



# **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

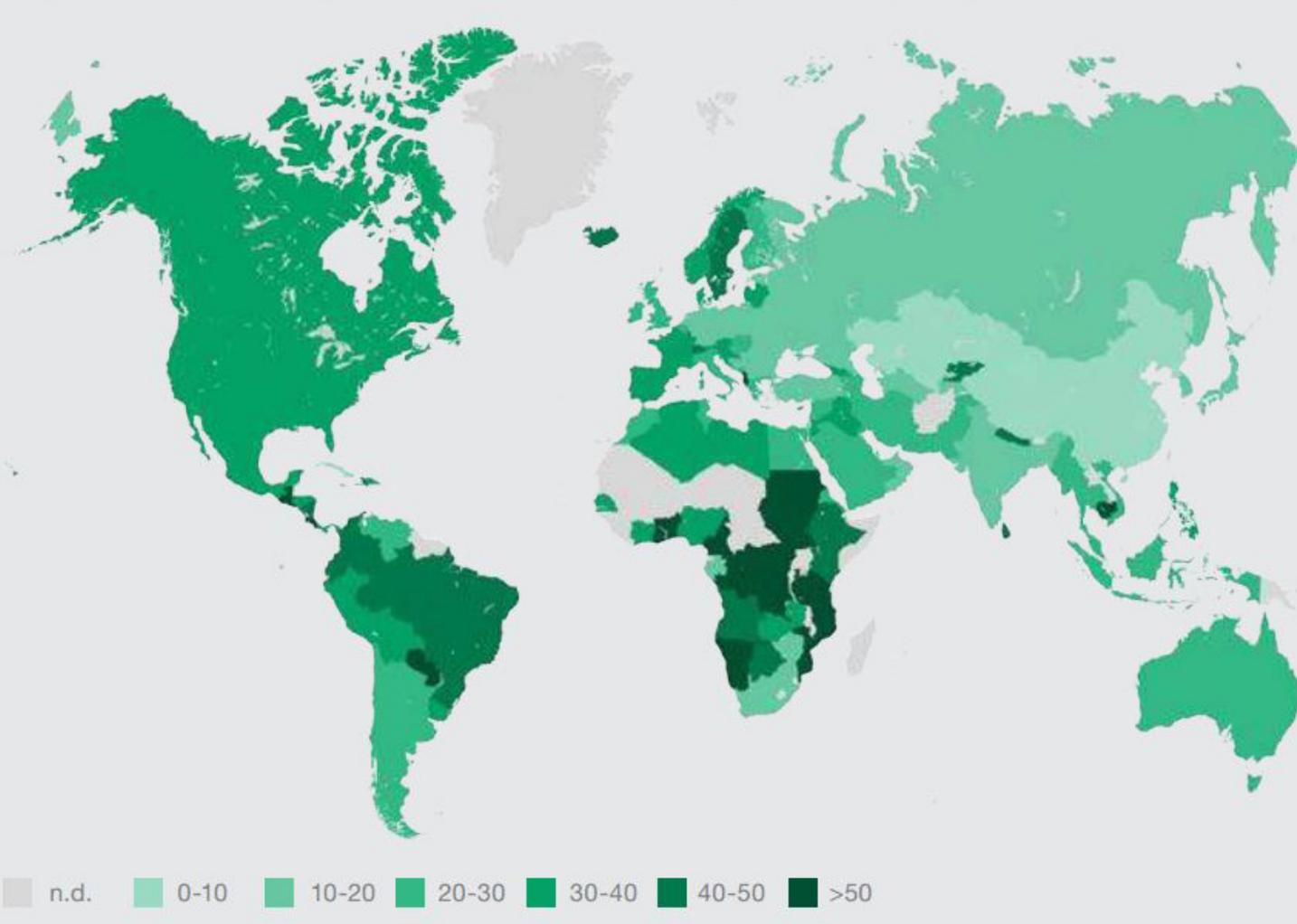
¿Por qué hablar de “walkable cities”?

## 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



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

## 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

# 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.*

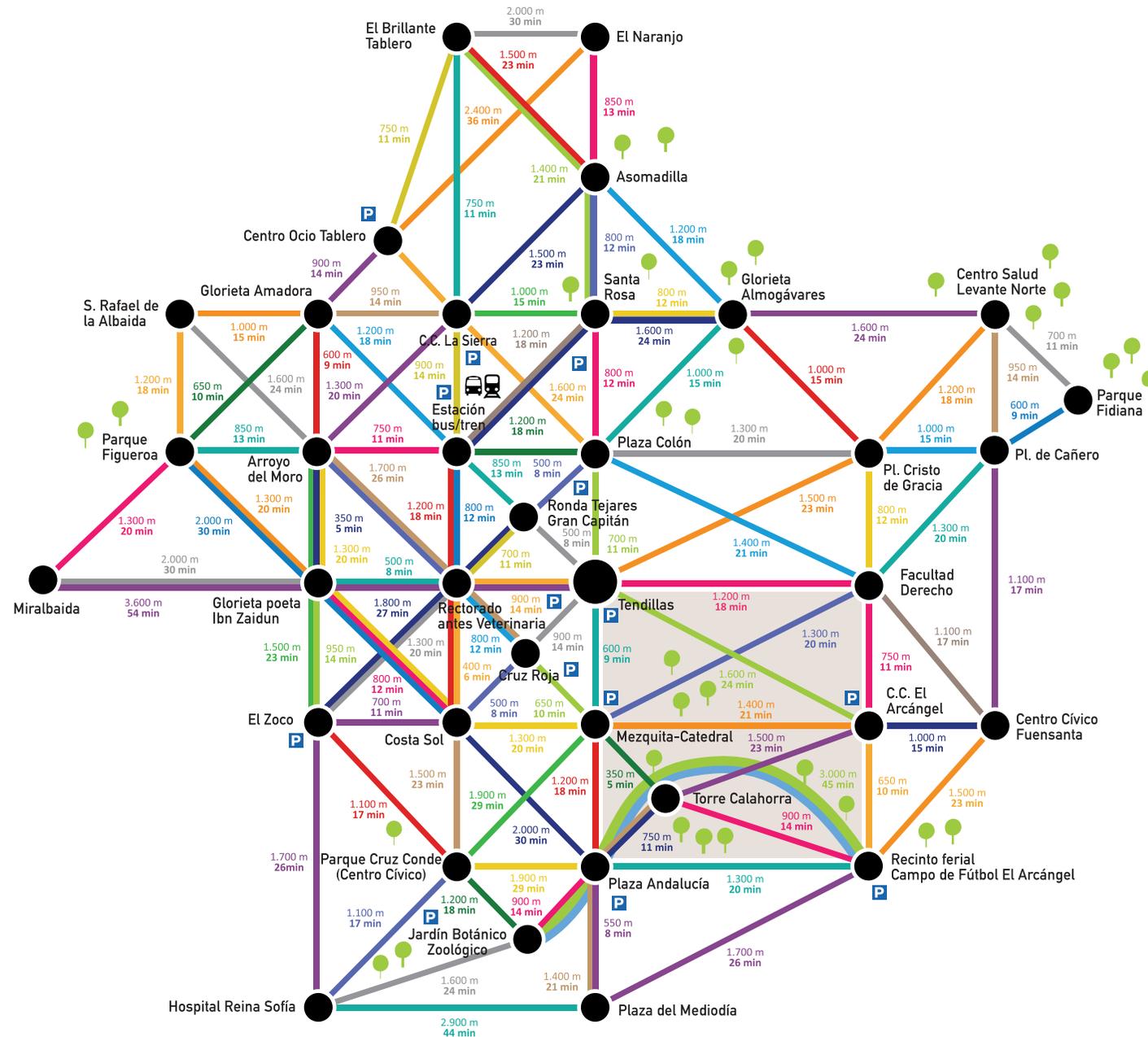
## 3.3 Recorridos cómodos

\_ 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



## 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**:

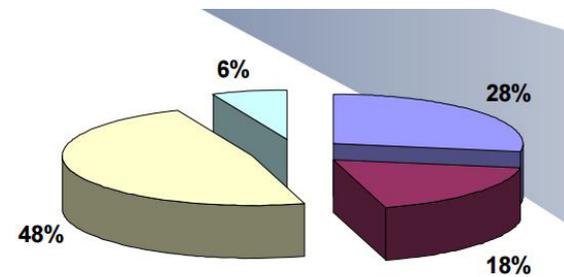
- Transformación del **tráfico urbano** y la funcionalidad de la **red viaria** -> cambios en la ordenación de tráfico, eliminación de tráfico de paso y limitación de los accesos.
- Creación de **ejes peatonales**, principalmente en el ensanche de la ciudad.
- Control del **estacionamiento** en superficie 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)



*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.*

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

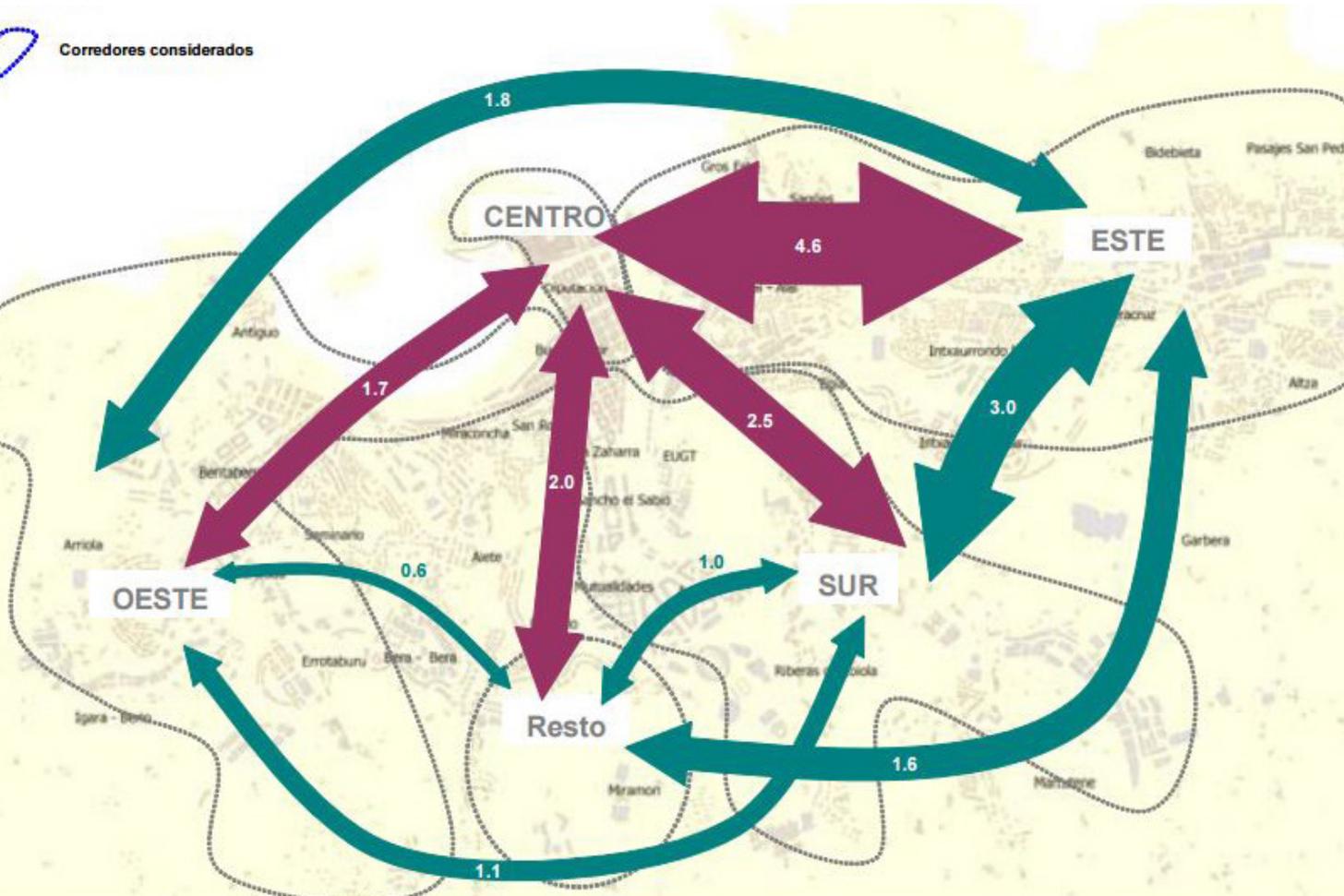
# 4. Caso de estudio



■ Vehículo privado	131.257
■ Transporte público	85.173
□ Andando	227.950
□ Otros	30.821
<b>TOTAL</b>	<b>475.201</b>

*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**

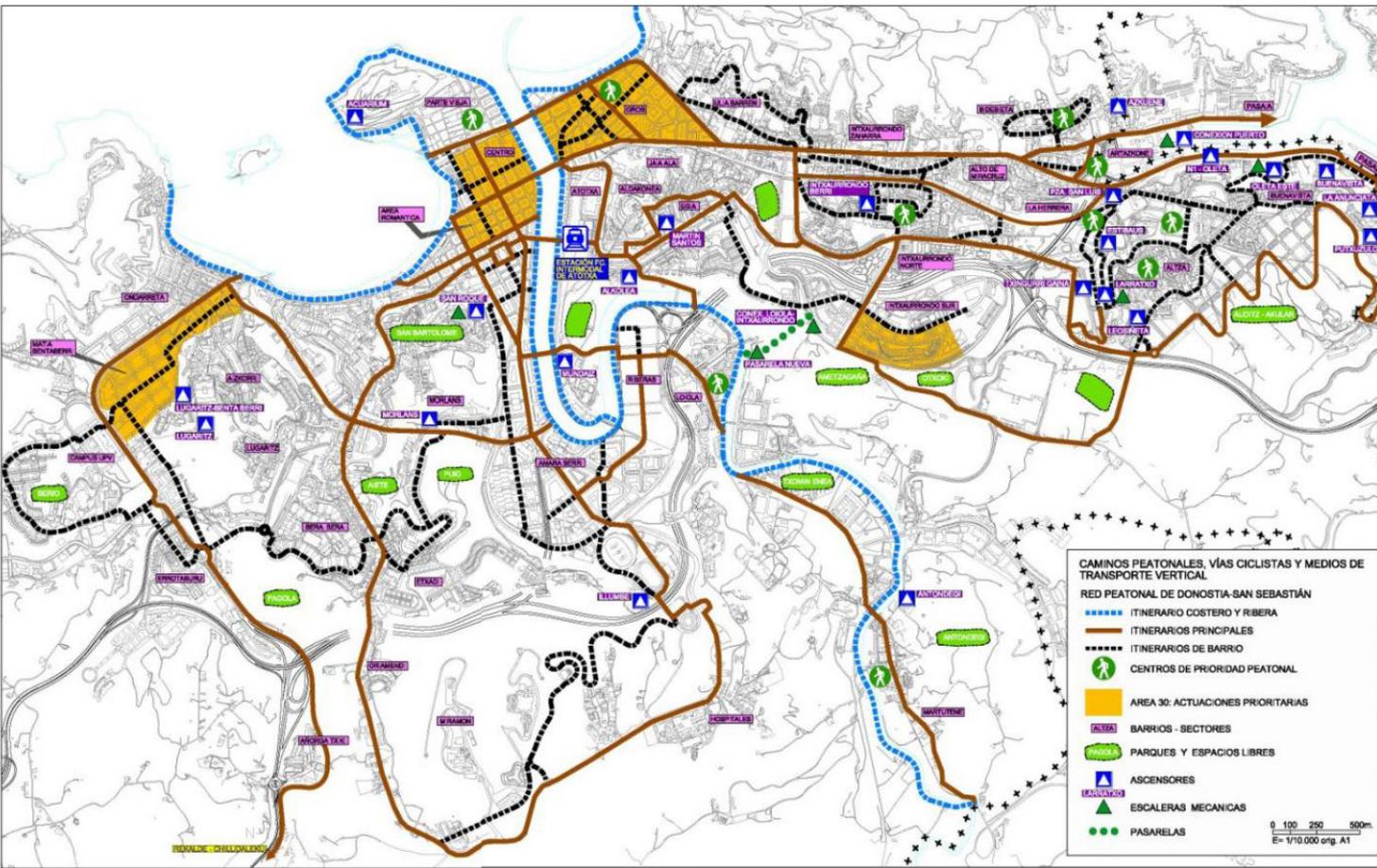
- Movilidad peatonal
- Movilidad ciclista
- Transporte público
- Ordenación del tráfico
- Circulación y distribución de mercancías
- Intervenciones sobre el espacio público
- Espacio ciudadano
- Aparcamiento
- Gestión de flotas de vehículos limpios
- Programa de coche de uso compartido

# 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*