

## II. Background and policy objectives

Describir os principais desafíos en relación á seguridade vial e os obxectivos principais de política de seguridade vial (in English)

A cidade de Pontevedra, Galiza, España, con aproximadamente 51.000 habitantes en 3,25 km cadrados, ten un parque de 39.500 vehículos a motor, sendo capital dun concello de 118 km cadrados e 83.000 habitantes, dunha comarca de 250.000 habitantes e dunha provincia de 980.000 habitantes.

En 1996, as entradas de vehículos na cidade tiñan unha Intensidade Media Diaria (IMD) de 98.700 vehículos, creando unha situación insostíbel tanto para o tráfico como para o funcionamento urbano, e por suposto tiña efectos na seguridade. Para comprender a situación de partida, podemos establecer algunha comparación con grandes cidades europeas que compartían certas similitudes a diferentes escalas. Milán, catalogada como unha cidade intensamente conxestionada e contaminada, na área C de 8,2 km cadrados, tiña, previo á implantación de pago por circular, unha IMD de entradas de 98.000 vehículos (Peroco, 2013). En 1996, Pontevedra tiña a mesma circulación nunha superficie que pouco supera a terceira parte da Área C de Milán.

Neste contexto previo a 1999 (ano no que se comezan a implantar as medidas que se referenciarán neste documento) a sinistrabilidade situábase en 14 mortes nos anos 1997 e 1998 no centro urbano, e os accidentes con feridos graves en 69 no ano 1999.

A estratexia de seguridade vial levada a cabo a partires de 1999, tomou como obxectivo final os propios do concepto 'Visión Cero', isto é, desenvolver un modelo sistémico encamiñado a erradicar as mortes e as lesións graves por accidente nas vías urbanas.

Para isto deseñouse e desenvolveuse un modelo integral baixo a premisa fundamental de acadar unha cidade segura para as persoas e cun volume de tráfico axustado ao estritamente necesario para o funcionamento urbano. Este modelo está fundamentado nos principios básicos que rexen o concepto 'Visión Cero' e que toman como prioritarias a vida e a saúde humanas e reclaman responsabilidade aos reguladores de sistemas de tráfico para garantir a seguridade de toda a cidadanía, cooperar cos usuarios das vías e tomar as medidas precisar para acadar a seguridade vial.

## III. Road safety strategy or action plan

Describir o marco no que ubica a medida que está presentando, en particular a estratexia ou plan de acción de seguridade vial da súa cidade. (in English)

A estratexia de seguridade vial levada a cabo fundamentouse na seguinte tese: "Reordenación da mobilidade e calidade urbana como alternativa á inseguridade na cidade".

Este enfoque supón a actuación cuasi simultánea de diferentes variables para acadar a Visión 0, tras a análise dos resultados no campo empírico o tratamento global da cidade

logra mellorar significativamente os resultados en seguridade. Desde 1999 atacouse o problema da seguridade do tráfico a través dunha completa inversión das prioridades dos diferentes modos de mobilidade. A mobilidade peonil, anteriormente postergada, pasou a ser a prioritaria en toda a cidade, ademais de chanzo central de toda a intermodalidade.

As medidas implantadas actúan en catro ámbitos conectados entre si: seguridade viaria, accesibilidade, preferencia peonil, e redución drástica do tráfico na cidade.

#### 1- Seguridade viaria:

- En ningún punto da cidade se pode superar o límite máximo de velocidade a 30km/h, e nas zonas urbanas de convivencia peonil a velocidade está limitada a 10 km/h

- Implantación de medidas estruturais, como pasos sobreelevados para peóns e glorietas, que obriguen a respectar estes límites.

#### 2- Accesibilidade:

- Eliminación xeralizada de barreiras en toda a cidade

- Ampliación de beirarrúas e uso de plataformas a nivel

- Instalación de iluminación de moi alta calidade, de baixo consumo e pensada para os peóns e para a estancia nos espazos públicos

- Deseño dos espazos públicos eliminando todos os obstáculos posibles ou, se non é posible, ordenando e facendo previsibles os elementos de mobiliario urbano.

#### 3- Preferencia peonil:

- Eliminación de conflitos: as vías máis problemáticas eran os eixos de entrada e saída da cidade, que permitían usar a cidade como zona de paso dándolle continuidade ás vías de circulación externas. Elimináronse practicamente todas, rachando con esa continuidade e eliminando o tráfico de paso da cidade.

- Aumento en máis do 60% do espazo e das rúas e prazas dedicados aos fluxos peonís e ciclistas e á estancia peonil coa conseguinte diminución do espazo destinado á circulación e estacionamento de automóviles.

- Cada rúa clasifícase en función das súas características e demanda de mobilidade peonil en: preferencia absoluta peonil; coexistencia, segregación de mobilidades. Nos casos de rúas polas cales poden circular vehículos, como mínimo a metade da súa superficie está dedicada á mobilidade peonil.

- Plans específicos para facilitar a circulación peonil nas áreas e centros de grande atracción: centro histórico, campus universitario, río/rúa, sendas peonís urbanas e periurbanas, centros administrativos, centros escolares, centros sanitarios, estacións de autobuses e ferrocarril, etc

#### 4- Redución drástica do tráfico na cidade:

- Introducción do concepto de necesidade: só se pode circular e estacionar de forma limitada cando exista motivo que o xustifique.

- Eliminación do estacionamento incontrolado con medidas como a limitación horaria e adaptación da xeometría das rúas de xeito que imposibiliten estacionamentos indebidos. Substitución por estacionamento gratuito na periferia ou polos aparcadoiros subterráneos de pago.

- Creación de circuitos e bucles disuasorios para evitar que se utilicen as rúas da cidade para atravesala en coche.

- Seguimento do funcionamento e axustes continuos para limitar na cidade o tráfico parasi-tario, de axitación e de paso.

#### IV. Timing and evaluation of the measure

Describir cando se implementou a medida e como se avaliou  
(in English)

A metodoloxía empregada para a avaliación foi tomar como base a comparativa dos datos de sinistralidade en vías urbanas en diversos tramos temporais, de xeito que se poida apre-ciar a eficacia da estratexia implantada a partires de 1999 e a súa incidencia ao longo des-tas dúas décadas. As fontes de obtención de datos son as memorias da policía local do concello de Pontevedra (anos 1994 - 2018)

- Mortes en accidentes de tráfico:

Período 1994 - 1999: 25 mortes

Período 2000 - 2005: 11 mortes (-56%)

Período 2006 - 2011: 5 mortes ( -80%)

Período 2011- 2018: 0 mortes (-100%)

- Persoas feridas graves:

Ano 1999: 69 feridos graves

Ano 2018: 14 feridos graves (-79,7%)

O cronograma de accións implementadas comeza no ano 1999 ata a actualidade, de xeito progresivo e propoñemos varias datas claves para terse en conta na análise.

A partir do ano 1999:

- Peonalización de diferentes zonas da cidade, non só o centro -actuación que se ten exe-cutado en moitas cidades-, senón zonas bastantes dispersas en toda a cidade.

- Gran ampliación dos espazos nas rúas e prazas dedicados aos peóns: máis de 1.000.000 metros cadrados de aumento dos espazos dedicados ás persoas, gran parte substraído aos vehículos.

- A metade da superficie da rúa dedicada aos peóns cando esta regra proporcionaba unhas beirarrúas dun mínimo de 2,5 de ancho. Cando resulta menor de 2,5, pásase toda a rúa a peonil.
- Instalación de máis de 400 pasos de peóns sobreelevados e mesetas para dar prioridade aos peóns.
- Implantación universal de lengüetas e orellas para reducir as distancias a percorrer nos pasos de peóns
- Redución da intensidade do tráfico a través da redución/eliminación do tráfico de paso, o que atravesaba a cidade con outro destino, e do tráfico de axitación, o que anda dando voltas para aparcar.
- Vixilancia e sanción ás invasións dos circuitos e espazos peonís por parte dos vehículos, especialmente de estacionamento.
- Redución da velocidade física: construción de 35 redondas, máis de 700 redutores de velocidade -incluídos os máis de 400 pasos sobreelevados-, e carrís de circulación rodada estritos.
- Reurbanización de alta calidade dos espazos públicos coidando a iluminación e o mobiliario urbano.

Ano 1999: supresión do sistema ORA, pago por estacionar no centro da cidade, e introdución do sistema de aparcadorio de servizos, cunha duración máxima de 15 minutos, en varias rúas do centro urbano

Ano 2007 ata a actualidade: posta en marcha de aparcadoiros de borde e gratuítos, que constitúen amplas zonas de estacionamento no perímetro da cidade e ben conectadas para acceder ao centro camiñando.

Ano 2009: aprobación das directrices de ordenación municipal de uso dos espazos públicos, documento no que se basea a limitación, implantada en 2011, da velocidade máxima permitida a 30 km/h en toda a cidade, a 20 km/h na quinta parte da cidade, incluíndo as áreas con maior densidade de tráfico peonil e na contorna das escolas e centros sanitarios. Esta medida complementábase coa implantación da velocidade 10km/h en zonas de coexistencia peonil a partir de outubro de 2019.

Ano 2010: posta en marcha dos Camiños Escolares, unha iniciativa para promover que o alumnado acuda ás escolas camiñando e de xeito seguro e autónomo.

Ano 2011: accións de comunicación dirixida a fomentar a mobilidade peonil na cidade baixo o lema 'METROMINUTO: Móvete coa túa propia enerxía' . Premio Intermodes

Explique brevemente por que a medida que está presentando é un excelente exemplo para mellorar a seguridade vial a nivel local e como outras cidades poderían aprender deste exemplo. (in English)

A "Reordenación da mobilidade e calidade urbana como alternativa á inseguridade na cidade" levada a cabo en Pontevedra, desde 1999 ata a actualidade, conta con numerosos recoñecementos internacionais, entre o que destacamos o Premio Internacional de Dubai - ONU Habitat en 2014. A organización fundamenta a concesión do premio ao modelo pontevedrés nas seguintes premisas:

- A mellora do entorno urbano, que conlevou un maior nivel de calidade de vida dos residentes a través dunha transformación baseada nun modelo local.
- As melloras ambientais acadadas, que reduciron a contaminación do aire, o ruído e a auga, así como polo seu impacto físico, que conduciu á recuperación de áreas degradadas e a revitalizar o centro histórico.
- Por enfocar a transformación cara unha cidade inclusiva e integrada, na que as barreiras sociais, físicas ou de discapacidade son mitigadas ou eliminadas.
- Por ser un modelo implementado cara a unha mobilidade sostible, reducindo o tráfico de vehículos e cambiando cara a unha mobilidade peonil, e orientada aos peóns e á bicicleta.
- Por poñer o foco nos espazos públicos como lugares sociais e comunitarios como un dos elementos chave para a rexeneración urbana da cidade.

O recollido na resolución da concesión do Premio ONU Habitat describe a filosofía adoptada en Pontevedra, na que prima o tratamento holístico da cidade, isto é, abordándoa en toda a súa inmensa complexidade e matices. As medidas parciais como eliminación de barreiras, redución do tráfico e da súa velocidade, peonalizacións masivas, o aumento da seguridade viaria ou a posta en funcionamento dos camiños escolares, son medidas que se puxeron en práctica en Pontevedra pero cunha nova dimensión e significado, dentro dun modelo sistémico, dunha formulación global da cidade e do seu funcionamento.

Este enfoque sistémico da estratexia de seguridade vial, amósase máis claramente se realizamos unha comparativa dos datos de mortes e feridos graves en diversas cidades a diferentes escalas:

Killed and severely injuries per 100,000 inhabitants( KSI)

KSI Inner London: 30,2

KSI Stockholm Kommum: 17,2

KSI Madrid: 30,7

KSI Pontevedra: 7,7

COMPLETAR FONTE

## VI. Details

### Consistency with local road safety/transport strategy

Q1. Cales son os problemas de seguridade vial que aborda a medida e como os aborda?  
Cal é o seu lugar na estratexia local de seguridade vial / transporte?

O principal problema de seguridade vial que se aborda en Pontevedra é a reordenación da mobilidade e da calidade urbana de cara a acadar a erradicación da sinistralidade nas vías urbanas.

En 1999 Pontevedra era unha cidade decadente, ruidosa, desagradable e, en certa medida, perigosa. A poboación era expulsada dos espazos públicos polos automóbiles, e as persoas con problemas de mobilidade atopaban continuamente barreiras físicas e arquitectónicas. Aproximadamente o 70% das augas residuais urbanas chegaban directamente aos cauces dos ríos, sen un tratamento previo de residuos, con consecuencias funestas para o medio ambiente natural.

Ante esta situación, desenvolveuse un modelo de cidade alternativo e profundamente transformador, mellorando a calidade urbana, gañando accesibilidade, e acadando un maior equilibrio ambiental. Unha cidade cómoda e amable, capaz de ofrecer mellores perspectivas para os seus habitantes e visitantes a todos os niveis, incluíndo altos estándares de seguridade vial.

Este modelo sistémico tiña un primeiro obxectivo urxente: evitar que a dinámica urbana da cidade de Pontevedra se degradara irreversiblemente. Para isto foi necesario empoderar á cidadanía devolvéndolle os seus espazos públicos para que poida disfrutalos e facer uso deles sen excepción, para darlle unha nova vida ás rúas, fomentar a autonomía, eliminar os riscos de tráfico, reducir as emisións de gases, o ruído e a contaminación da auga.

Esta reordenación profunda da mobilidade e da calidade urbana ofrece, ademais, datos importantes en canto redución de tráfico na cidade. No centro histórico e comercial o tráfico reduciuse nun 97%, no anel interior da cidade reduciuse nun 77%, e no conxunto da cidade reduciuse nun 53%. Esta redución, unida a un calmado de tráfico a través das velocidades máximas implantadas para as diferentes zonas urbanas - 30 km/h, 20 km/h e 10 km/h-

Ademais das medidas implantadas xa referenciadas no apartado IV deste documento, tamén é importante sinalar outras actuacións levadas a cabo no espazo público desde 1999 ata a actualidade:

- Facilitar e promover o uso dos espazos públicos para todo tipo de actividades, incluídas as reivindicativas, o que denominamos uso plural dos espazos públicos.
- Organización de actividades abertas e gratuítas nos espazos públicos.
- Favorecer o lecer da cativada en prazas e rúas.
- Favorecer nos espazos públicos as actividades dos peóns que non son estritamente de mobilidade: estancia, charla, encontro, antesala da vivenda particular.

- Dirixir todas as actuacións a garantir a autonomía, a independencia e a igualdade de oportunidades das mulleres no acceso e utilización dos espazos públicos.

#### Impact on improving road safety (effectiveness and efficiency)

Q2. Cal foi o efecto da medida? Como se mediu e avaliou o efecto? De que maneira é particularmente efectiva e/ou eficiente? Como complementa outras medidas? (in English)

A estratexia escollida polo concello de Pontevedra, foi efectiva se analizamos algúns indicadores que miden a calidade da seguridade vial principalmente mais tamén efectiva con outros efectos producidos a raíz da implementación das medidas xa comentadas. A continuación enumeramos os principais.

- Máis seguridade vial: na cidade compacta, onde residen 51.000 habitantes, non se produciu ningunha morte por atropello desde fai 11 anos. En 1999 contabilizáronse 69 feridos graves por atropelo, en 2018 ese dato descendeu ata 14. Fonte: Memoria Policía Local de Pontevedra

- Máis mobilidade saudable: os desprazamentos a pé incrementáronse nun 65% e en bicicleta nun 7%. Fonte: Estudo Mobilidade 2011

- Maior calidade do aire: en 2013 xa se cumprían os parámetros da Organización Mundial da saúde.

- Menos consumo de combustible e emisión de CO<sub>2</sub>: redución do 67% das emisións na cidade e do 88% no centro histórico, consecuencia de menos tráfico e a menor velocidade. Fonte: estudo de elaboración propia cos datos de demoras e km percorridos a partires de medicións realizadas pola Policía Local e aplicando os seguintes parámetros de emisións: 1 litro gasolina emite 2,38 kg de CO<sub>2</sub>; de gasoil, 2,61.

- Menor suburbanización: a cidade aumentou a súa poboación entre 1999 e 2014 nun 33%, nun contexto demográfico recesivo. Fonte: Padrón municipal de habitantes

- Menos sancións: coas velocidades máximas implantadas as sancións de tráfico por exceso de velocidade case desapareceron. Fonte: Memoria Policía Local de Pontevedra

- Máis escolares camiñando: o 81% dos nenos e nenas entre 7 e 12 anos da cidade van camiñando á escola, máis da metade sós. Fonte: inquéritos sobre Camiños Escolares da Policía Local de Pontevedra

- Máis biodiversidade: a cidade conta con 223 especies de árbores diferentes. Nos ríos hai nutrias e macroinvertebrados, indicadores de boa calidade ambiental.

- Menos ruídos: os son dominantes na cidade son os de nenos e nenas, e paxaros, cunha alta sensación de silencio.

- Máis pluralidade de usos: a mistura de usos é total na vida cotiá, con fitos como cortar gran parte da cidade para eventos deportivos sen xerar problemas.
- Máis accesibilidade universal: máis do 90% dos espazos públicos urbanos son accesibles.
- Maior autoestima: aumentou o sentido de pertenza, a autoestima colectiva, e a satisfacción de vivir nunha cidade pensada para a xente. Obsérvase un maior compromiso e respecto pola normas e regulamentos locais.
- Máis veladores: as terrazas ao aire libre multiplicáronse por seis.
- Máis vida na rúa: rúas e prazas cheas de xente de todos os sectores e diferentes intereses.
- Comercio de proximidade: a propia cidade constitúe un Centro Comercial Urbano ao aire libre e con comercios de todo tipo nas rúas.
- Menos conflitos: supresión da inmensa maioría das zonas de competencia entre peóns e automóbiles.

En canto a eficiencia ou a capacidade para realizar o cumprir adecuadamente unha función, podemos dicir que o grado de satisfacción tamén é elevado. A maior parte das medidas implementadas foron financiadas a cargo do orzamento municipal ( tamén financiadas no comezo grazas a iniciativa comunitaria Urban, dependente dos Fondos de Cohesión da UE) ademais estas medidas que tiveron que ver coa reestructuración de espazos foron aproveitadas para mellorar os servizos básicos das rúas de Pontevedra, polo que se aproveitaron as sinerxias derivadas da actuacións en seguridade, se ben demos recordar que a estereotipia defendida sempre procura mellorar de xeito integral todos os espazos para lograr unha alta calidade urbana.

## Innovation

### Q3. De que maneira é innovadora a medida?

A experiencia derivada do estudo de pla, estudos ns ou medidas parciais mostran que so as solución globais poden acadar resultados significativos. As cidades, os espazos públicos urbanos, son entes tan complexos e con equilibrios tan delicados e inestables que responden de maneira limitada, cando non contraditoria, ás actuacións parciais. As ideas xurdidas de preocupacións sectoriais, aínda sendo boas e benintencionadas, fracasan no marco global da cidade e do seu funcionamento urbano.

A estratexia aplicada en Pontevedra partía precisamente da premisa de que a seguridade ten moi difícil ou imposible solución dentro do marco único da propia seguridade viaria , polo que se traballou coa filosofía de invertir o paradigma. Así, do paradigma máis extendido na actualidade, consistente en 'condicionar a cidade á mellora da seguridade, subordinar a cidade á seguridade', en Pontevedra aplicouse un novo paradigma consistente en 'condicionar a seguridade á mellora da cidade, subordinar a seguridade á cidade'.

Invertir o paradigma significou establecer unha nova orde de prioridades no uso do espazo público, recuperando gran parte da súa multifuncionalidade a través da coexistencia e convivencia de usos, e convertendo a rúa nun lugar de encontro, paseo, intercambio comercial, estancia, antesala de vivendas e, na medida necesaria, tamén en lugar de paso, en definitiva nun lugar seguro.

Para chegar a esta situación foi obrigado reducir o perigo xerado e latente dos usuarios máis pesados e veloces, isto é, o dos vehículos motorizados. Para isto foi preciso limitar a circulación motorizada e diminuír a súa velocidade a través de diversos elementos de deseño urbano. A pretensión non se limitou a que o tráfico funcionase mellor, obxectivo importante pero sumamente parcial, senón á mellora da calidade urbana en todas as súas facetas. Polo tanto, non se buscaron as solucións no ámbito restrinxido da propia mobilidade motorizada.

Os resultados acadados deste 1999 ata a actualidade demostran que canto máis holística, sistémica, global e integradora sexa a perspectiva de cidade adoptada, máis e mellores resultados se consiguen.

#### Cooperation with higher/lower governance levels and stakeholders

Q4. Como participaron outros niveis gobernamentais e/ou partes interesadas (por exemplo, operadores de transporte, novos provedores de servizos de mobilidade, industria, escolas, hospitais, a policía, a sociedade civil) no desenvolvemento e/ou implementación da medida? Que beneficios produciu esta cooperación?

O proceso de implementación e execución dun modelo para unha cidade centrada nas persoas estivo acompañado dun amplo debate social durante as súas etapas, involucrando aos residentes locais no futuro da súa cidade e dándolles voz a través da participación activa no proceso de toma de decisións.

Para isto, promoveuse un compromiso cos axentes sociais da cidade no proceso da peonización a través de contactos con asociacións locais, así como reunións e asembleas abertas de colaboración. Na recuperación de áreas urbanas degradadas, acordouse un programa de subvencións cos propietarios de vivendas no centro histórico, o que, á súa vez, conduciu á mellora dos espazos públicos e alentou iniciativas de financiación privada.

Para implementar a estratexia de reordenación da mobilidade foi preciso establecer novas regulacións e as sancións correspondentes, polo que se fixo necesario contar coa colaboración dos corpos de seguridade, nomeadamente da Policía Local.

Dentro da estratexia global, algunhas das medidas como por exemplo o calmado de tráfico a través dos límites de velocidade e a instalación de redutores de velocidade nas vías, foron

adoptadas pola Deputación Provincial de Pontevedra para implementalas na rede vial da provincia de 2.000 km.

Pola súa banda, o Ministerio del Interior do Estado español solicitoulle ao Goberno municipal de Pontevedra un informe con propostas para incorporar ás Normas Generales de Tránsito de España. No borrador preliminar, que se adoptará nun futuro próximo, as Reglas de tráfico xa incorporan as seguintes sugerencias da estratexia pontevedresa: un límite de velocidade de 30 km/h en toda a cidade, o recoñecemento de rúas de plataforma única e a presenza de obstáculos físicos para promover a redución da velocidade.

Tamén existe unha iniciativa dos cidadáns europeos para que a UE impoña límites de velocidade de 30 km/h nas cidades, en sintonía coa medida xa adoptada en Pontevedra desde 2011.

Por último sinalar a cooperación con outras institucións de nivel intermedio como as Deputacións, poñendo a disposición do persoal técnico a experiencia e os documentos técnicos empregados no concello para a súa transferencia a outros concellos da provincia.

## Transferability

Q5. Como de doado sería para outras cidades implementar a mesma medida? Que factores facilitan unha transferencia ou a fan máis difícil?

Os principios, a estratexia as liñas de acción ou as medidas adoptadas veñen inspiradas dos grandes acordos tomados ao abeiro das grandes cidades Europeas cara a sostibilidade, por exemplo, conocida como Carta de Aalborg. Todas adaptadas para contribuír á estratexia multiestatal da Vision Cero.

No contexto actual, no que o desenvolvemento sostible, isto é, o impacto que o desenvolvemento ten no medio ambiente e no quecemento do planeta, está no epicentro do debate e das preocupacións a nivel mundial, é preciso promover políticas de desenvolvemento responsables e racionais. Nestas políticas de desenvolvemento debe incluírse unha estratexia de mobilidade urbana sostible, cuxos principios básicos xa recollía a Carta de Aalborg do 27 de maio de 1994, no punto 1.9. Estes principios encaixan e complementan a estratexia de seguridade das cidades por centrar o problema de coexistencia en benestar no cambio radical de prioridades no funcionamento urbano.

"... debemos esforzarnos por mellorar a accesibilidade e por manter o benestar e os modos de vida urbanos á vez que reducimos o transporte. É indispensable para unha cidade viable reducir a mobilidade forzada e deixar de fomentar o uso innecesario dos vehículos motorizados. Daremos prioridade aos medios de transporte respectuosos co medio ambiente -en particular, os desprazamentos a pé, en bicicleta ou mediante os transportes públicos-, e situaremos no centro dos nosos esforzos de planificación unha combinación destes medios. Os diversos medios de transporte urbano motorizados deben ter a función subsidiaria de facilitar o acceso aos servizos locais e de manter a actividade económica das cidades".

O primeiro elemento que facilita ou condiciona a transferibilidade da estratexia de seguridade vial implantada en Pontevedra será, polo tanto, a adhesión aos principios de mobilidade sostible mencionados e a concepción da cidade desde unha perspectiva holística e sistémica. Desde este marco de partida, poderían mencionarse dous factores importantes de cara á transferibilidade da estratexia:

- Modelo propio: cada cidade ten que decidir un modelo adecuado para si mesma. O modelo urbano de Pontevedra é un medio para alcanzar un propósito particular. A transferencia acelerada de ideas prestadas só produciría resultados mediocres no mellor dos casos.

- Visión global: todas as propostas e experiencias teóricas deben poñerse en práctica e ter en conta para producir un modelo: tráfico, vida autónoma, a cidade como centro de socialización, urbanismo, seguridade infantil, mobilidade e accesibilidade, comercio local. A situación existente, a dinámica urbana, a idiosincrasia local e as aspiracións colectivas deben definir o proxecto en función das achegas do axente social.

A estratexia de seguridade vial implantada en Pontevedra foi posible grazas ao desenvolvemento dun modelo urbano sostible, alternativo e singular que posicionou a cidade como referente internacional en materia de mobildidade e deseño urbano. Como exemplo, referenciamos os principais galardóns acadados:

- Premio Soft Mobility de Shenzhen. China 2016
- Premio Euro China Smart Mobility City. Hong Kong 2015
- Premio do Center for Active Design of New York polo deseño saudable 2015
- Premio Cidades que Camiñan 2015
- Premio Habitat da Onu 2014 -Dubai Award pola mejora da calidade de vida
- Premio Intermodes 2013 pola intermodalidade con base peonil
- Cidade amiga dos nenos da Fundación Meniños 2012
- Premio Movilidad Segura 2011 (DGT y FEMP)
- Premio Festival por la seguridad vial 2010
- Premio Nacional da Cultura Galega 2008 pola defensa do patrimonio
- Premio Cermi pola accesibilidade universal en 2007