

La ciudad TODA 30



Miguel Anxo Fernández Lores
Alcalde de Pontevedra

XIII Encuentro ciudadano con la movilidad
Bilbao, noviembre 2014

Las ciudades padecen
un enorme exceso de tráfico
con pérdida severa de
funcionalidad y calidad

Podemos denominarla
“La enfermedad del tráfico”

Patogenia



Invasión masiva y agresiva de las calles
y demás espacios urbanos por el tráfico,
con deterioro de aquellos
usos urbanos inherentes
al buen funcionamiento de la ciudad

Síntomas y signos



Violencia vial, peligro, sensación de inseguridad

Síntomas y signos



Cada año, en las ciudades españolas más inseguras, hay más de un herido de tráfico por cada 100 habitantes

Síntomas y signos



Contaminación aérea y acústica

Síntomas y signos



Son injustas e inaccesibles

Síntomas y signos



Niños sin autonomía

La característica fundamental del tráfico urbano

La demanda potencial del tráfico urbano es el conjunto de desplazamientos, estacionamientos y velocidades que desearían hacer los automovilistas en la ciudad

**En condiciones ideales,
sin ninguna limitación física o normativa,
la demanda potencial coincidiría
con el tráfico urbano real:
Satisfacción total de la demanda**

La característica fundamental del tráfico urbano

La demanda potencial de tráfico y estacionamiento urbano es prácticamente ilimitada

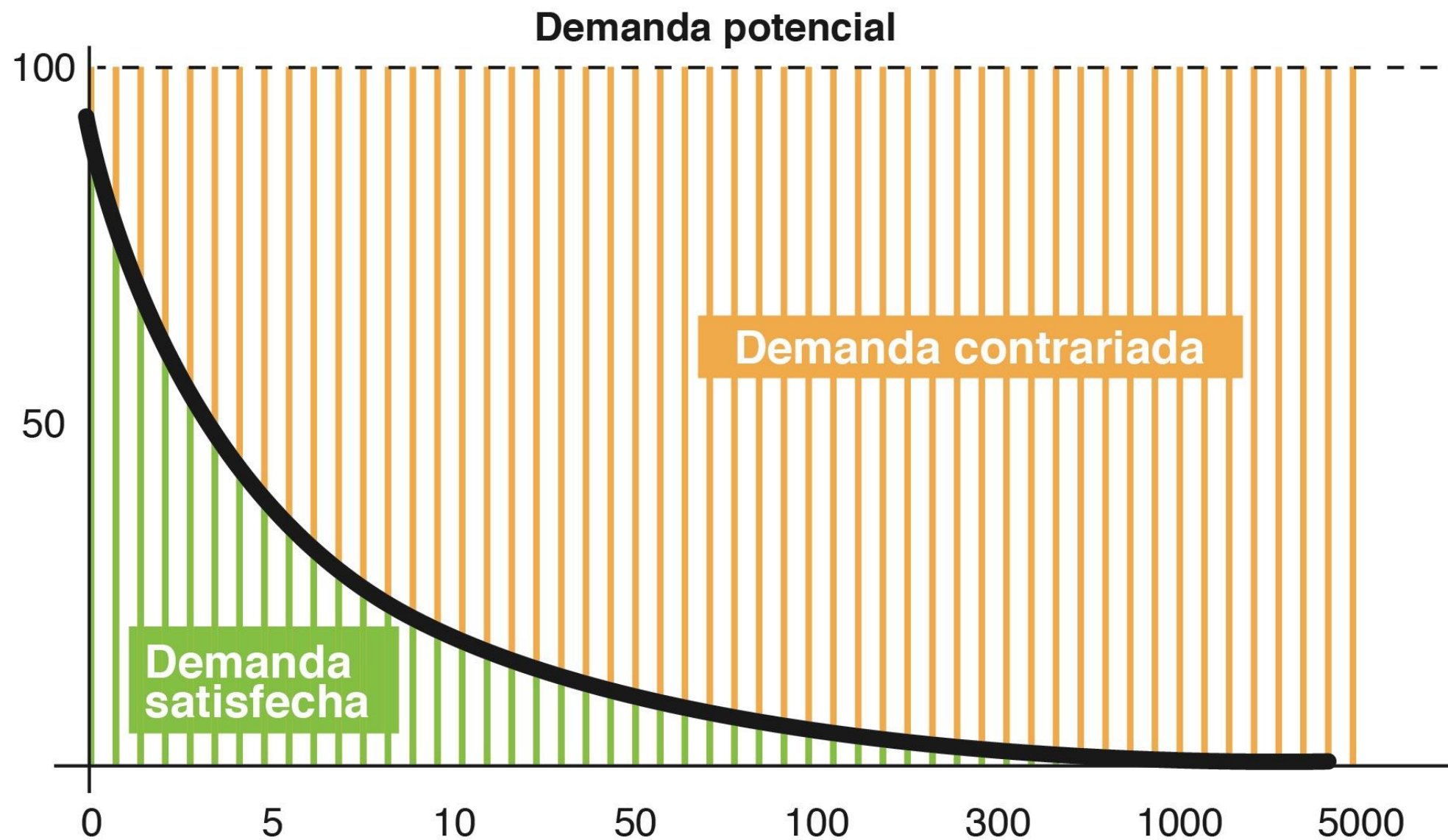
En circulación

En estacionamiento

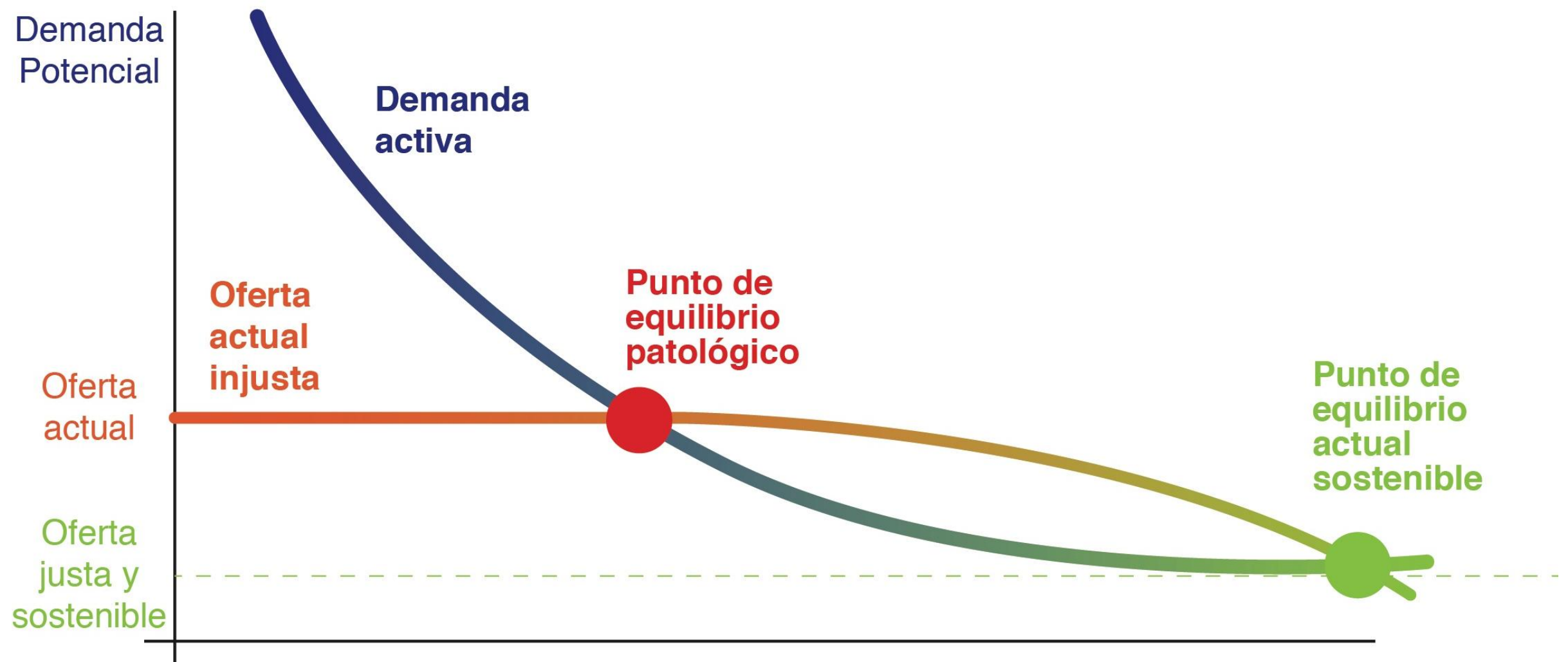
Incluso en velocidad







En cualquier ciudad, la mayor parte de la demanda de circulación y estacionamiento está latente, frustrada o contrariada, (60, 70, 90%).



El supuesto punto de equilibrio actual viene determinado por el caos urbano, por la dificultad extrema o imposibilidad de circular, estacionar y/o velocidad atractiva

Consecuencias de esta
característica fundamental

Las consecuencias

1

Sobre medidas en relación al propio tráfico

Los intentos de "mejorar la circulación" en la ciudad no van conseguir una mejora sustancial del tráfico, cuando no provocar un empeoramiento de la enfermedad activando una parte de la demanda latente y volviendo al equilibrio del caos.

Los vehículos menos contaminantes, así como los sistemas de gestión avanzados del tráfico, pueden ser grandes avances como paliativos de algún síntoma, pero no van curar la enfermedad.

La inmensa demanda va seguir actuando.

Las consecuencias

1

Sobre medidas en relación al propio tráfico

**Objetivos reducidos de reducción de tráfico urbano (10-15%)
pretenden alcanzar la "congestión urbana óptima",
radical contradicción "in terminis".**

**Muchos tipos de medidas, entre ellas las Charging Zone:
Singapur, Milán, Londres, Estocolmo...,
tienen este supuesto fin, placebos para un cáncer.**

Las consecuencias

2

Sobre medidas en campos relacionados con el tráfico

La enorme demanda latente empequeñece o anula cualquier medida que se adopte fuera del propio tráfico.

**P.e.: las mejoras en el transporte público pueden derivar un determinado número de usuarios hacia este medio, pero generarán la activación de más demanda latente, anulando el efecto sobre el tráfico y sobre la calidad urbana;
Lo mismo ocurre con el fomento de bicis...**

Las consecuencias

3

Necesidad de un enfoque de la ciudad en su conjunto

La movilidad urbana tiene que enfocarse desde el punto de vista de la ciudad en su conjunto, de su calidad urbana global. Acciones parciales inconexas pueden ser incluso contraproducentes.

Por otro lado, medidas concretas, en función de cómo afronten este problema fundamental, pueden tener significados diferentes, cuando no contradictorios: velocidad 30, caminos escolares, pasos sobre elevados,... .

Las consecuencias

4

Conflictividad existente

Tan inmenso volumen de demanda contrariada no es pacífica, originando una enorme conflictividad: infracciones, contestación a las normas (todo es afán recaudatorio,...). A tener muy en cuenta para actuar; medidas a las que non se lle vean beneficios van ser muy conflictivas. Tener en cuenta a los infractores; ejemplo: tráfico en los bordes.

**La mayoría de las personas tratará de satisfacer su demanda caso de que alberguen la mas mínima esperanza.
(Residentes, comerciantes, clientes,.....).**

Las medidas de restricción hacen aflorar esta conflictividad de baja intensidad.

Las consecuencias

5

Restringir la oferta provoca disminución de la demanda

Comportamiento evolutivo y comparativo en las ciudades.

Disappearing Traffic

El/la conductor/a está acostumbrado a tomar decisiones de no uso del coche en contra de sus aspiraciones.

Ante la imposibilidad o graves dificultades para circular y/o estacionar, disminuye la demanda.

Camino abierto para la aceptación de restricciones con fines sociales y ambientales.

El único tratamiento existente



Reducir y pacificar
el tráfico urbano hasta límites compatibles
con una buena calidad urbana

Aplicación del tratamiento

A

Equidad en el acceso a la seguridad

Principales medidas	
Toda la ciudad	30 km/h
Zonas coexistencia, entornos colegios y sanitarios	20 km/h
Medidas físicas	34 rotondas
	225 pasos sobreelevados
	Bolardos

El principio de equidad



Equidad en el reparto de los espacios públicos

Aplicación del tratamiento

B

**Equidad en el reparto de los espacios públicos
entre usos y modos de movilidad.**

Recorte drástico del tráfico y del espacio a él dedicado.

Datos significativos	
Espacio dedicado a peatones	+ 310%
Nuevo orden de prioridades	1. Peditones 2. Bicis 3. Transporte público 4. Coches privados

Aplicación del tratamiento

B

Equidad en el reparto de los espacios públicos entre usos y modos de movilidad. Recorte drástico del tráfico y del espacio a él dedicado.

Reducción drástica del tráfico urbano

	Reducción del tráfico
Zona central restringida	92,5%
Zona central amplia	77%
Conjunto de la ciudad	47%

El principio de equidad



**Equidad dentro de la movilidad motorizada:
concepto de necesidad**

Aplicación del tratamiento

C

Equidad dentro de la movilidad motorizada

FACILITAR

- 1º. Residentes a garajes
- 2º. Economía, mercancías, obras
- 3º. Bultos pesados, recoger personas

DISUADIR O PROHIBIR

Tráfico de paso
Tráfico de agitación

Conclusión central
de la experiencia de Pontevedra

Conclusión central de la experiencia

El tráfico necesario para el buen funcionamiento de la ciudad, **el tráfico que realmente "necesita" circular por la ciudad, resulta extremadamente reducido** y, calmado, perfectamente compatible con una buena calidad urbana.

Esta era case la única variable de la que no existían datos anteriores en la bibliografía y que tuvimos que comprobar en Pontevedra.

Los resultados del tratamiento

El tratamiento de la enfermedad

Resultado del tratamiento

Seguridad vial	
Muertos 2011-2014	0
Heridos por millón de hab	1/6 del resto de las zonas urbanas de la provincia PO
Heridos graves último año	2
Heridos graves año anterior	17

Entre las 5 ciudades más seguras del mundo (violencia vial)

El tratamiento de la enfermedad

Resultado del tratamiento

Se prima la movilidad peatonal, que es la dominante

El 81% de los niños que viven en la ciudad van andando a clase

Se han reducido las emisiones gaseosas un 65%

Niños, pájaros y músicos de calle, los ruidos dominantes

El tratamiento de la enfermedad

Resultado del tratamiento

66% de desplazamientos a pie, y 6% en bici

**Aumenta la población urbana un 33% en los últimos 15 años,
en un contexto de regresión demográfica**

Descenso de las sanciones. Sin multas por exceso de velocidad

El tratamiento de la enfermedad

Resultado del tratamiento

**Basamos la actuación en conocimientos universales
ajenos a Pontevedra**

**Por lo tanto, es perfectamente
extrapolable a otras ciudades**



Muchas gracias.



CONCELLO DE
PONTEVEDRA