

# Memorándum CIDADE 30



CONCELLOS  
**AGORA**  
POLO ESPAZO PÚBLICO



## 1. Contexto

A Rede de Cidades que Camiñan e a Rede Ágora da Deputación de Pontevedra recollen nos seus principios os 30 km/h como velocidade máxima para as vías que dispoñan de carrís segregados para vehículos, por moitas razóns: loita contra a violencia viaria, o impulso da camiñabilidade, a redución da tensión urbana, minoración do ruído, convivencia entre coches e outros medios como a bici ou os vehículos de mobilidade persoal, posibilitar a mobilidade infantil, extender a accesibilidade universal, favorecer a vida independente para persoas con dificultades, potenciar o comercio e a economía de proximidade, entre outras que afectan á calidade do espazo público.

A Dirección Xeral de Tráfico ven de anunciar un cambio no Regulamento Xeral de Circulación que reflicte a normalización do límite de 30 km/h para a velocidade máxima nas cidades, aínda que esta nova realidade só afectará ás vías dun só carril de circulación por sentido.

Algúns municipios desexan ir máis aló desta medida e están a traballar para reducir o límite máximo de velocidade a 30 km/h en todas as súas vías urbanas ou nunha elevada porcentaxe delas, enmarcando esta medida baixo o paraugas da Cidade 30.

O concepto “Cidade 30” non está recolleito, polo menos de momento, en ningunha normativa, polo que o conxunto de entidades poboacionais que comezan a definirse así é moi variado.

Ante esta situación a Rede de Cidades que Camiñan e a Rede de Concellos Ágora da Deputación de Pontevedra propñen unha definición de Cidade 30 para aqueles municipios que queiran tomala como súa. Así mesmo é o noso obxectivo dialogar coas administracións supralocais pertinentes para que recollan este concepto na esperada normativa estatal sobre mobilidade, así como proporcionar aos nosos municipios ferramentas que faciliten implementación dun concepto máis acaído de “Cidade 30”.

## 2. Aproximación ao concepto Cidade 30: Algo máis ca un límite de velocidade

Certamente a existencia dun código que prohiba a circulación motorizada a máis de 30 km/h é un gran avance xurídico. Con todo, para as Redes de Cidades que Camiñan e Ágora o concepto de Cidade 30 vai máis aló dunha limitación da velocidade. Con esta denominación, que quere ser un distintivo de calidade e transmitir unha transformación dos hábitos de conduta da cidadanía, preténdese destacar o labor de cidades que se caractericen por:

- Reducir o uso innecesario do coche
- Reducir a violencia viaria (velocidade máxima 30 km/h)
- Priorizar o camiñar e a bicicleta como medios de desprazamento cotián
- Xerar un espazo público de calidade para camiñar e estar, con rúas e prazas como verdadeiros espazos de convivencia, adaptadas ás necesidades das persoas.

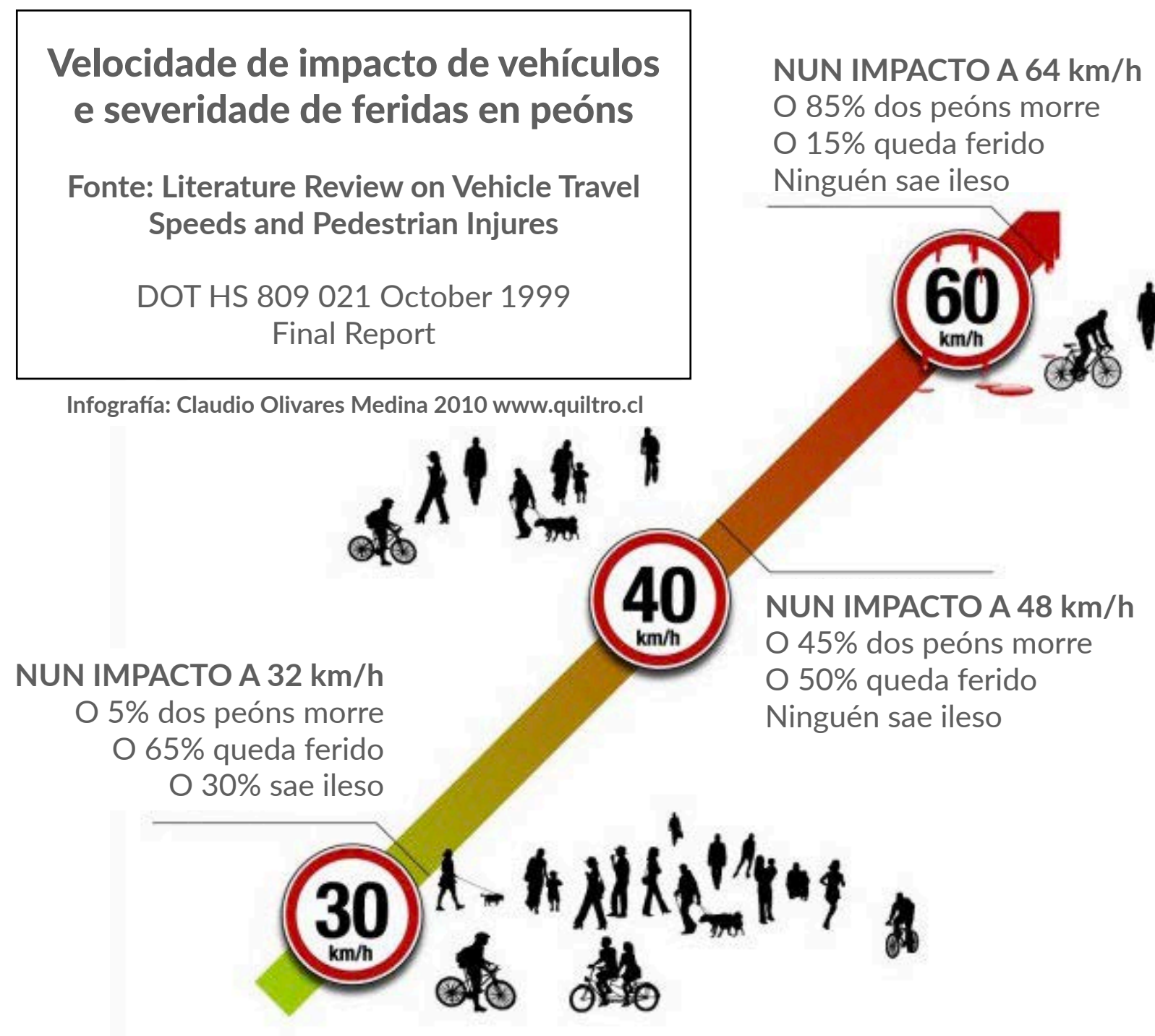
De maneira máis concreta, o espazo público dunha Cidade 30 debería distinguirse por ser:

- Accesible, cómodo e amable para todas as persoas independentemente da súa idade ou condición física
- Diverso nas súas posibilidades de uso
- Propicio para a estancia, o xogo e o intercambio social
- Saudable e descontaminado
- Libre de sinalización innecesaria
- Quen de conseguir velocidades de circulación acougadas
- Quen de fomentar as relacións de proximidade no social e o económico

En definitiva, trátase dunha evolución global cara a unha mobilidade máis amable, en paralelo á limitación da velocidade: o poder local aposta por tomar outras decisións relacionadas co uso do espazo público e o dereito cidadán a utilizalo de forma segura e amigable en moitas outras actividades sociais e económicas á marxe da mobilidade dos automóbiles.



### 3. Limitar a velocidade, o primeiro paso



A redución xenérica da limitación de velocidade nunha Cidade 30 é o primeiro paso de todos os que seguen cara a unha transformación global a favor da camiñabilidade. Este paso, que pode entenderse como o máis sinxelo e polo iso o primeiro, conleva múltiples beneficios:

- Salva vidas, xa que reduce o número de atropelos e o número de mortes en caso de atropelo
- Reduce a contaminación acústica e atmosférica
- Propicia rúas máis tranquilas
- Permite racionalizar e abaratar o custo da sinalización
- Permite reducir semáforos, mellorando así a continuidade dos itinerarios peonís
- Transmite a idea de que a cidade non é para correr
- Disuade do uso do automóbil

### 3. Limitar a velocidade, o primeiro paso

En canto á velocidade permitida, propónse que as Cidades 30 establezan as seguintes limitacións:

- 10 km/h en contornas escolares e en plataforma única sen espazos segregados para a circulación de vehículos
- 30 km/h no resto das vías urbanas de competencia municipal. Segundo o tamaño da cidade admítase a existencia dun certo número de vías con límite superior a 30 km/ h:
  - » En cidades entre 50.000 e 200.000 habitantes, ata un 10% de vía.
  - » En cidades de máis de 200.000 habitantes, ata un 15% de vía\*.

Ademais de establecer estes límites de velocidade, a Cidade 30 debe tomar as medidas necesarias para procurar o seu cumprimento:

- Información sobre as normas e a filosofía que implica esta denominación.
- Progresiva adecuación do espazo público urbano para que a fisonomía das rúas fale por si soa e induza a unha condución acougada.
- Rigorosa sanción ás infraccións.

---

\* Autoestradas urbanas propiamente ditas e vías periféricas de escasa urbanidade non computan nese 10% de vías admisibles a máis de 30 km/ h.

## 4. Adecuar o espazo público

Ademais da normativa que obriga a circular a menos de 30 km/h a Cidade 30 debe implementar medidas capaces de chegar efectos positivos para aumentar a calidade urbana do seu espazo público, nos termos antes referidos. Dentro destas medidas podemos distinguir entre as que afectan á organización global do tráfico a motor:

- Diminuír densidade de tráfico
- Minorar circulación de paso e de axitación
- Reducir aparcamentos libres
- Racionalizar a distribución de mercadorías
- Favorecer a intermodalidade

E as que afectan á infraestrutura:

- Ampliar beirarrúas
- Estreitar calzadas
- Elevar pasos de peóns
- Crear itinerarios peonís continuos, directos e atractivos
- Plataformas únicas como espazos de coexistencia
- Peonalizacións
- Adecuar espazos para a estancia
- Diminuír semáforos e sinais para vehículos
- Mellorar o verde urbano e a biodiversidade...



## 4. Adecuar o espazo público

Estas últimas, ademais de mellorar a calidade do espazo urbano, favorecen o cumprimento das limitacións de velocidade propostas para a Cidade 30 e axudan a transmitir a filosofía da camiñabilidade, xa que é a propia linguaxe urbana a que informa de que non se trata dunha cidade para correr. Neste sentido a Rede de Cidades que Camiñan recomenda as seguintes medidas concretas:

- **Estreitar calzadas de circulación**

En xeral, para un sentido de circulación recoméndanse 3 m de anchura; 2,75 m para vías con dous sentidos de circulación.





## 4. Adecuar o espazo público

- Executar beirarrúas continuas

Na intersección entre un itinerario peonil e un itinerario vehicular, o primeiro non se interrompe, como adoita ocorrer nas beirarrúas convencionais, senón que continúa mantendo o mesmo nivel e un pavimento recoñecible como peonil.





## 4. Adecuar o espazo público

- Elevar os pasos de peóns e eliminar semáforos para peóns

O coche é o que interrompe a súa marcha e invade o espazo do peón, e non ao contrario. Esta medida, ademais de reducir a velocidade, transmite a filosofía da camiñabilidade.





## 4. Adecuar o espazo público

- Construir mini rotondas

Pequenas glorietas que obrigan a reducir velocidade sen apenas alongar os itinerarios peonís.

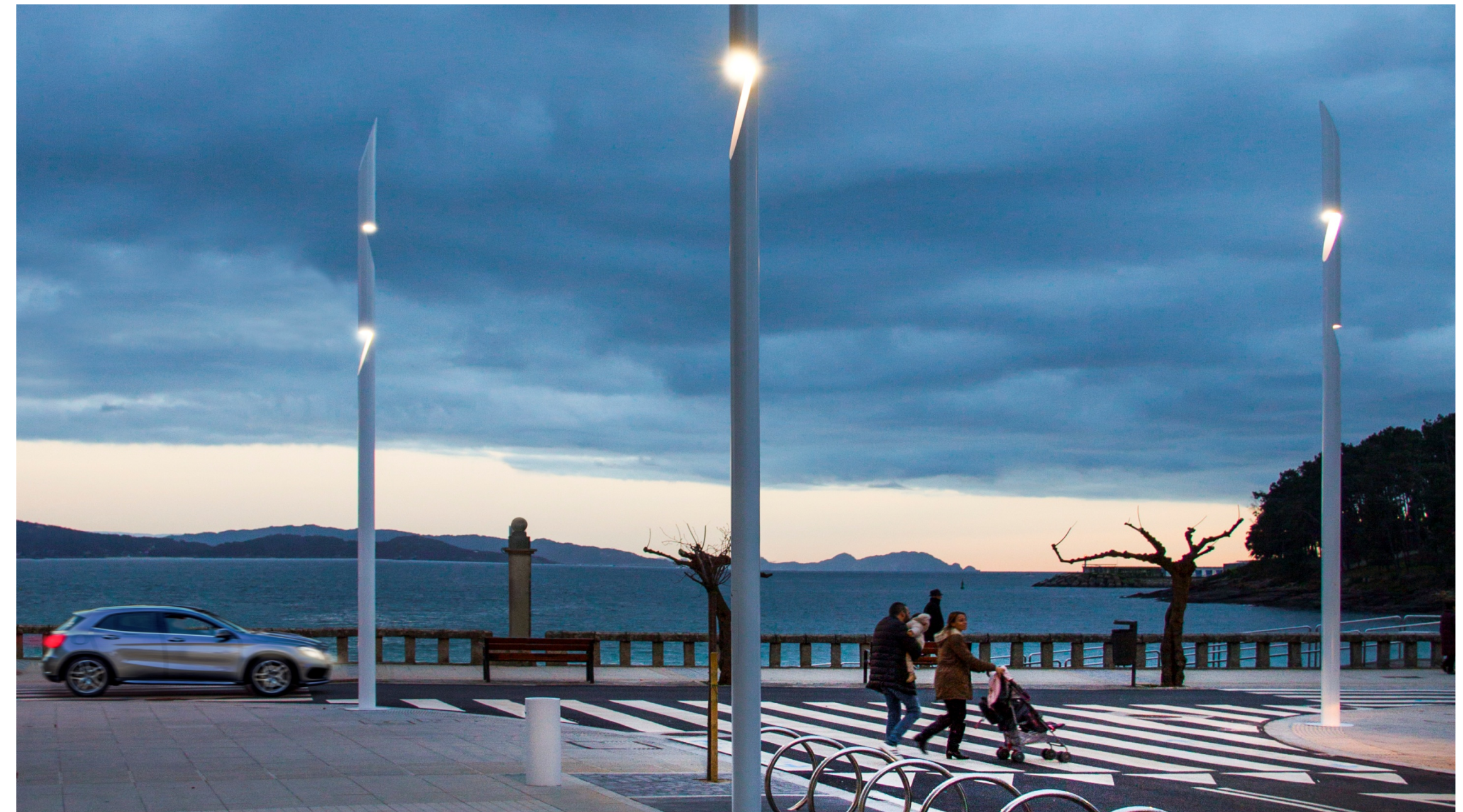




## 4. Adecuar o espazo público

- Mellorar a iluminación pública

Emprego de luminarias á altura axeitada para facer visibles aos viandantes en condicións de baixa iluminación e para alumar de forma acaída o itinerario peonil; é ademais unha oportunidade para mellorar a eficiencia enerxética e reducir a contaminación lumínica da iluminación pública.

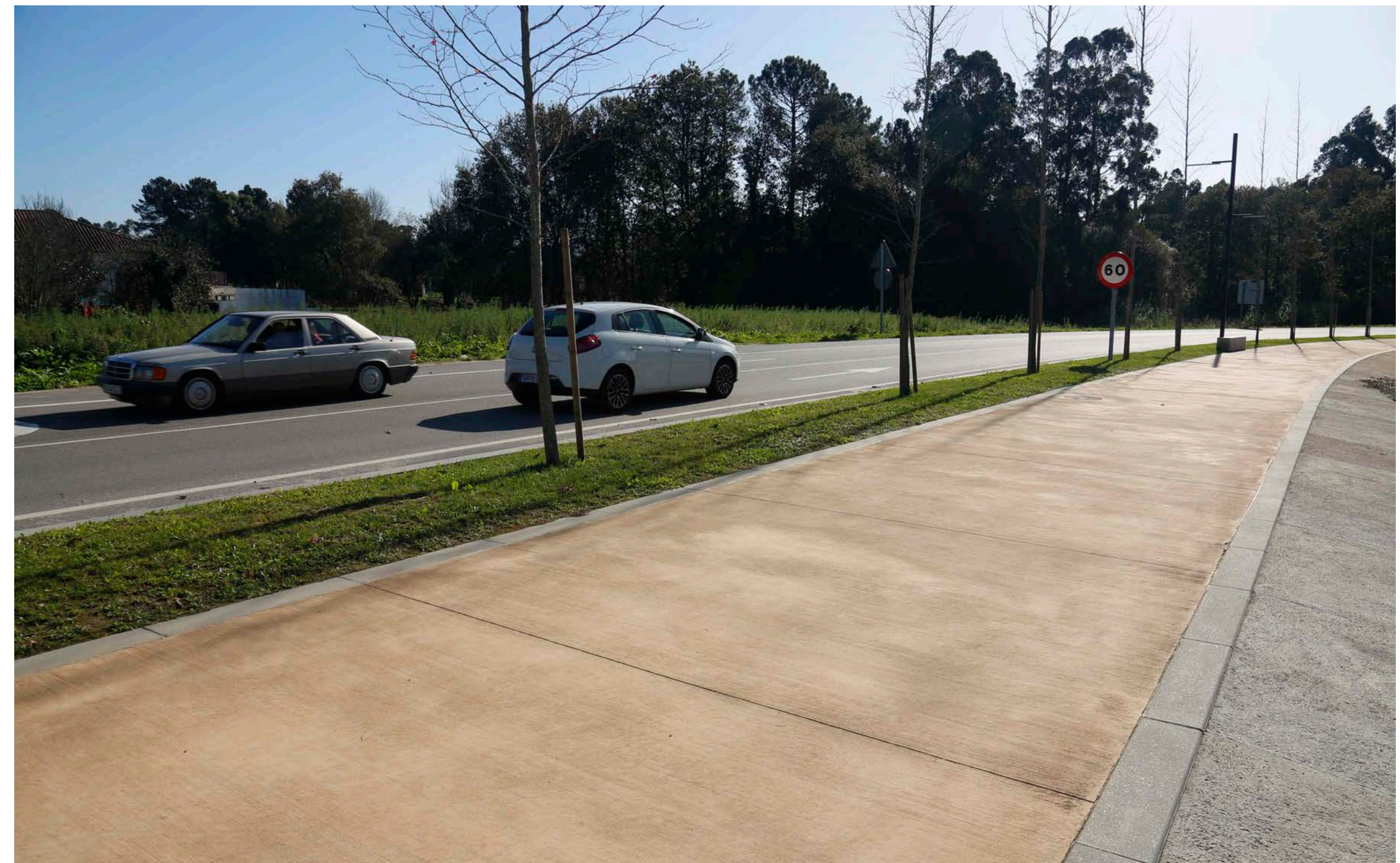
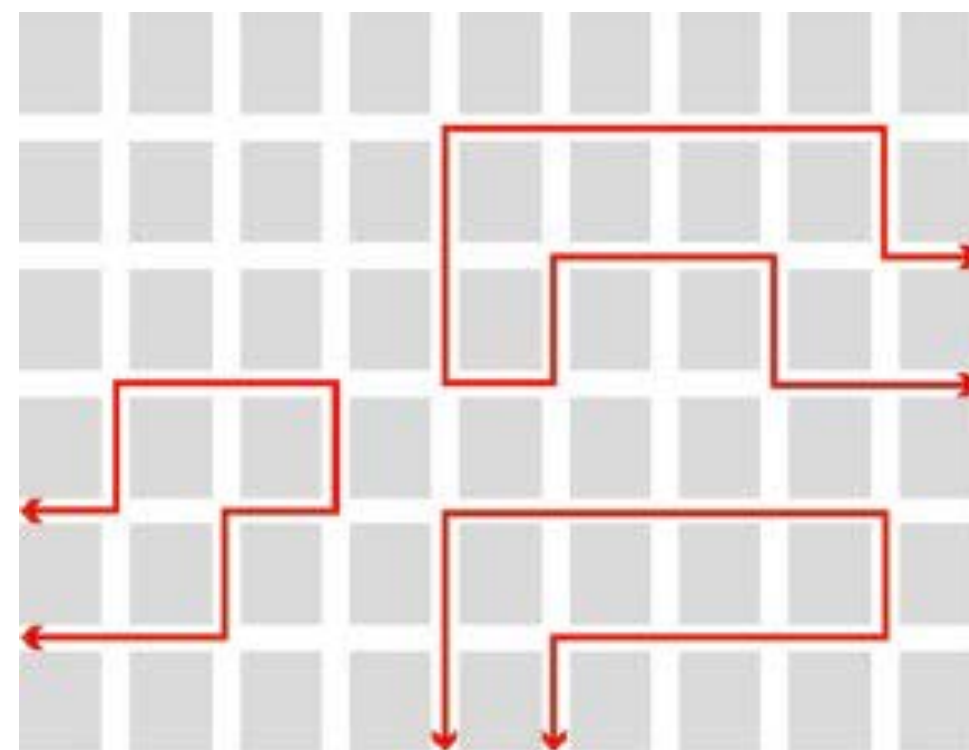




## 4. Adecuar o espazo público

- Establecer circuitos de circulación de coches capaces de evitar os tráxicos de paso

Isto implica restricións de paso que poden aproveitarse para crear zonas de prioridade peonil.

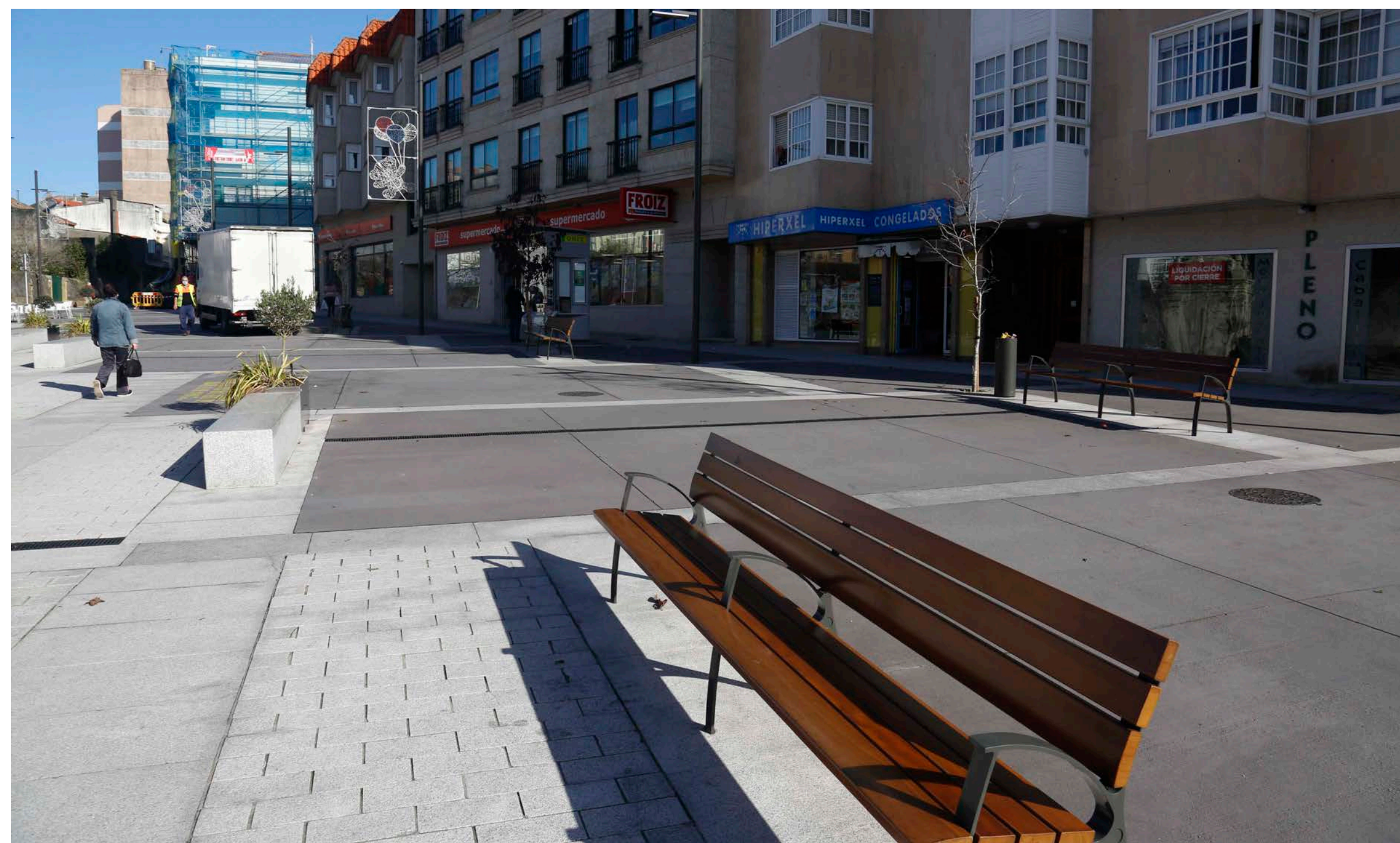




## 4. Adecuar o espazo público

- Romper a linealidade da traxectoria da circulación de vehículos

Así como calquera outra medida para que o condutor ou condutora entenda intuitivamente que quen conduce é unha persoa “ convidada” no espazo urbano, onde a prioridade ha de ser sempre das persoas que camiñan.





## 5. Informar, divulgar e sinalizar

Na cidade 30 ideal a propia vía debería ser a que informase, polo seu deseño, das restricións na velocidade: carrís máis estreitos, obstáculos físicos, etc, son en moitos casos capaces de “informar” a quen conduce un coche que roda por terreo hostil e a súa actividade está subxugada ás circunstancias de quen se move de forma natural, non motorizada.

Ata que as infraestruturas urbanas se adapten e as persoas que conducen se afagan á nova

realidade viaria da Cidade 30, os municipios terán que facer un importante esforzo de comunicación para transmitir a mensaxe que encerra este distintivo e as normas de circulación que implica.

Un combinado de sinalización técnica e mensaxes publicitarias parece ser o modo máis útil para facer efectiva a nova situación.

A rede de Cidades que Camiña pon ao dispor dos seus socios sinais de ambos os tipos.



## 5. Informar, divulgar e sinalizar

No relativo á sinalización técnica (a recollida nos códigos de circulación) recoméndase:

- Utilizar unha sinalización xeral nas portas de entrada ao concello ou núcleo, de maneira que a sinalización interior poida reducirse ao máximo, reservando os sinais verticais interiores de límite de velocidade unicamente para a entrada en rúas ou zonas con límite diferente a 30 km/h. Con esta recomendación

preténdese abaratar o custo da sinalización e non sobrecargar o espazo público de obxectos innecesarios, susceptibles de entorpecer a accesibilidade universal e xerar contaminación visual.

- Utilizar no interior da cidade sinalización horizontal para lembrar a norma, que xa de seu será obrigatoria e con carácter punitivo sen necesidade de explicación ou recordatorio.



Variantes de sinal á entrada de Concellos ou núcleos

## 5. Informar, divulgar e sinalizar

En canto a información de tipo publicitario (complementaria á sinalización técnica horizontal) recoméndase:

- Mensaxes no interior da cidade, dispostos en soportes publicitarios urbanos. A Rede pon ao dispor das cidades un imagotipo ou distintivo coa

lenda “Aquí 30” e algúns orixinais publicitarios en forma de cartel adaptable, que poderían distribuírse en forma de bandeirola de farol (recomendado), moopie ou cartelería de portal ou comercio, nas zonas que pasan a determinarse como 30.



Cartelería en formato DIN e MUPI. Os dous primeiros para zonas escolares e zonas de plataforma única



## 5. Informar, divulgar e sinalizar

Mensaxes á entrada das cidades, en forma de valos publicitarios de gran formato, campañas de lonas en farois ou sinal informativa de tráfico, con mensaxes específicas, cuxos prototipos están ao dispor das cidades que forman parte da Rede.

Micro vídeos publicitarios para a web municipal e as súas redes sociais. A Rede elaborou o seguinte material a disposición as cidades.



Cartelería en formato valo publicitario

## 6. Normativa estatal

Na actualidade, a velocidade máxima en vías urbanas é de 50 km/h. A DXT anunciou un cambio na normativa que reducirá a velocidade máxima a 30 km/h nas vías dun só carril de circulación por sentido.

A rede de Cidades que Camiñan considera esta redución insuficiente e solicita un cambio global: de 50 a 30 km/h en todas as vías urbanas, salvo autoestradas interiores á cidade.

Non dubidamos que antes ou despois esta solicitude será atendida porque a redución da velocidade a 30 km/h salva vidas e non pode considerarse sostible que haxa cidades con rúas de diferente rango segundo o seu nivel de risco de morte en caso de atropelo.

Ademais, a convivencia de dous tipos de rúas en función da velocidade permitida, dificulta a información sobre a velocidade urbana facéndoa confusa e difícil de interpretar para as persoas que conducen automóbiles.





## 6. Normativa estatal

Mentres este cambio regulatorio chega:

- A Rede segue considerando que un dos principios básicos para aplicar con éxito unha norma é a súa claridade e capacidade de interpretación conceptual por parte da cidadanía, polo que manter as cidades a dúas velocidades máximas segundo o tipo de rúa vai en contra do senso común, xa que creará confusión e dificultará o seu control por parte das policía locais.
- A Rede recomenda a implementación da Cidade 30 nos termos antes descritos como distintivo de calidade urbana e aposta pola mellora da seguridade viaria reducindo o risco de atropelo e o risco de morte en caso de atropelo no conxunto das rúas da cidade.

- A Rede dirixirase á DXT e aos Ministerios de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e de Transición Ecolóxica, para seguir solicitando, como o fixo en ocasións anteriores, que o cambio regulatorio abarque a todo o espazo urbano, e non só a un grupo de rúas de determinadas características, aínda que considera un avance que polo menos se limite a 30 km/h a velocidade máxima nunha parte das rúas.
- A Rede solicitará tamén de novo que en contornas escolares e en vías con plataforma única sen segregación para circulación de vehículos a velocidade máxima de circulación sexa de 10 Km/h, coincidindo nisto último coas Recomendacións da FEMP sobre espazos públicos urbanos e modos de desprazamento, aprobadas por unanimidade na súa Xunta de Goberno do 30 de outubro de 2018.

Memorándum  
**CIDADE 30**

