



Ciudades para los peatones.

Hacia “walkable cities”. Métodos y propuestas

Victoria Casanovas Moreno-Torres
María D. Espejo Jiménez

Índice

1. Introducción

¿Por qué hablar de “walkable cities”?

2. Beneficios

Algunos datos de interés

3. Métodos y propuestas

3.1 Recorridos útiles

3.2 Recorridos seguros

3.3 Recorridos cómodos

3.4 Recorridos interesantes

4. Caso de estudio

Donostia Camina Plus

5. Conclusiones

6. Bibliografía

1. Introducción

¿Por qué hablar de “walkable cities”?

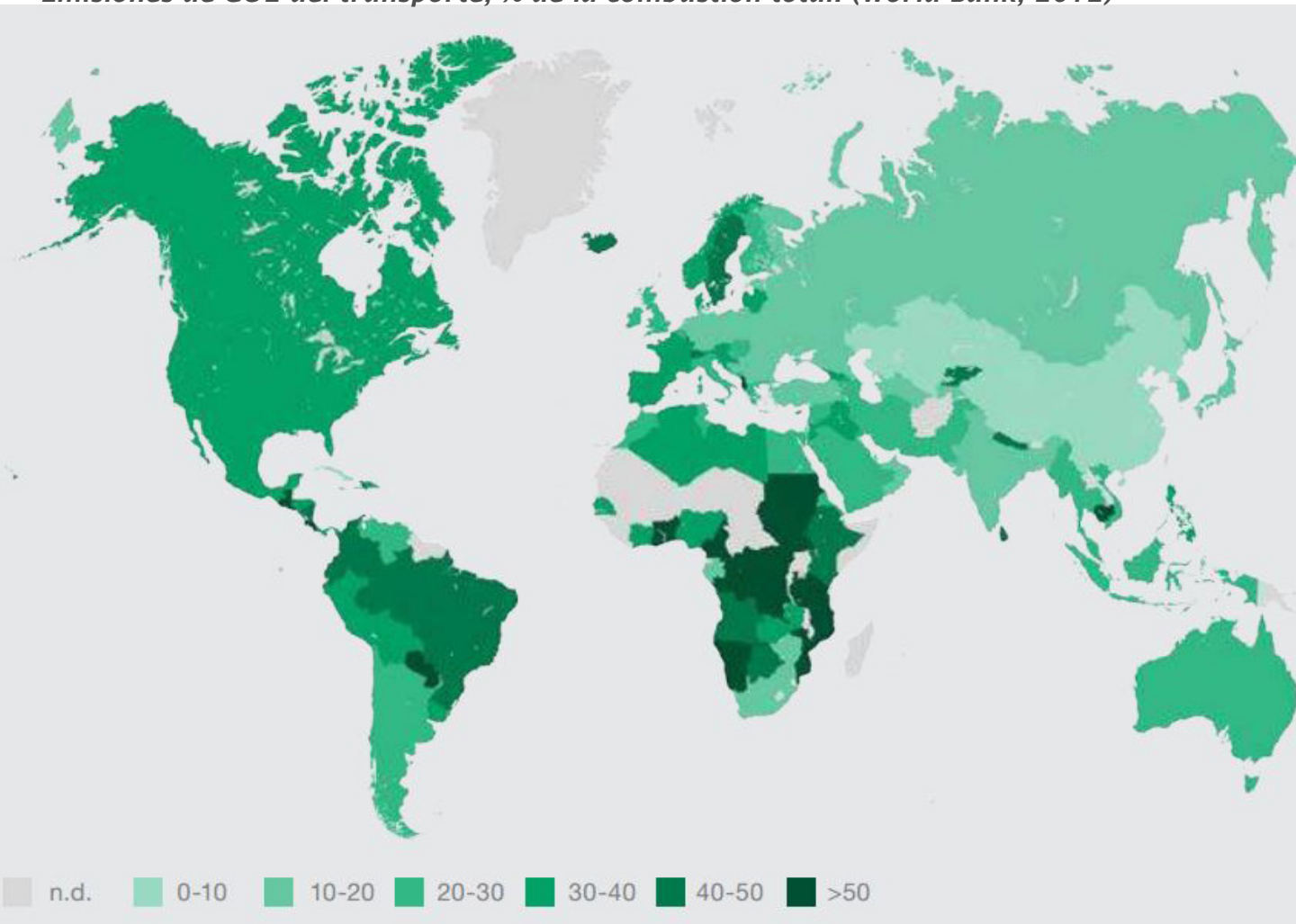
Calles y espacios públicos

El viario y espacio público debería ocupar una superficie mayor del 30-35% del área total de la ciudad para que sea más habitable.

(UN-Habitat, 2013)

New York	37%
Hong Kong	34%
Paris	29%
Sydney	26%
Brussel	25%
Los Angeles	23%
Copenhagen	22%
Moscow	14%

Emissiones de CO2 del transporte, % de la combustión total. (World Bank, 2012)



2. Beneficios

Medioambientales

Reducción emisiones de CO2

Ciudades habitables

Servicios sostenibles

Transportes eficientes

Sociales

Cohesión social e igualdad

Seguridad

Bienestar y salud

Económicos

Mejora de economía local

Regeneración urbana

Ciudades atractivas

Ahorro de costes

Políticos

Oportunidades en el planeamiento

Desarrollo sostenible

Liderazgo

Algunos datos de interés de “walkable cities”

-40% niveles de CO2

-50% de contaminación acústica

-4.8% personas con obesidad

-20% mortalidad

Caminar regularmente disminuye el riesgo a sufrir diabetes, ataques de corazón...

-67% de atropellos

+3.1 amigos por persona

10 empleos creados

En zonas peatonales se crean más empleo que en zonas de tráfico rodado

+335% visitantes anuales

-50% de gastos totales

x5 la habitabilidad de una ciudad

+830% de residentes

3. Métodos y propuestas



3.1 Recorridos útiles

- _ Poner los coches en su lugar
- _ Integrar o segregar la circulación
- _ Otras maneras de usar el coche
- _ Mezclar los usos
- _ Red de transporte intermodal

Antes y después de la intervención en Herald Square (Nueva York) para dar prioridad a los peatones.

3. Métodos y propuestas



Red ciclista y de peatones "Indianapolis Cultural Trail" que conecta distintos barrios de la ciudad. Fountain Square (Indianapolis)

3. Métodos y propuestas



La Alianza Ciudades 30 km/h reconoce a aquellos municipios que han limitado de manera genérica por debajo de los 30 km/h en alguna zona de la ciudad.



3.2 Recorridos seguros

- _ Proteger a los peatones
- Protección contra el tráfico rodado
- Protección contra el mal tiempo
- _ Adaptar la ciudad a las bicicletas

3. Métodos y propuestas

Dimensiones de las calles

1 metro de calle por cada 10-15 personas por minuto

Gehl, J. *La humanización del espacio urbano.*

Las ciudades deben estar dimensionadas según el flujo de personas y si la comparten con medios de transporte. Taksim, Estambul.

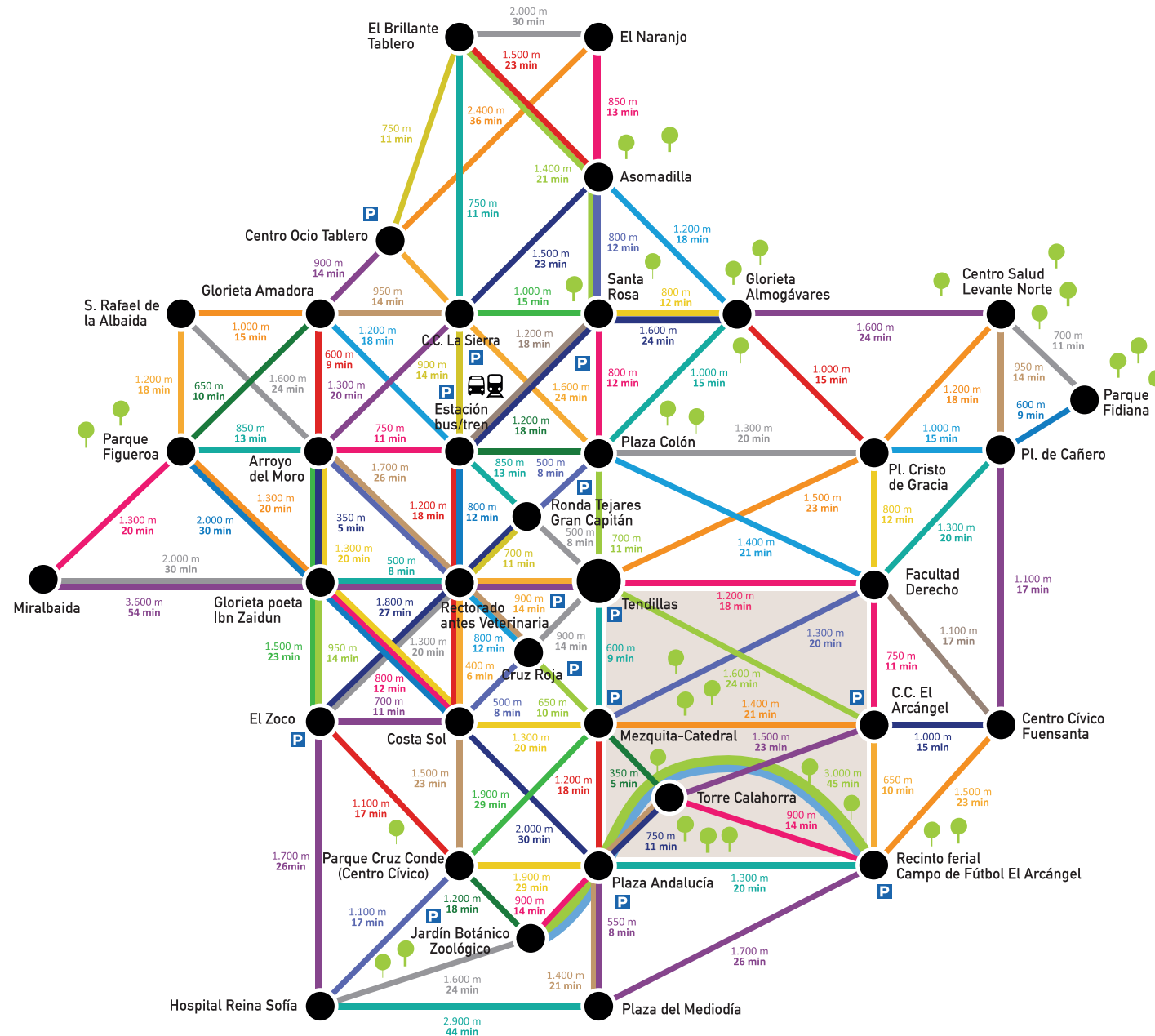
3.3 Recorridos cómodos

_ Escala de la ciudad

_ Escala lejana



3. Métodos y propuestas



“Metrominuto de la ciudad de Córdoba”. Metrominuto es una iniciativa que intenta promover los desplazamientos a pie, creando planos a modo de planos de metro, que dan idea de las distancias y los recorridos de la ciudad.

3. Métodos y propuestas

Actividad necesaria-----> Espacio público de calidad----->Actividad opcional

Ambientes exteriores de poca calidad



Actividades estrictamente necesarias

Ambientes exteriores de calidad



Actividades de ocio



Más desplazamientos a pie

Espacio que permite distintos tipos de actividad. Plaza de las Pasiegas (Granada)



3.4 Recorridos interesantes

- _ Actividades interesantes
- _ Espacios públicos animados
- _ Micropausas

3. Métodos y propuestas



Cascada de agua gigante de "Saturday's Summer Street", un evento anual en la ciudad de Nueva York.

4. Caso de estudio



*Izquierda: Antes y después de las actuaciones de mejoras en los años 90 en las calles del centro urbano.
Arriba: Mejora de las comunicaciones verticales.*

Donostia Camina Plus

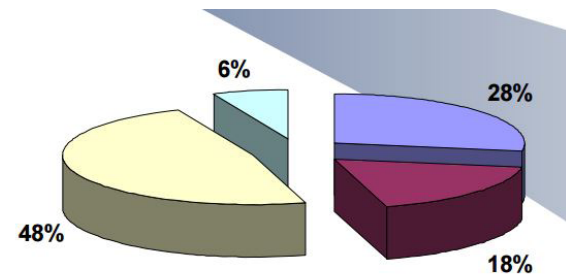
Antecedentes: Plan de Movilidad de 1994 y Donostia Camina

Plan novedoso que ya empezó a tratar temas de sostenibilidad y llevó a cabo las siguientes acciones:

- Transformación del tráfico urbano y la funcionalidad de la red viaria -> cambios en la ordenación de tráfico, eliminación de tráfico de paso y limitación de los accesos.
- Creación de ejes peatonales, principalmente en el ensanche de la ciudad.
- Control del estacionamiento en superficie y nuevos aparcamientos de residentes y visitantes.
- Apuesta por la movilidad ciclista, mediante la creación de una red básica de carril bici.
- La mejora y optimización de la red urbana de autobús
- Fomento del desplazamiento a pie entre barrios mediante la eliminación de barreras e implantación de modos de transporte vertical (ascensores)

Problemas: Planes clásicos de tráfico y Planes con programas sectoriales (viario, aparcamiento, peatones, bicicletas, etc.) sin coordinación entre sí.

4. Caso de estudio

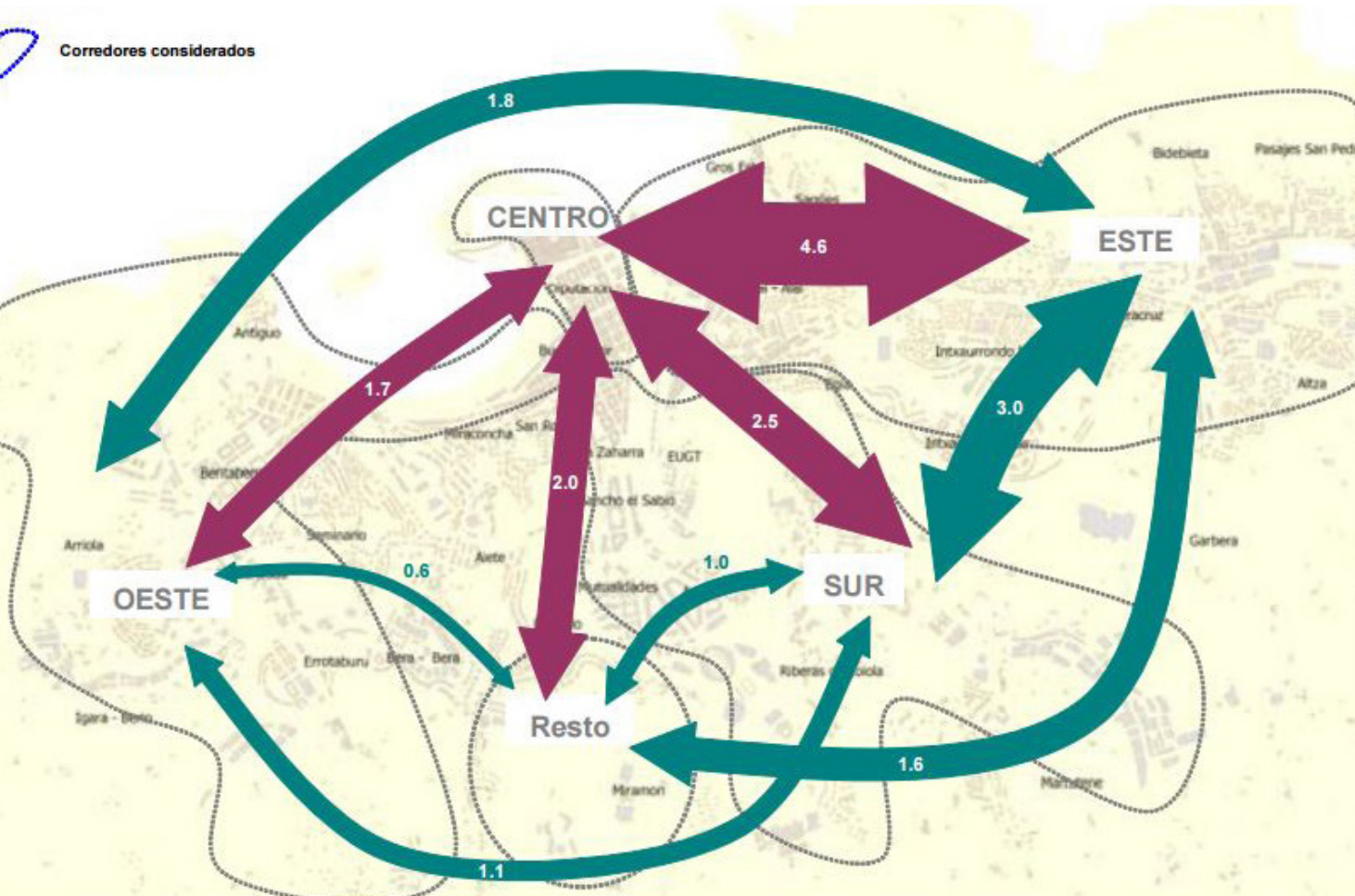


■ Vehículo privado	131.257
■ Transporte público	85.173
□ Andando	227.950
□ Otros	30.821
TOTAL	475.201

Izquierda: Desplazamientos diarios en la región según el tipo de transporte.

Abajo: Relaciones espaciales en transporte público. Millones de desplazamientos anuales.

Corredores considerados



_Plan de Movilidad Urbana Sostenible Donostia/San Sebastián. 2008-2024

Engloba todas las políticas de movilidad urbana. Es documento integrador de las distintas acciones.

_ Objetivos

- Fomentar los **modos no motorizados**
- Potenciar un mayor peso del **transporte público** respecto al automóvil privado en el reparto modal
- Conseguir un **uso más adecuado**, social y ambientalmente óptimo **del espacio público urbano**
- Incidir sobre la conducta de movilidad de la población donostiarra
- Contribuir a la **planificación sostenible** del desarrollo urbano.

_ Áreas de intervención

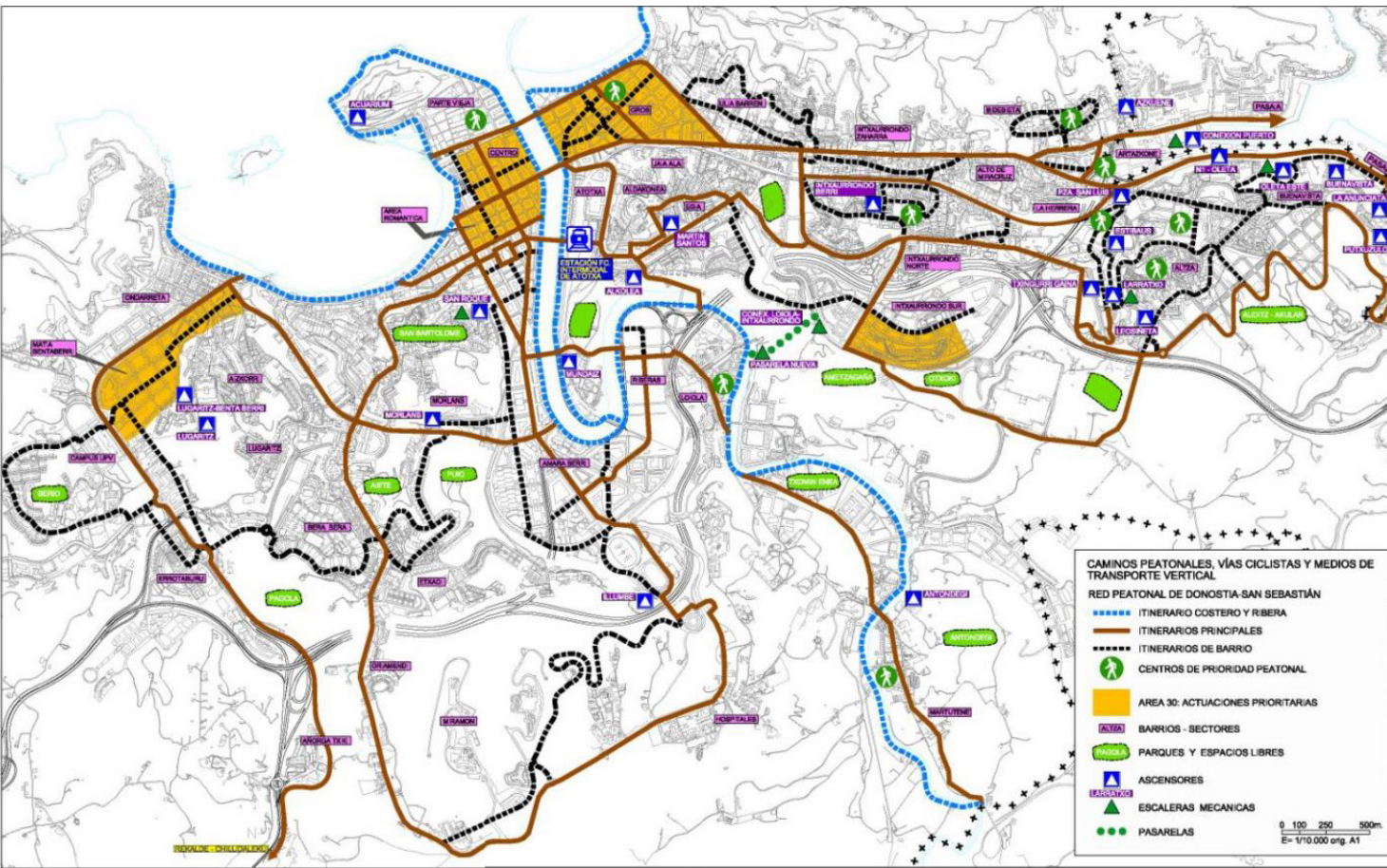
- Movilidad peatonal
- Movilidad ciclista
- Transporte público
- Ordenación del tráfico
- Circulación y distribución de mercancías
- Intervenciones sobre el espacio público
- Espacio ciudadano
- Aparcamiento
- Gestión de flotas de vehículos limpios
- Programa de coche de uso compartido

4. Caso de estudio

Objetivos

1. Aumentar el número de viajes realizados andando
2. Mejorar la calidad de los itinerarios peatonales
3. Establecer nuevas áreas estanciales con prioridad peatonal

Red de itinerarios, vías ciclistas, conexiones y accesibilidad vertical.



_ Movilidad Peatonal: Donostia Camina Plus

Acciones:

- **Extender los itinerarios actuales a los barrios de la periferia urbana y suburbana**, resolviendo los puntos de conflicto con los modos motorizados. Las redes no motorizadas estructuran los barrios para extenderse al conjunto de la ciudad, integrándolos en las correspondientes redes comarcales
- **Conexiones con los servicios**, sobre todo en los pequeños desplazamientos dentro de los propios barrios

- Creación de **dos redes de itinerarios:**

1. Itinerarios principales

de la ciudad, que resuelven la conectividad entre los barrios, el centro urbano y los grandes enclaves. En parte de sus trazados coinciden con vías importantes para la movilidad motorizada->el **tratamiento del espacio peatonal no puede ser homogéneo**, pero se garantizan unos estándares de diseño mínimos física y funcionalmente-> conseguir aumentar el radio de acción peatonal” y espacios de calidad ambiental.

4. Caso de estudio



Mejoras en las redes de itinerarios peatonales y espacios públicos.

2. Itinerarios y centros de barrio, que forman el espacio de movilidad “no motorizada” para los viajes interiores hacia los equipamientos y servicios desde la residencia y desde las paradas del transporte colectivo y estaciones. Las **actividades de proximidad** quedan **integradas en la red peatonal** y de espacios libres de coches-> la seguridad vial y más accesible. El desplazamiento a pie empieza desde los viajes más cercanos para ir extendiéndose a los de mayor distancia ->la red cumple los criterios de continuidad, amabilidad, accesibilidad e intermodalidad.

Resultado:

Donostia generaba en 2002, 242.000 desplazamientos de ida (1 sentido), siendo su movilidad total aproximadamente el doble. De estos, **50% de los viajes totales se realizaban mediante transporte motorizado**. Ya era alto el porcentaje de desplazamientos a pie y bicicleta. Sin embargo, estos desplazamientos en su mayoría se localizaban dentro del centro de la ciudad. Hasta ahora, **ha aumentado un 16%** los desplazamientos a pie, y se espera un aumento del 25% en 2024.

5. Conclusiones

- **Caminar como forma de desplazamiento** está siendo cada vez **más valorada** por lo que las ciudades tienen que fomentar este transporte.
- En la mayoría de las ciudades, ya se ha realizado acciones para fomentar el desplazamiento a pie pero estos esfuerzos se han localizado en el centro y muchas veces **no se han preocupado de las zonas suburbanas**.
- Los esfuerzos deben ir enfocados a conseguir **zonas peatonales y espacios públicos de calidad** en los barrios antiguos **mediante el diseño** de redes peatonales **y mediante conexiones** con distintas partes de la ciudad.
- Los espacios públicos y distintos tipos de **actividades** que pueden encontrarse por el camino son incentivos para **aumentar el número de peatones**.
- Para conseguir walkable cities es necesario una **red de transporte intermodal** bien conectada entre sí.

6. Bibliografía

Libros

GEHL, J. (2004). *La humanización del espacio urbano*. Reverté, Barcelona.

SPECK, J. (2012). *Walkable City. How downtown can save America, one step at a time*.

ARUP (2016). *Cities alive. Towards a walking world*. Londres

Páginas web

Ciudades que caminan. (febrero 2017) <http://www.ciudadesquecaminan.org>

Ayuntamiento de San Sebastián (1999). *Donostia Camina*.

Ayuntamiento de San Sebastián (2008). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible Donostia-San Sebastián 2008-2024*