

10 principios y 25 píldoras peatonales

PARA UNA CIUDAD CAMINABLE



AYUNTAMIENTO
DE PONFERRADA
Concejalía de Movilidad y Transporte



#MenoscochesMasciudad

#DerechoalEspacioPublico

Caminar es el modo de transporte más natural y propio del ser humano, por tanto el principal.

Las ciudades caminables ordenan, diseñan y regulan su espacio público para que los viandantes sean máximos protagonistas de la movilidad urbana y del espacio público.



PRINCIPIO 1
Movilidad de base peatonal

PRINCIPIO 2
Derecho al espacio público

PRINCIPIO 3
Planificación urbanística caminable

PRINCIPIO 4
Diseño urbano caminable

PRINCIPIO 5
Seguridad vial con enfoque peatonal

1. Prioridad peatonal
Los peatones son la base de la movilidad urbana. La planificación urbanística, el diseño urbano y la regulación del espacio público están al servicio del peatón, haciendo que el caminar esté, de forma efectiva, por encima del resto de los modos de desplazamiento.

2. Accesos restringidos
El acceso de vehículos se limita a los necesarios para el funcionamiento de la ciudad. El tráfico de paso y de agitación tienden a desaparecer. A cambio se fortalece el sistema de transporte público urbano e interurbano, especialmente en las grandes ciudades, y se habilitan zonas de aparcamiento periféricas.

3. Ciudades compactas y diversificadas
Su urbanismo genera densidad de población y mezcla de usos; esto propicia el florecimiento de comercios y servicios. Las necesidades cotidianas pueden satisfacerse a pie mediante trayectos que no superan los 15 ó 20 minutos.

4. Aceras continuas
Son cruces en los que las aceras no se interrumpen, sin semáforos para peatones. Uso generalizado en los cruces de acceso a zonas con prioridad peatonal y en torno a equipamientos públicos. Calman el tráfico, dan visibilidad a la continuidad de los itinerarios peatonales y al concepto de ciudad como espacio de prioridad peatonal.

5. Velocidad máxima 30 km/h
Solo en vías excepcionales se permiten velocidades superiores. Se coloca señalización específica en las puertas de acceso a la ciudad y se tiende a liberar el resto de señales. En los entornos escolares y zonas de prioridad peatonal, velocidad máxima 10 km/h.

6. Aparcamiento limitado
Aparcar en la calle no es un derecho. Frente al estacionamiento en vía pública se prefieren fórmulas de parada con tiempo limitado. El estacionamiento se concentra en aparcamientos subterráneos y en bolsas en el borde de los barrios y/o de la ciudad.

7. Plantas bajas activas
En las plantas bajas de los edificios predominan los usos comerciales y de servicios. Los espacios peatonales son generosos para permitir la contemplación de escaparates y la interacción interior-exterior. La deslocalización del comercio hacia la periferia no se considera una decisión adecuada.

8. Transporte público eficaz
En ciudades medias y grandes se prioriza la inversión en un sistema de transporte público urbano e interurbano coordinado y eficaz, competitivo con el coche en cuanto a duración total de los trayectos. Los tiempos de espera son mínimos.

9. Distribución de mercancías fácil
Su regulación no perjudica al pequeño comercio. En zonas de acceso restringido a vehículos se prefieren sistemas que regulan el tiempo de parada frente a los que delimitan espacios concretos para carga y descarga.

10. Pasos sobreelevados
Su uso es generalizado en calles con aceras. Son accesibles y conectan con las aceras sin discontinuidades. Calman el tráfico, dan visibilidad a la continuidad de los itinerarios peatonales y al concepto de ciudad como espacio de prioridad peatonal. Están alineados con las aceras evitando rodeos innecesarios.

11. Limitación del espacio rodado
El espacio destinado a la circulación y aparcamiento de vehículos se reduce pasando a un plano secundario. Por norma general los carriles de circulación no superan los 3 metros de anchura. El aparcamiento en la calle tiende a ser excepcional.

12. Itinerarios peatonales principales
La prioridad peatonal del interior de los barrios se prolonga a lo largo de determinados itinerarios peatonales que los conectan de manera continua y directa con otros barrios de la ciudad. Son itinerarios accesibles y atractivos.

13. Aceras accesibles, completas y peatonales
El itinerario peatonal accesible es claro y continuo en toda su longitud y se mantiene en los cruces. Las aceras están equipadas con bandas de servicios para bancos, árboles, farolas... fuera del itinerario peatonal. Son lugares de socialización, exclusivamente peatonales: no se admite en ellas circulación de bicicletas ni de otros vehículos.

14. Plataformas únicas
Espacios compartidos con prioridad peatonal. Uso generalizado en calles donde no es posible ejecutar aceras accesibles y banda de servicios y en otras zonas con prioridad peatonal. Su diseño no reproduce el esquema tradicional de calles con calzada segregada y lineal. Velocidad máxima 10 km/h. Incorporan señalización podotáctil según criterios de accesibilidad para personas con problemas de visión.

15. Calles para la infancia
El diseño urbano propicia que la infancia recupere la calle. No se consideran admisibles diseños de calles donde los escolares de primaria no puedan caminar con autonomía. Se fomenta el juego libre.

16. Aceras peatonales
Bicicletas, patines y otros vehículos de movilidad personal (VMP) que ayudan a reducir coches en la ciudad son aliados de la caminabilidad. Sin embargo su circulación nunca debe ser una amenaza para quienes caminan. Las aceras son espacios exclusivamente peatonales y la acera-bici no es un recurso admisible.

17. Sendas peatonales interurbanas
Se amplía la dimensión peatonal de la ciudad y se aumenta la distancia considerada asumible para desplazarse a pie. Se fomenta que las conexiones con otros núcleos cercanos también se realicen caminando.

18. Espacio público estancial y diverso
Las calles y las plazas no son un simple espacio de tránsito: son espacios de socialización equipados para la estancia, el juego, la celebración, las manifestaciones culturales y el encuentro social. Garantizar la posibilidad de asiento cada poca distancia posibilita además el caminar de las personas ancianas.

19. Entornos escolares caminables
La circulación motorizada en torno a los colegios tiende a limitarse, procurando colchones verdes peatonales o semipeatonales a su alrededor. Velocidad máxima 10 km/h. Los caminos escolares seguros son importantes herramientas para las ciudades caminables.

20. Infraestructura verde
Los árboles son, junto con las personas, protagonistas del espacio público, gozan de espacio suficiente para su correcto desarrollo y su presencia es constante. Invertir dinero para su correcta elección, plantación y cuidado se considera invertir dinero en salud pública.

21. Pasos transversales seguros
El diseño urbano garantiza la reducción de velocidad antes de llegar a ellos. Bien iluminados en toda su longitud, sin bandas de aparcamientos u otros obstáculos visuales en los 3 metros anteriores. La separación entre dos consecutivos no supera los 75 metros. La regulación semafórica peatonal tiende a ser excepcional.

22. Barrios caminables
La caminabilidad abarca a todo el espacio urbano, no sólo a los centros históricos. El interior de cada barrio es una zona de prioridad peatonal con tráfico de paso prácticamente nulo.

23. Espacio público inclusivo
Se cumplen las normas de accesibilidad y el diseño del espacio público favorece que salgamos a la calle en silla de ruedas o aprendiendo a caminar, con bastón o andador, carrito de la compra, portando a un bebé, o sin visión.

24. Transporte público ecológico y accesible
Propulsado con energía limpia, no produce contaminación acústica ni atmosférica. Las paradas, los vehículos y la información cumplen con las normas de accesibilidad. Las paradas incluyen horarios e itinerarios expresados de forma fácilmente inteligible, así como señalización digital del tiempo de espera.

25. Presencia de agua
Abundan las fuentes para beber, así como las fuentes ornamentales y los juegos de agua. El frescor y el sonido del agua son valorados como indicadores de calidad ambiental.

PRINCIPIO 6
Alianza sostenible

PRINCIPIO 7
Visión global

PRINCIPIO 8
Ciudad inclusiva

PRINCIPIO 9
Autonomía infantil

PRINCIPIO 10
Medio ambiente urbano saludable