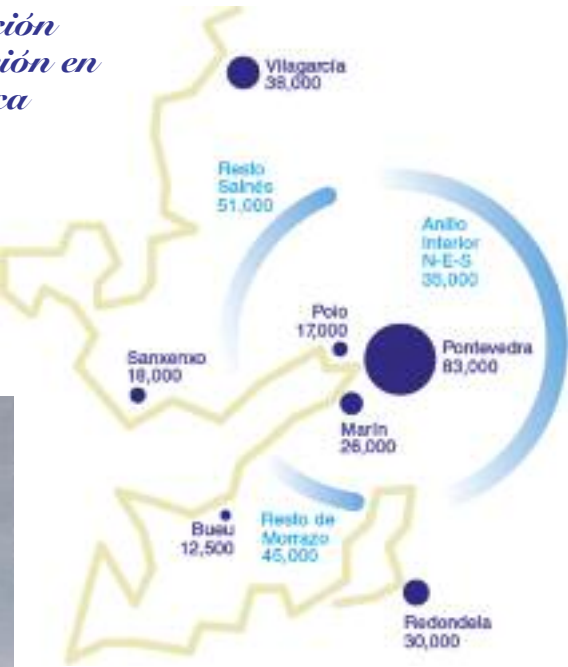


Sede de la Xunta de Galicia

La capital es una ciudad compacta y llana. Es el centro comercial y de servicios de la zona central de las Rías Baixas; su economía terciaria bascula en los servicios derivados de la capitalidad (administrativos, sanitarios, judiciales y militares), así como en el comercio y el ocio.

En la comarca existe industria alimentaria, auxiliar del automóvil, relacionada con la construcción y el turismo. Varios centros universitarios y deportivos de alto nivel completan el panorama socioeconómico. El sector primario es básicamente forestal.

Distribución de población en la comarca

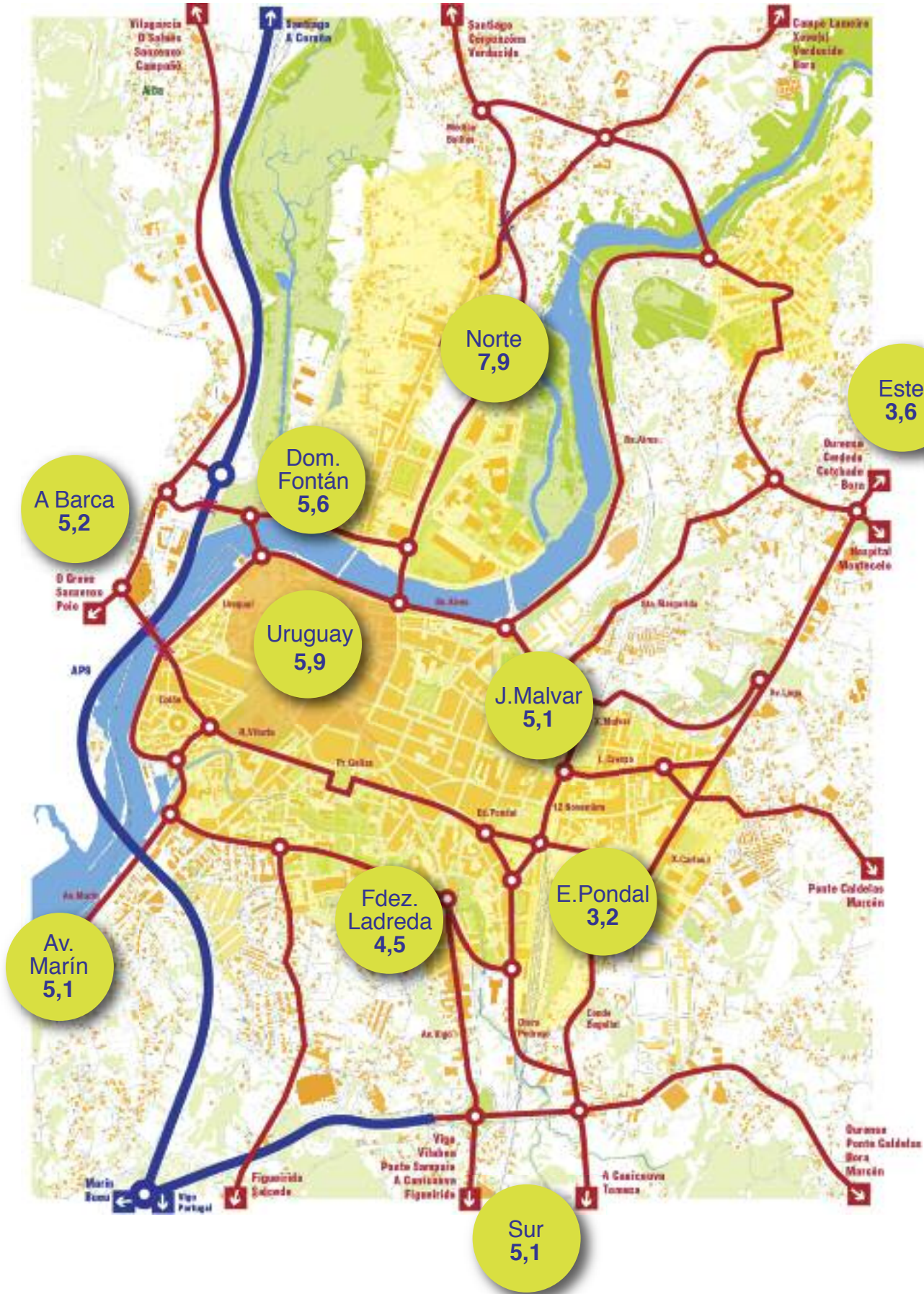




Los pasos sobreelevados, muy frecuentes en toda la ciudad

La circulación motorizada

Millones de desplazamientos motorizados registrados anualmente en distintos puntos de la trama urbana



46

Millones de desplazamientos a motor estudiados en la capital cada año, que proceden sobre todo de las zonas más pobladas (norte, sur y oeste)

54.741

Total de vehículos a motor censados en el municipio de Pontevedra

40.203

Turismos censados en la capital

6.533

Ciclomotores y motociclistas registrados

117

Autobuses censados para el transporte colectivo de personas

1.285

Plazas de aparcamientos intermodales turismo/peatón, gratuitos, muy próximas al centro urbano, a pocos minutos caminando de la zona central

4.437

Plazas en aparcamientos convencionales de pago

7.406

Plazas de estacionamiento en viario público, todas ellas gratuitas

19

Líneas de autobuses que cada día entran o salen de Pontevedra

762.000

Viajeros que utilizan anualmente la Estación de Ferrocarril



Las fotografías muestran el antes y después de diversos rincones de la ciudad. Reflejan el importante alcance de la reforma urbana que comenzó en 1999, que supuso la recuperación para los peatones de mucho espacio que antes ocupaban los automóviles.

La reforma urbana

Iniciada a finales de los 90, trajo consigo una modificación radical de la movilidad urbana, hasta entonces basada en la utilización abusiva del automóvil particular.



La modalidad del transporte urbano

66% A pie o en bici
4% transporte público
30% automóvil particular



Menos en coche, más a pie

Tras la peatonalización, el espacio que antes ocupaban los coches, ahora es utilizado por los peatones; se generalizó la accesibilidad universal para fomentar la integración y una vida independiente para las personas con dificultades. El refuerzo de la zona central como núcleo de la actividad comercial y administrativa evitó la construcción de centros comerciales en la periferia y con eso, millares de desplazamientos motorizados.

La accesibilidad universal abarca todo el espacio público urbano

La gestión de la movilidad



Algunas escuelas del Centro Histórico celebran su "recreo" diario en el espacio público sin peligro para alumnos y alumnas.

Un espacio público digno

La transformación de Pontevedra fue inspirada, entre otras fuentes, en la "Ciudad de los niños" de Francesco Tonucci, con el objetivo de promover una infancia más sana y feliz, impulsos combinados con la generalización del "traffic calming" en todo el espacio urbano, para aumentar la seguridad y dignificar el espacio público. La obra "Calmar el tráfico", de Alfonso Sanz, fue una de las principales guías de la reforma.

La organización administrativa de la movilidad

Casi todas las áreas de la gestión municipal están relacionadas con la movilidad



Preferencia peatonal

Al limitar la presencia de los automóviles en la ciudad, se ganó una considerable cantidad de espacio público, que pudo ser dedicado a crear grandes itinerarios peatonales, con amplias zonas de preferencia para los traslados a pie.

Moverse sin motor —a pie o en bici— en Pontevedra es muy fácil, sano y seguro. Los coches ya no suponen una amenaza permanente, ya que las calles están llenas de gente, se redujo el ancho de las vías rodadas y se generalizaron los obstáculos físicos. Fue la primera ciudad en reducir la velocidad máxima a 30 km/h.



metrominuto
Pontevedra



El peatón, en el centro de la intermodalidad

El sistema intermodal de transporte de personas se basa en la prioridad de los traslados no motorizados. Existe una gran franja de estacionamiento gratuito en un extremo del núcleo central, con capacidad para mil automóviles, que funciona como intercambiador coche-peatón para los públicos que proceden de fuera de la capital, y que dejan su coche a unos 10 minutos a pie de la mayoría de los centros de afluencia ciudadana.



Transporte público de pasaxeiros



Nudo intermodal de autobús y ffc

Las estaciones de autobuses y ferrocarril funcionan como un único nudo de comunicaciones, y el transporte colectivo intercomarcal que penetra en la ciudad cuenta con paradas en los principales puntos de sus recorridos. La conexión entre el centro de la ciudad y las estaciones puede realizarse por vías convencionales o por el parque fluvial del Río dos Gafo, un frondoso itinerario peatonal.

Casi todas las líneas de autobuses que penetran en la ciudad, que disponen de unas 50 paradas en todo el casco urbano, tienen origen y destino en este centro de viajes.



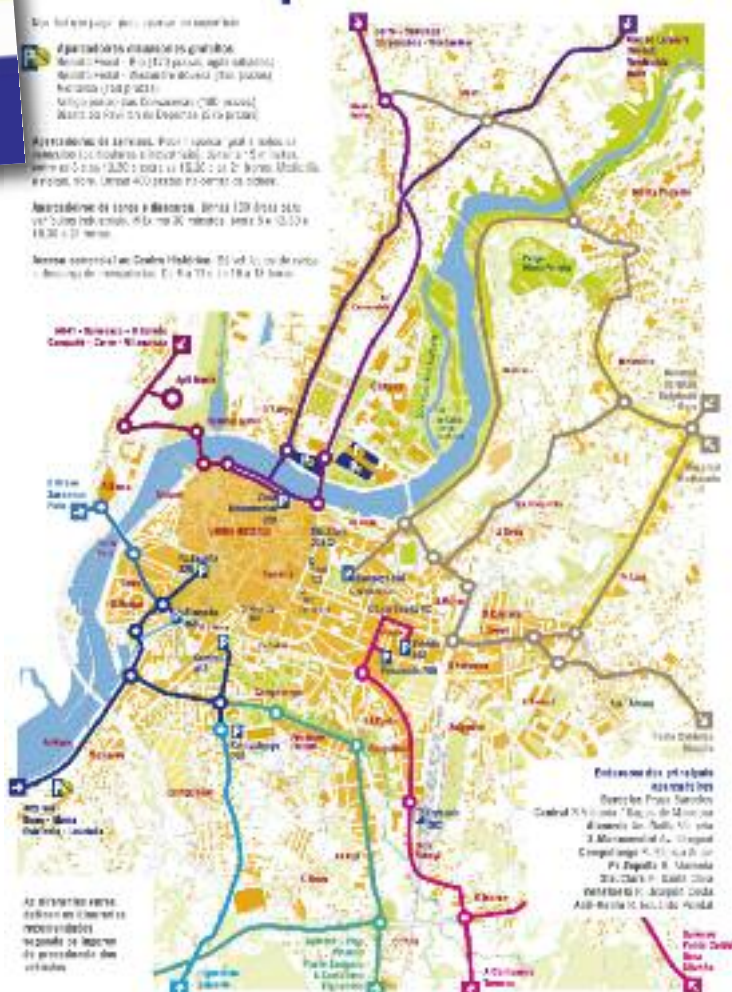
Estacionamiento inteligente

Además de los aparcamientos intermodales sin coste, el sistema de estacionamiento en superficie permite estancias gratuitas de 15 minutos en los horarios comerciales en toda la ciudad, así como amplios horarios de abastecimiento comercial en las zonas peatonales. Todo el centro urbano está rodeado de aparcamientos subterráneos de pago, con accesos fáciles desde la periferia. En total, 13.131 plazas.

Este sistema de estacionamiento permitió una apreciable disminución del tráfico a motor en el núcleo urbano.



Rede de aparcadoiros



Los estacionamientos intermodales disuasorios gratuitos ofrecen más de mil plazas para automóviles particulares. Los principales están ubicados a escasos 10 minutos caminando del centro urbano, en los alrededores del Palacio de Deportes, el estadio de fútbol, el Centro de Congresos, el Recinto Ferial y el Campus Universitario.

13,131
lugares para
aparcar

66% lugares libres
de pago (8,691)

34% lugares de
pago (4,440)



Bicis seguras e integradas

Al estar calmado el tráfico a motor, la circulación de las bicis es compatible con los coches en toda la ciudad, por lo que el sistema evita los carriles específicos para estos vehículos. Circulan sin incidentes por los espacios peatonales y cuentan con áreas de aparcamiento distribuidas por toda la ciudad y bien señalizadas.



Móvete coa túa propia enerxía.

metrominuto

Pontevedra



A pé vives máis.

2

Medidas salvavidas para ti.

3

Rúas seguras para ti.

4



La información ayuda

La política de infraestructuras y organización se completa con una política de comunicación persuasiva, tanto a través de los medios convencionales como con los esfuerzos directos, la comunicación electrónica, la infografía o la creatividad. En este sentido, el metrominuto fue el principal elemento publicitario del nuevo sistema de preferencia peatonal. Su objetivo fue desmitificar los tiempos de desplazamientos a pie entre los principales puntos de interés urbano.



Cultura viaria

Un completo sistema de educación viaria en los niveles básico y medio familiariza a la población escolarizada con la movilidad. También se organizan sesiones con personas de la tercera edad, mujeres embarazadas, deportistas y personas que precisan reeducación.

*Incorporación de la literatura a la educación vial.
El alumnado recibe una novela infantil con
argumento relacionado con la seguridad vial.*



Numerosos establecimientos comerciales colaboran con el Camino Escolar. Los alumnos pueden pedir ayuda en ellos, en caso necesario



Son frecuentes las visitas escolares al Centro de Movilidad de la Policía Local

Camino Escolar

Un sistema que sitúa agentes de movilidad en los principales cruces de tráfico motorizado en horas de afluencia escolar. Así, niños y niñas van solos al cole y perciben la ciudad como un medio amable, con escaso riesgo. También van adquiriendo los valores de la movilidad sostenible. Numerosos establecimientos comerciales colaboran con el Camino Escolar. Los alumnos pueden pedir ayuda en ellos, en caso necesario.





Los resultados

Gracias al nuevo sistema se eliminó del espacio urbano la circulación a motor no necesaria, ya que el 65% de los desplazamientos se realizan a pie o en bici.

La intermodalidad se basa en el abandono del motor para los traslados dentro de la ciudad. La mayoría de las personas que llegan, dejan el medio en el que vienen (tren, autobús, automóvil particular) para desplazarse caminando a cualquier destino interior.

La ciudad con menos presión de automóviles resulta cómoda para moverse, más habitable y amable para las personas, favoreciendo la actividad económica terciaria y los focos de atención para el turismo o el comercio.

La mejora medioambiental es patente, ya que eliminando los gases de los motores se minoran las amenazas contra la atmósfera y se contribuye a un ambiente saludable y ecológicamente más sostenible.

Mejora sustancialmente la seguridad viaria, cumpliendo los objetivos europeos, y las demandas de la sociedad organizada contra la violencia vial, evitando las víctimas mortales en las zonas transformadas (prácticamente toda la zona urbana) y manteniendo un bajo nivel de incidencias, con muy escasos episodios de gravedad.





Los reconocimientos

El modelo urbano de Pontevedra, además de protagonizar ponencias, sesiones y reuniones de trabajo en diversos lugares de la Península Ibérica, mereció importantes reconocimientos.

Premio Cermi 2007, otorgado por la Confederación Estatal de Personas con Discapacidad, por la política de accesibilidad universal del espacio público. Un premio muy significativo, al ser concedido por las propias organizaciones de personas con dificultades para la movilidad, autoorganizadas en esta entidad de ámbito estatal.

Premio Nacional da Cultura Galega, por la transformación urbana y el respeto y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico.

Premio Fesvial, de la Fundación **Fesvial de Seguridad Vial en 2010**, otorgado por un jurado en el que estaban representadas las principales instituciones del estado relacionadas con la movilidad y la seguridad, así como empresas privadas y organizaciones no gubernamentales relacionadas con este tema.

Premio Movilidad Segura del II Encuentro de Ciudades por la Seguridad Vial, celebrado en Córdoba bajo auspicio de la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), por haber reducido a la mínima expresión los índices de siniestralidad vial en la capital.

Declaración como **Ciudad Amiga de los Niños**, realizada por la organización independiente Meniños en 2012, por poner a la población infantil en el centro de las políticas urbanas.

Premio Intermodos 2013 por la política de transporte intermodal basada en la movilidad peatonal, y que resulta el mayor reconocimiento de un organismo vinculado a la administración europea en relación al modelo de ciudad alternativo que representa Pontevedra.



El Centro Histórico ha sido declarado área peatonal. Los coches sólo circulan para servicios necesarios



MARCO CONCEPTUAL DEL METROMINUTO

Prioridad del modo peatonal en la movilidad e intermodalidad urbana

César Mosquera Concejal de Movilidad e Infraestructuras

1

La movilidad urbana

En nuestra sociedad las necesidades de movilidad son cada vez mayores. Carreteras, autopistas, metros, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, aumentan su capacidad y dan solución, por separado o conectadas, a demandas crecientes; la seguridad y comodidad de las infraestructuras, así como de los medios de transporte, es cada vez mayor.

Este panorama optimista se rompe de forma radical cuando entramos en el mundo urbano. Los problemas de movilidad, tanto de mercancías como de pasajeros, en el mundo urbano sigue sin solución; es más, podríamos afirmar que durante las últimas décadas, la situación es estacionaria en el mejor de los casos y, en general, evolucionó negativamente.

La movilidad ha mejorado mucho en las últimas décadas, tanto en sus infraestructuras como en los medios de transporte. La excepción es la movilidad urbana que sigue siendo igual de mal o incluso peor.

2

¿Tiene solución la movilidad urbana?

Algo, o mucho, se debió o se debe estar haciendo mal para que las grandes inversiones y las medidas de todo tipo adoptadas, no tengan efectos positivos en la movilidad urbana. Se han probado todo tipo de medidas sin grandes resultados.

La zona azul, la ORA, los carriles reversibles, la reducción de las aceras, los pasos peatonales subterráneos y elevados, los scalestrix para el tráfico, la onda verde, los estacionamientos disuasorios, los semáforos inteligentes, el cobro por entrar en la ciudad, la paridad de las matrículas, las restricciones a los flujos peatonales, la mejora del transporte público... , y una colección muy larga de medidas de este tipo, fueron anunciadas como soluciones, en ciertos casos muy concretos pudieron suponer una mejora, pero el problema general de la movilidad urbana y de la seguridad vial urbana sigue siendo un grave problema no resuelto.

Cuando un problema como este, que ha sido abordado con planteamientos y enfoques diversos y variados, con múltiples recursos y medidas, sigue sin solución, seguramente sea porque hay alguno o varios aspectos conceptuales, de fondo, estructurales, que no se están abordando.

Y no estamos dirigiendo nuestra atención a cuestiones como la creciente demanda de movilidad, el aumento del parque de vehículos motorizados, la concentración de población y actividades en ciudades o áreas metropolitanas, el aumento de la distancia entre los centros de residencia y trabajo, al diseño con el que se construyeron nuestras ciudades, o similares. Este tipo de hechos son parámetros inamovibles, o, por lo menos, de muy lenta y difícil modificación; hubo intentos de diseñar partes de ciudades e, incluso, ciudades enteras pensadas para el automóvil y los problemas de movilidad terminaron por ser, pasado el tiempo, de una gravedad similar.

Alguna variable, alguna causa de fondo, profunda, estructural, conceptual, está sin resolver en la movilidad urbana. Mientras estos problemas de fondo no se aborden, las medidas concretas fracasaron, fracasan y fracasarán.

3

Las prioridades de los modos de movilidad urbana están invertidas

Estamos pensando en la enorme y profundamente injusta desproporción que existe en la consideración, tanto real como oficial, de los distintos tipos de movilidad, en los supuestos derechos adquiridos por el vehículo individual sobre todos y cada uno de los demás medios de desplazamiento.

Este es el problema de fondo no resuelto y que está lastrando la eficacia de las medidas que se tratan de aplicar para mejorar la movilidad y la seguridad urbana, así como el resultado de una disminución preocupante de la calidad urbana, de la calidad de vida en las ciudades. Todos los demás medios de locomoción sufrieron graves prejuicios y deterioros en su funcionalidad, todos: la bicicleta, el transporte público, el peatonal y, incluso, indirectamente el tren y el metro; de entre todos estos medios, los que más padecieron con el predominio del vehículo, fueron el peatonal y el ciclista; este último estuvo a punto de desaparecer de nuestras ciudades (ahora se pretende recuperar), y la peatonal se vio restringida y limitada de tal forma que casi se convirtió en marginal (también se quiere recuperar, muchas veces por consejo médico).

El reparto, el equilibrio, entre los diferentes modos de movilidad urbana está profunda, radical e injustamente descompensado a favor del vehículo motorizado individual. Esta es la causa profunda que hay que tratar.



La Senda del río Lérez, ocho kilómetros de paseo paralelo al río

4 Movilidad Peatonal

La movilidad peatonal es la más básica y natural de todas; la primera en orden de importancia y, a mayores, absolutamente insustituible y no intercambiable por ningún otro tipo de movilidad. Todas las formas artificiales de movilidad pueden ser sustituidas, dentro de las ciudades, por otras alternativas; la única absolutamente natural y biológica, la peatonal, no.

Las movilidades motorizadas supusieron unos enormes avances que nos permitieron llegar cada vez más lejos y cada vez en menos tiempo, pero su funcionalidad fue tan invasora que creó la ilusión de que podía suplantar las formas naturales de desplazamiento.

Caminar unas pocas decenas de minutos, además de ser muy natural y muy saludable, es algo innato al ser humano, al menos que tenga impedimento físico.

Pero además de estas características, es la forma más lógica para moverse en zonas urbanas, por lo menos dentro de un radio de acción, de distancias y tiempos razonables.

A donde no llegue el modo peatonal para ser el único, debe tener también una participación importante combinado con otros modos de movilidad.

La movilidad peatonal es la manera más sana y natural de desplazarse en medio urbano cuando las distancias y tiempos necesarios no superen algún límite, por ejemplo, a 3 km o cuarenta minutos. Lograr que este tipo de desplazamientos se hagan a pie, sería el factor decisivo para la mejora global de la movilidad urbana. En desplazamientos de más distancia o tiempo, el modo peatonal debe ser también un factor decisivo en la mejora global de la movilidad urbana. Para desplazamientos de más distancia o tiempo, el modo peatonal debe ser también un componente crucial, debe ser el eje central de la intermodalidad.



5 La red vial urbana

Los esfuerzos y la atención se han centrado, casi que en exclusiva, en la mejora, inalcanzable y nunca alcanzada, del tráfico motorizado, dejando la problemática de la circulación peatonal totalmente abandonada. La consecuencia fueron unas vías urbanas inhóspitas y disfuncionales para los peatones, lo que contribuyó decisivamente a que se abandonara, mejor dicho se restringiese, la movilidad peatonal. Abandonar nunca, pues simplemente, no es posible; en caso de serlo, tal y como se trataron las vías urbanas, seguramente sucedería, como ocurrió con la movilidad ciclista.

Las aceras de sección ridículas, las barreras y rodeos inasumibles, los vallados para cerrar el paso a peatones, los pasos elevados desabridos y enterrados, la invasión de las aceras por los vehículos estacionados, que la iluminación se dirige a menudo a la calzada dejando con mal visibilidad las aceras... fueron las consecuencias de este enfoque en el fondo, de esta prioridad absoluta dada a la movilidad motorizada.

Por último, no hay que rebuscar mucho en las hemerotecas para atestiguar que el pavimento para el tráfico rodado en mal estado es un problema público de transcendencia, mientras que un pavimento destinado al tráfico peatonal en mal estado casi nunca tiene esa relevancia. Otro síntoma: las obras son motivo de queja permanente, ya que afectan el tráfico rodado; a los peatones, que son los que más sufren con las obras, casi nunca son mencionados.

La movilidad peatonal debe tener, al menos, la misma importancia que la motorizada, tanto en la normativa de aplicación como en el diseño, mantenimiento y gestión de las vías urbanas. Este es un desafío tanto para el gobierno y los ciudadanos si queremos restaurar un orden natural dentro de los diferentes tipos de movilidad: es necesario incorporar como variable principal las necesidades de los peatones.

6

Ecuanimidad entre las distintas movilidades

Los principios de tratar en pie de igualdad a los tráficos peatonales y rodados deben ser puestos en práctica con coherencia; de poco serviría la aceptación del principio si las medidas concretas no acompañan.

Si sobre las características de diseño y mantenimiento de las vías dedicadas a peatones falta mucho por mejorar, en el concepto de fondo, todavía queda más. Difícil resulta dar especificaciones técnicas concretas para todas las variedades casuísticas, pero muy fácil establecer un principio claro y ecuaníme: en las calles en las que existan tráficos segregados de petones y coches, el espacio dedicado a las necesidades del tráfico motorizado (circulación y estacionamiento) nunca deberían pasar, salvo raras excepciones que comentaremos más adelante, de la mitad del total. Y debería entenderse como una norma magnánima con el tráfico rodado, pues los demás usos y ocupaciones de las vías tendrían que conformarse con la otra mitad. Las farolas de iluminación, las papeleras, los contenedores de basura, los bancos, los salientes de las fachadas, terrazas, etc, inutilizan ese mínimo del 50% substraído al tráfico rodado, y pueden dejar unas vías para los peatones bastante precarias. En todo caso, menos de 2,5 m totalmente libres, que vienen siendo unos 4 m brutos. Caso de que la sección del vial no sea suficiente para aceras de este tipo, la única alternativa sería pasar a calles de plataforma única, con tráfico muy reducido y muy calmado, con preferencia peatonal.

Los distintos tipos de movilidad, especialmente la rodada y la peatonal, deben tener un tratamiento ecuaníme en vías urbanas; la reserva para el tráfico rodado nunca debería superar la mitad de la superficie total de las calles



8

El concepto de necesidad

congestión, incomodidad severa —cuando no imposibilidad— para otros tipos de movilidad. Por otra parte, el automóvil forma parte de nuestra civilización y supuso un avance muy sustancial. Ni sobra ni debe prohibirse en medio urbano. La solución tendrá que ser racionalizar su uso: una alternativa más matizada. Es necesario buscar y encontrar una solución a tal dicotomía.

La cuestión central será definir de forma razonable, equitativa y asumible el concepto de "necesidad" o de "servicio necesario". O lo que es lo mismo: fijar la línea que divida cuándo es necesaria y cuándo no la movilidad motorizada, y por tanto cuando está justificada y permitido su uso, sobre todo en el caso de la individual. Esta línea será la que marque cuando está justificado o permitido circular o estacionar en el espacio público.

La compatibilidad, el equilibrio entre el uso del coche en las ciudades y la reducción de los problemas que su abuso provoca, viene dada por la fijación clara y nítida, asumida socialmente y con soluciones operativas, del concepto de "necesidad". El tráfico debe reducirse a intensidades asumibles y manejables

7

El "derecho" a estacionar

El asumido principio de que "el estacionamiento en superficie es un bien escaso que hay que repartir equitativamente" lleva normalmente implícita una secuencia de actuaciones que podríamos resumir en "una vez ocupado todo el espacio público para el estacionamiento, éste continúa siendo escaso", y por lo tanto, violentando el uso de los espacios públicos en favor del aparcamiento en las calles. Alguno de estos usos, incluso tiene mucho más interés para la calidad y la movilidad urbana. Yendo al origen, el planteamiento debería ser el siguiente: "el espacio público es un bien escaso y muy demandado que hay que repartir entre los distintos usos de forma equitativa".

El supuesto derecho a estacionar en vía pública debería ser un uso más entre los que hay en los espacios públicos y perder su privilegio casi monopolístico, mediante una regulación del uso del espacio público ecuaníme, que prime el interés colectivo sobre el individual



9

Sobre velocidades

En el tráfico de una ciudad, donde los imprevistos son frecuentes en forma de niño que se escapa, peatón que se despista, coche que realiza una maniobra incorrecta, frenazos imprevistos forzados o no... permitir velocidades máximas que puedan provocar accidentes y que, en caso de producirse, puedan tener unas consecuencias funestas, es una especie de ruleta rusa que deberíamos desterrar. Salvo excepciones, la de 30 km/h como máximo parece una velocidad adecuada. La reducción de peligrosidad y ruido son muy elevadas.

Pero su cumplimiento efectivo es todavía más importante. De nada sirve una señal con una indicación razonable, si un determinado porcentaje —un 10 o 15%— de los conductores no la respeta. Posiblemente pueda producir todavía más peligro y ruido: adelantamientos arriesgados, bocinas... La realidad es que para garantizar estas velocidades moderadas hay que recurrir, por lo menos en la actualidad, a elementos físicos de calmado del tráfico.

Por otra parte, la peligrosidad de las vías urbanas, la inseguridad vial no puede medirse sólo por el número de accidentes o de víctimas; la sensación de inseguridad no es tan trágica como los efectos en las víctimas, pero deteriora de forma muy grave la calidad de vida en las ciudades y recorta la autonomía de las personas más débiles, especialmente los niños y niñas, que se ven expulsados de la exploración y dominio autónomo de su medio.

■ *Es necesario fijar velocidades máximas moderadas en todos los ámbitos urbanos en los que otros usos existentes puedan provocar accidentes y, sobre todo, hacer que se cumplan esos límites con las medidas físicas necesarias*



Tres grandes paseos fluviales parten de la ciudad en paralelo a los ríos Lérez, Gafo y Alba, el primero de los cuales parte de la Isla de O Covo, un museo de esculturas al aire libre.

10

Las dinámicas sociales

Cuando se inicia un proceso de reequilibrio de los usos de los espacios públicos urbanos entre los modos de movilidad peatonal y motorizado, se produce una reacción, en diferentes grados, que recuerda aquella máxima del tardo franquismo: "podrá haber democracia cuando los españoles estén preparados".

Es minoritaria la oposición frontal a este reequilibrio de las movi- lidades; casi siempre se sustenta en argumentos del tipo: "sí, pero cuando exista estacionamiento", "sí, pero cuando exista consenso", "sí, pero cuando mejore el transporte público", cuando, cuando, cuando... El modo de movilidad privilegiado, el motorizado individual, se resiste a perder sus privilegios, aunque fuese en aras de un reequilibrio, de una mejora generalizada tanto de la movilidad como de la seguridad y la calidad urbana.

■ *La recuperación de la movilidad peatonal, el reequilibrio entre las diversas formas de movilidad, no puede nunca condicionarse a futuros o a otras actuaciones. Estaríamos aplazando, sin horizonte temporal, la solución a un problema acuciante*



11

Sobre 13 años de experiencia

En Pontevedra el proceso de implementación está muy avanzado. Ya toda la ciudad tiene limitada la velocidad máxima a 30 km/h con las barreras físicas correspondientes. Los principios y conceptos claros y la coherencia en la aplicación, llevaron el proceso a buen puerto. Este panorama nos permite ya extraer conclusiones; muchas definitivas y otras muy claras, aunque no se encuentren aplicadas en su totalidad.

La calidad urbana y la calidad de la movilidad peatonal y ciclista son muy elevadas, y ello sin realizar ninguna restricción al funcionamiento de la ciudad. Al contrario, la ciudad resulta más atractiva y segura y funciona mejor; toda persona que "necesita" circular para desplazar mercancía o pasajeros tienen muchas más facilidades que en la situación previa.

En el Estudio de Movilidad urbana de 2011, del total de desplazamientos urbanos, los dos tercios son peatonales, y todavía el volumen de desplazamientos en coche dentro de la ciudad puede continuar reduciéndose en favor del peatón, porque continúa existiendo alguna circulación que no cumple ninguna de las razones que se pueden aceptar como válidas y por tanto ser incorporada al concepto de "necesidad".

On the other hand, accident rates are very low; there have been no deaths or serious injuries in the transformed areas for 13 years.

■ *Por otra parte, los índices de siniestralidad son bajísimos, especialmente entre los peatones: ningún muerto y ningún herido grave en las zonas tratadas en los últimos 13 años*



12 La inversión completa de las prioridades

Priorizando claramente la movilidad peatonal, con la consiguiente y necesaria restricción del tráfico rodado, actuando sobre el estacionamiento y estableciendo el concepto de "necesidad", las intensidades del tráfico motorizado se vuelven manejables, el transporte público en superficie deja de tener problemas y la movilidad ciclista se vuelve cómoda, tanto coexistiendo en una calzada con tráfico calmado, como por paseos y aceras.

Somos conscientes de que cada ciudad tiene su tamaño y sus características, pero no vemos ninguna razón convincente para que estos principios de actuación no sean válidos en todas las ciudades. Como mucho, sería necesario sectorizar las ciudades de tamaños grandes y tratar zonas urbanas concretas, delimitadas por el viario principal —el que tiene funciones inter-zonales. Esto es: zonas amplias, consistentes, sin extrangular sus intersecciones con las vías parcialmente excepcionales.

Nuestra experiencia demuestra que la solución a la movilidad y a la seguridad vial se basa en dar primacía absoluta a la movilidad peatonal entre todos los tipos de movilidad urbana

13 A modo de epílogo

En un reportaje sobre "A qué sueñan las ciudades", en las amplísimas zonas de Pontevedra tratadas con estos criterios, la conclusión a la que llegaron los autores fue que los sonidos dominantes aquí son los trinos de los pájaros y las voces de los niños. Puede parecer idílico, bucólico, extraño e irreal, pero es así. Lo que sorprende a los visitantes acostumbrados a otros ambientes urbanos es el predominio de estos sonidos o, cuando no suenan ni niños ni pájaros, el escaso ruido ambiente.

Las ventajas en cuanto a la calidad urbana y la seguridad vial son tan evidentes, profundas y contrastables, que compensan con mucho el esfuerzo y remueven las posibles reticencias iniciales. Estamos convencidos de que este es el camino para la movilidad y la seguridad en las ciudades, de que la solución sólo podrá venir de primar la movilidad peatonal en los ámbitos urbanos.



‘Caminar es el primer medio de transporte’

‘La intermodalidad, en la que se incluyen los peatones, es una prioridad en la ciudad’



Pontevedra recibe el premio Intermodes, un galardón europeo que se concede a

las mejores políticas de movilidad. Nathalie Leclerc, una de las integrantes del jurado, explica los porqués de la elección.

“El modelo urbano de Pontevedra es lo que reconocemos con el premio”

El premio Intermodes nació en 2009 para reconocer a las comunidades europeas “que se distinguen por su voluntad política y su ingenio para mejorar la movilidad”. En 2013 este galardón irá a parar por primera vez a una ciudad: Pontevedra. La directora ejecutiva y cofundadora de la empresa organizadora (colaboradora de la Unión Europea), Nathalie Leclerc, explica los motivos de este reconocimiento internacional.

Para empezar, ¿que tipo de proyectos premia el galardón Intermodes?

Los criterios principales son la intermodalidad, la originalidad de las políticas de movilidad, la facilidad de implantación, la sostenibilidad, el ecomportamiento, la conexión con los medios de transporte y la organización.

Eligieron para eso el Metrominuto, diseñado polo Ayuntamiento, al parecer el primer mapa pedestre de Europa. ¿Por qué?

El bienestar de los peones y de las personas con discapacidad es un paso importante hacia una mejor movilidad y esta es la primera red ecológica de movilidad que se plantea en Europa. Pontevedra fue la primera ciudad que pensó en ella. Es una idea simple, al tiempo que inteligente, que debe servir de ejemplo a toda Europa. Además, permitirá a los planificadores repensar la ciudad para los peatones.

En Pontevedra la red peatonal se integra con la red de transporte existente, y contribuye de una manera importante a la intermodalidad.

El Ayuntamiento entendió el galardón como un reconocimiento al modelo urbano de Pontevedra... ¿es una interpretación correcta?

Sí. El modelo urbano desarrollado por Pontevedra, que incluye Metrominuto, es lo que reconocemos con el premio. La intermodalidad, en la que se incluyen los peatones, aparece entre las prioridades de la ciudad.

La política de movilidad sostenible propuesta por Pontevedra es lo que Intermodes reconoce.

El Ayuntamiento dice que no envió ninguna propuesta. ¿Como conocieron “Metrominuto”?

El papel de Intermodes es garantizar una vigilancia sobre todo lo que se hace en tener de intermodalidad.

Ese control se realiza por medio de la participación en seminarios, la revisión de artículos, redes sociales, noticias de las comunidades europeas en Internet... Así conocimos Metrominuto. No pudimos visitar Pontevedra, pero nos documentamos e informamos ampliamente antes de elegirla como la mejor iniciativa.

Entre los anteriores galardonados se encuentran el plan de movilidad de los Juegos Olímpicos, y otras iniciativas en las que los beneficiarios se cuentan por millones. Sin embargo, este premio se concede la una ciudad de 80.000 habitantes. ¿Es algo casual, o guarda un segundo mensaje?

A nivel de intermodalidad no hay proyectos grandes o pequeños. Existen iniciativas audaces, y Metrominuto es una de ellas. Es un concepto fácilmente extrapolable a ciudades de 80.000 habitantes, que son más frecuentes en Europa que las grandes aglomeraciones urbanas. El enfoque de Pontevedra encaja perfectamente dentro de los compromisos internacionales de la UE para la reducción de gases de efecto invernadero y de la legislación europea sobre la calidad del aire. Caminar es el primero medio de transporte, por lo que los peones deben tener áreas especiales para que puedan moverse de manera confortable y en condiciones de calma y seguridad. Además, caminar es bueno para la salud y el medio ambiente. Un 83% de europeos aún prefieren utilizar su propio coche para moverse, pero el 30% de los viajes en la ciudad cubren menos de 3 km, y el 50% menos de 5 km.

Metrominuto es una alternativa a los viajes de distancias cortas, además de ser más ecológico, barato y sano.

¿Piensa que Pontevedra podrá beneficiarse de este premio, más allá del reconocimiento internacional?

Los premios Intermodes ya concedidos tuvieron un impacto significativo en la comunidad ganadora, y en este caso, toda vez que las ciudades de ese tamaño son más frecuentes en la Europa que las muy grandes, entendemos que Metrominuto debe servir de referencia para las medianas ciudades, incluso para las de pequeño tamaño.

¿Tiene el premio algún tipo de compensación económica?

Lamentablemente no. Intermodes no recibe ningún tipo de subsidio, por lo que no puede permitirse el lujo de distribuir premios económicos. Sin embargo, el galardón está apoyado por una campaña de medios de comunicación en la que destacará la ciudad y su ejemplar política de movilidad en la Europa.



“Esta es una ciudad avanzada de Europa”

Un día de diciembre, cerca de la Navidad, alguien anuncia por teléfono que la ciudad ha sido elegida para recibir el Premio Intermodes 2013. Ante la sorpresa inicial, la funcionaria que atendía la llamada, en inglés, pidió una comunicación por escrito que le fue facilitada de inmediato. En ella, Natalie Leclerc, presidenta de Intermodes, aclaraba que se trataba de un premio a una ciudad que había puesto al peatón en el centro de su intermodalidad, un concepto que se refiere a los distintos medios que usan los ciudadanos para desplazarse.

Nacía así un feliz episodio que concluía con el acto de entrega en el que Leclerc sentenciaba: “Esta es una ciudad avanzada de Europa; va por delante del resto. Es un ejemplo”. La presidenta de Intermodes subrayó que el “Metrominuto”, que detalla distancias y tiempos caminando entre los principales puntos de la ciudad, “es único en Europa y lo que es más importante, es exportable a otras ciudades, tanto pequeñas como Pontevedra, como grandes urbes; es una idea audaz que no se le había ocurrido a nadie hasta ahora”.

En declaraciones a La Voz de Galicia, Leclerc destacó que lo avanzado en Pontevedra pasa por una decisión tan aparentemente sencilla como difícil de llevar a la práctica: primar los desplazamientos peatonales sobre cualquier otro medio de transporte urbano. “Eso es hacer una ciudad más habitable; toda Europa debería aprender de Pontevedra”.

El evento, celebrado en el International Auditorium de Bruselas, al que asistieron 200 delegados de 27 países, sirvió también para constatar que Pontevedra se anticipa a las exigencias europeas para 2015 en materia de accesibilidad, ya que aquí se ya se alcanzó el objetivo que se impondrá en toda Europa: que no existan dificultades de movilidad en el espacio público.



Exponer experiencias con París y Ámsterdam

Las ciudades de Ámsterdam, París y Pontevedra protagonizaron una de las mesas redondas de un evento en el que participaron especialistas de toda Europa. Daniel Macenlle, Intendente Principal de la Policía Local, expuso las características de un sistema de basado en el protagonismo de los peatones y la organización de la ciudad en base a la movilidad natural, la que tiene a la persona como principal medio de comunicación.

Y si caminar fue el concepto central de su intervención, las grandes bolsas de aparcamiento gratuito a pocos metros del centro, fueron extremo que más llamó la atención de los presentes, pues pocas ciudades en Europa pueden ofrecer lo mismo. Especialmente significativa esta circunstancia, cuando los representantes del Grand París y Ámsterdam (la primera de 12 millones de habitantes en su área urbana y la segunda de unos 800.000) expusieron sus sistemas de organización del transporte público.

El incremento del espacio público dedicado al peatón en detrimento del que la ciudad dedica al coche fue el centro de la intervención de Macenlle, lo que aportó una perspectiva igualmente novedosa, ya que muchas ciudades europeas todavía permanecen entregadas a los coches.

“Las medidas adoptadas permitieron una reducción drástica del tráfico en el centro de la ciudad y permitió devolver los espacios públicos a los peatones. Consecuentemente, se incrementó la calidad de estos espacios, la seguridad vial y la cohesión social. Un pilar básico fue la reducción de la velocidad en toda la ciudad a 30 km/h como máximo, así como la implantación de barreras físicas que impiden dejar le cumplimiento de la normativa al arbitrio de los conductores”.

“Los sonidos dominantes son las voces infantiles y el trino de los pájaros”

Discurso de agradecimiento del Alcalde de Pontevedra, pronunciado en francés en Intermodes 2013, celebrado en Bruselas el 6 de febrero.

Nuestro más sincero agradecimiento a los organizadores por este Premio Intermodes 2013. Pontevedra, con 83.000 habitantes, es la capital de las Rías Baixas, una región geográfica paradisíana, en la Fisterra ibérica, en Galicia.

Muy lejos de Madrid, pero también de los grandes centros económicos y de decisión de la Unión Europea, este premio Intermodes 2013 tiene una enorme trascendencia.

Desde 1999 estamos recorriendo un camino rápido para devolver la ciudad a la ciudadanía, para convertir una ciudad residencial, administrativa y comercial absolutamente colapsada por la invasión de coches, en un centro de vida social, cómodo, seguro, agradable y socialmente cohesionado.

Es común concebir la intermodalidad limitada a la interconexión entre modos de transporte motorizados. En Pontevedra hemos hecho, consciente y planificadamente, una revolución en esta área. La movilidad prioritaria dentro de la ciudad tiene que ser la peatonal, y la intermodalidad en la ciudad debe tener como elemento central esa movilidad peatonal.

Catorce años después, este camino viene dando unos frutos extraordinarios:

- Los niños pueden ir solos y caminando a la escuela. Una ciudad educadora que fomenta la autonomía de los más pequeños y que ha recibido el reconocimiento de Meniños, una fundación especializada en temas de infancia.
- Las personas con movilidad reducida pueden moverse cómodamente por toda la ciudad, lo que nos ha valido el reconocimiento del Comité Español de Personas con problemas de Movilidad (Cermi).
- La ciudad recuperó su ambiente originario y alcanzó una gran calidad urbana, motivo por el cual ha merecido el Premio Nacional da Cultura Galega en el ámbito de la recuperación urbana.
- La seguridad viaria es muy elevada, y la percepción del peligro, las molestias y contaminación desaparecieron, por lo que nos ha sido concedido el Premio Fexvial de seguridad viaria.
- Toda la ciudad, absolutamente toda, tiene como límite máximo los 30 km/h de velocidad máxima, por lo cual ha recibido el Premio Estatal de Seguridad Viaria.

La movilidad e intermodalidad están centradas en la movilidad peatonal, que supera las dos terceras partes de los desplazamientos intra-urbanos. Por esta razón es posible y razonable el metrominuto.

Para Pontevedra, una ciudad reiteradamente premiada, este es un premio muy diferente. Por una parte, por ser concedido por una entidad europea, lo que demuestra que nuestra experiencia está traspasando fronteras. Espero una relación más directa en el futuro, para intercambiar experiencias. Por otro, es un premio concedido directamente a la movilidad y a la intermodalidad, precisamente los aspectos que generan más dudas y provocan más resistencias cuando se trata de poner en práctica medidas profundas de potenciación de la movilidad peatonal.

Por eso es un premio muy especial, decisivo para refrentar el modelo urbano y de movilidad de Pontevedra, modelo que fue posible por nacer de unos objetivos claros y una alta implicación de la ciudadanía.

Imaginamos una ciudad sin claxons, frenazos, humos, ruidos, donde los sonidos dominantes sean las voces de los niños y el trino de los pájaros. Hoy, esa ciudad es Pontevedra. De nuevo gracias, muchísimas gracias.



Desde 1999 recorremos un camino rápido para devolver la ciudad a la ciudadanía

Las dos terceras partes de los movimientos urbanos son a pie

Los responsables de movilidad de la UE, satisfechos con el ejemplo de Pontevedra

El alcalde y el Jefe de la Policía Local, acompañados de la eurodiputada Ana Miranda, aprovecharon el viaje a Bruselas para participar en una fructífera reunión con el director general de Transportes de la UE, Mathias Ruete, que acudió acompañado de dos responsables técnicas relacionadas con la seguridad vial y movilidad.

Los representantes europeos mostraron gran curiosidad por la transformación de la ciudad y la organización de la movilidad, especialmente en lo que tiene que ver con las dificultades iniciales de implementación del modelo, apoyado por una gran parte de la población, pero que suscitaba celos en otros sectores.

La gestión de la carga y descarga, de los aparcamientos de servicios o los caminos escolares, fueron temas por los que también se interesaron los técnicos europeos.

El alcalde, a su vez, se interesó por diversas líneas europeas de financiación de proyectos a los que podría optar la ciudad. Las autoridades europeas reconocieron que la ciudad sería una candidata idónea a alguna de estas ayudas.



—¿Cómo es que una entidad como Intermodes se fija en una pequeña ciudad situada en una esquina de Europa?

— Decidimos dar el premio a Pontevedra porque la idea de hacer un mapa peatonal es única en Europa y es la primera vez en que una Administración se implica de esta manera con la movilidad peatonal. Parece una idea sencilla, pero no lo es ni mucho menos, porque desde un punto de vista urbanístico supone un gran esfuerzo y tener un rumbo bien definido. El resultado, el alto nivel de seguridad en los desplazamientos y la accesibilidad 100 %, demuestran que Pontevedra está muy avanzada con respecto a otras comunidades en Europa. Recuerde que la UE insta a las ciudades a tener accesibilidad plena en el 2015, y Pontevedra ya lo cumple. ¿Que es una ciudad pequeña? Yo no creo que en movilidad haya proyectos grandes o pequeños, sino proyectos audaces, buenas ideas. Y Pontevedra cumple ambas cuestiones.

—En concreto, premian el plano peatonal de la ciudad, el Metrominuto...

—¡Es que es una idea fantástica y original! Se centra en él el premio, pero es un reconocimiento al conjunto de políticas de movilidad del Ayuntamiento. En cuanto al Metrominuto, es muy sencillo para explicar a la gente que el primer medio de transporte en Pontevedra son sus pies. Tenga en cuenta que el 83% de los europeos prefieren desplazarse en coche en las ciudades, y que el 50% de los desplazamientos en coche son menores de 5 kilómetros. Pontevedra ha logrado que el 70% de los desplazamientos en la ciudad sean a pie. Y eso merece un premio. Es importante decirle a la gente que deje el coche, que utilice sus pies, y Pontevedra lo ha hecho.

—¿Cuándo conoció en detalle el modelo de Pontevedra?

— Hace ocho meses, más o menos. Teníamos cinco candidatas al premio, pero se impuso Pontevedra porque, insisto, es una idea muy muy buena, y, sobre todo, exportable. Nuestra tarea en Intermodes es dar a conocer las buenas ideas para que se puedan aplicar en otros lugares. El modelo de Pontevedra puede ser trasladado a otras ciudades de Europa.

Parte de una entrevista publicada por
La Voz de Galicia el 8 de febrero de 2013

Nathalie Leclerc, presidenta de Intermodes

“En movilidad no hay proyectos grandes o pequeños”



Mejor
PONTEVEDRA
a pie



pontevedra.eu/movete