

FICHA 8

Redes peatonales y áreas estanciales

1. Definiciones

Se entiende por redes peatonales las constituidas por el conjunto de los espacios públicos dedicados a uso peatonal, que aseguran un acceso sin barreras arquitectónicas a todos y cada uno de los usos implantados en la trama urbana, según las especificaciones de diseño contenidas en la ley 8/1993, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas y en los reglamentos que la desarrollen.

Dentro del municipio de Madrid, no se admitirá la construcción de espacios peatonales nuevos o la remodelación de los existentes, que no cumplan con las especificaciones de la citada Ley. Todos los planes y proyectos que afecten a la definición de elementos del espacio peatonal deberán justificar explícitamente el cumplimiento de este extremo.

Los espacios peatonales deben prever zonas para el paso de los vehículos de emergencia, en especial cuando den acceso o servicio a edificios con cualquiera de los usos contemplados en el RPICM.

Dentro de la red peatonal, se denominan:

Área estancial, constituida por aquellos espacios públicos libres de edificación, adyacentes a la red viaria, cuya función principal es facilitar la permanencia temporal de los peatones en la vía pública, constituyendo elementos calificadoros del espacio urbano por dotar al mismo de mayores oportunidades de relación e intercambio social.

Itinerarios peatonales principales, los conjuntos articulados de áreas estanciales dispuestos para unir entre sí los puntos principales de atracción de viajes peatonales, como son: equipamientos, zonas comerciales o de concentración de empleo, estaciones e intercambiadores de transporte, etc, conectando el mayor número posible de vías. Pueden coincidir con recorridos históricos o responder a motivos más lúdicos, como el de favorecer el acceso a zonas verdes, de peatones y ciclistas.

2. Tipología de áreas estanciales

Los elementos del espacio peatonal que constituyen áreas estanciales son:

- Las aceras con anchura superior a seis (6) metros.
- Los bulevares con anchuras superiores a ocho (8) metros.
- Las calles, sendas, plazas y otros espacios peatonales.
- Los ámbitos ajardinados.
- Las calles de prioridad peatonal

3. Criterios generales de localización y diseño de Itinerarios Peatonales Principales

3.1. Objetivo y campo de aplicación

Los Itinerarios Peatonales Principales tienen como objetivo conformar una red de espacios de tránsito y uso peatonal identificables por sus características de diseño y acondicionamiento, que faciliten y estructuren los desplazamientos a pie en el conjunto urbano, comunicando los diferentes barrios y distritos entre sí.

Todos los instrumentos de planeamiento que afecten a la definición y construcción de la Vía Pública en el municipio de Madrid, deberán considerar la posibilidad de contribuir a la constitución de la red de Itinerarios Peatonales Principales. Por su parte, todos los programas de actuación urbanística, planes parciales, y sus correspondientes proyectos de urbanización, definirán los itinerarios principales de su ámbito de ordenación, que aseguren la conexión a pie con las áreas urbanas próximas y, en su interior, articulen el conjunto con los puntos de gran afluencia peatonal (equipamientos, zonas comerciales, intercambiadores de transporte, centros de empleo, zonas verdes, etc), conectando el mayor número posible de vías.

3.2. Criterios de localización

Los itinerarios peatonales principales discurrirán preferentemente por ámbitos, que reúnan las adecuadas condiciones ambientales, evitando la travesía de zonas ruidosas y contaminadas, y estén específicamente diseñadas para ello, en particular, en lo referente a la protección del peatón frente al tráfico motorizado.

Siempre que los itinerarios peatonales principales discurran sobre calles convencionales, se localizarán preferentemente sobre vías colectoras locales.

Los itinerarios peatonales principales deben conectar el mayor número posible de puntos potenciales de origen y destino de viajes de la manera más directa y tener una posición central dentro de la red, para evitar que desviaciones innecesarias, disuadan de su utilización. En caso de que éstas sean inevitables, deben compensarse con factores de amenidad.

Los ejes comerciales, los recorridos culturales e históricos, las conexiones entre espacios de ocio, las vías que den acceso al transporte público, etc, constituirán espacios preferentes para la localización de itinerarios peatonales principales.

En los nuevos desarrollos, los itinerarios peatonales principales deberán integrar en su diseño los arroyos y vías pecuarias existentes en el ámbito, así como los puntos topográficos que proporcionen vistas panorámicas y otros elementos significativos del medio natural que contribuyan a potenciar las características del mismo.

Los proyectos de rehabilitación de vías urbanas o los planes de adaptación del viario del casco histórico o áreas consolidadas tenderán a ampliar los itinerarios peatonales principales existentes o a crearlos y a conectarlos con los de las zonas limítrofes.

3.3. Cualidades y criterios de diseño

El diseño de los itinerarios principales debe tratar de potenciar las siguientes cualidades:

Atractivo, en relación con factores estéticos, sensación de agrado e interés por el entorno.

Confortabilidad, en relación con la protección del peatón frente a inclemencias del tiempo, frente al ruido, el estacionamiento indiscriminado, la comodidad del pavimento, etc.

Conveniencia, en relación con las cualidades que hacen el paseo o circulación de peatones sencillo, directo, sin rodeos.

Seguridad, en relación a la protección de los peatones respecto al tráfico motorizado y a la vigilancia natural del itinerario.

Coherencia, en relación a un diseño fácilmente comprensible.

Continuidad axial, en relación a la creación de un red urbana continua y legible.

Para la consecución de estas cualidades, se recomiendan los siguientes criterios de diseño:

Proteger los itinerarios adecuadamente de las condiciones climatológicas extremas mediante una orientación adecuada o su acondicionamiento (arbolado, paravientos, elementos de sombra, etc).

Adecuar su diseño y acondicionamiento a las funciones concretas que cumplan en cada tramo, ensanchándolos allí donde la presencia de otros usuarios pueda reducir la sección libre para el tránsito de peatones.

Dotarlos de variedad, mediante la alternancia de tramos lineales y ensanchamientos, evitando el uso de tramos rectos demasiado largos, que pueden constituir un factor psicológico que disuada de su utilización, y mediante la utilización de diseños y acondicionamientos diversos, que introduzcan contrastes.

Darles la máxima continuidad posible en los puntos de encuentro con el viario rodado, adelantando las aceras sobre las bandas de estacionamiento o elevando la calzada hasta el nivel de la acera, si fuese preciso.

Favorecer mediante pendientes suaves su utilización por todo tipo de usuarios: evitando que puedan resultar excesivas para las personas con movilidad reducida y salvando las diferencias de nivel mediante graduales y cortos ascensos o descensos, preferentemente diseñados en forma de rampas.

Darles una posición perimetral y de dominio visual cuando su trazado discorra junto a amplios espacios libres públicos, para aprovechar la protección que suponen los edificios, a la vez que se les dota de mejores perspectivas del entorno.

Dotarles de señas de identidad, de forma que su presencia resulte evidente tanto para sus usuarios como para los conductores de vehículos, y de la adecuada señalización para la orientación de los viandantes

Cuando atraviesen o conecten parques, espacios deportivos o de ocio, tratar de incorporar en su diseño carriles bici.

Diseñar las bandas destinadas al tránsito para un adecuado nivel de servicio, evitando densidades superiores a 0,5 peatones/m² y suponiendo una velocidad media de circulación de 1 m/sg.

En lo relativo a acondicionamiento de áreas estanciales (pavimentación, iluminación, señalización, arbolado y jardinería, mobiliario, etc) y sin perjuicio de los que se establece en esta ficha, se estará a lo dispuesto en las Fichas 10.0 a 10.6 de la presente Instrucción.

El diseño de los itinerarios principales debe facilitar el cumplimiento de las condiciones de entorno y accesibilidad a edificios establecidos por el RPICM.

4. Áreas estanciales: aceras

4.1. Definición

Las aceras son bandas longitudinal elevadas respecto a la calzada y reservadas para el tránsito de peatones.

4.2. Especificaciones

Para que una acera pueda ser considerada área estancial deberá tener una anchura mínima de seis (6) metros. En suelo urbano, en secciones de calle especialmente constreñidas, se admitirán anchuras inferiores hasta un mínimo absoluto de cuatro(4) metros.

Las condiciones generales del diseño de aceras se establecen en la Ficha 4.2, de la presente Instrucción.

Las aceras que constituyan áreas estanciales deberán acondicionarse con arbolado y mobiliario, con al menos un banco cada treinta (30) metros de longitud.

4.3. Criterios de implantación

Se recomienda localizar aceras de más de 6 metros de anchura en tramos de calle con acceso a edificios de equipamiento docente (colegios, institutos, centros universitarios, etc), cultural (museos, salas de exposiciones, teatros, cines, etc), deportivo, administración pública, terciario-recreativo, así como en los accesos a intercambiadores de transporte, paradas de transporte público, etc.

En los casos anteriores, en que existan limitaciones derivadas de la sección de la calle, se utilizarán las bandas de estacionamiento para ampliar la acera hasta el mínimo de seis metros establecido en esta Instrucción, evitando retranqueos de alineación que afecten sólo a una parte de una manzana. En tales casos, se dispondrán elementos en la acera, que eviten que los vehículos estacionados sobrepasen la vertical del bordillo (bolardos, etc).

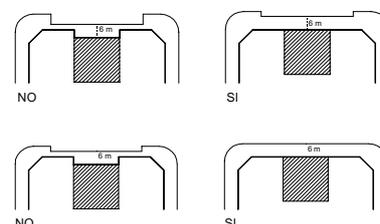


Figura 8-1. DISPOSICIONES ERRÓNEAS Y ADECUADAS PARA ÁREAS ESTANCIALES > 6m ADYACENTES A DOTACIONES

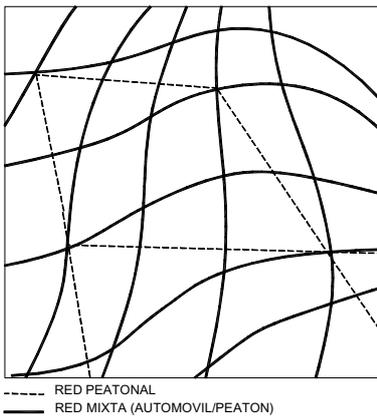


Figura 8-2. CONFIGURACIÓN PROPICIA DE LA RED PEATONAL DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD PERCIBIDA: RECTILÍNEA EN LA RED PEATONAL Y LIBRE EN LA RED MIXTA

5. Áreas estanciales: sendas

5.1. Definición

Se definen como *sendas peatonales* las vías de circulación peatonal que, separadas de las calzadas de circulación rodada, discurren por espacios no caracterizados por el acceso a edificios o parcelas.

5.2. Especificaciones

5.2.1. Anchura

Se fija una anchura mínima de tres (3) metros.

5.2.2. Pendiente

Se establecen las siguientes pendientes máximas:

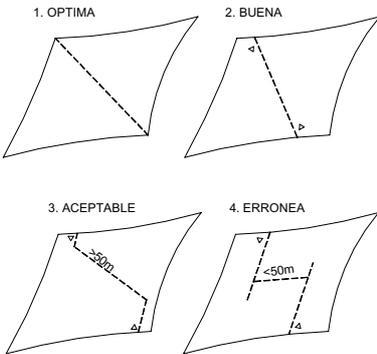


Figura 8-3. DIMENSIÓN MÍNIMA DE UN SECTOR DE SENDA SIN CONTROL VISUAL DESDE LOS ESPACIOS CIRCUNDANTES

CUADRO 8 - 5.2.2 PENDIENTE MÁXIMA EN SENDAS PEATONALES		
Situación	Pendiente máxima (%)	Longitud (m)
Normal	5	20
Excepcional	6	15
	7	10
	8	3

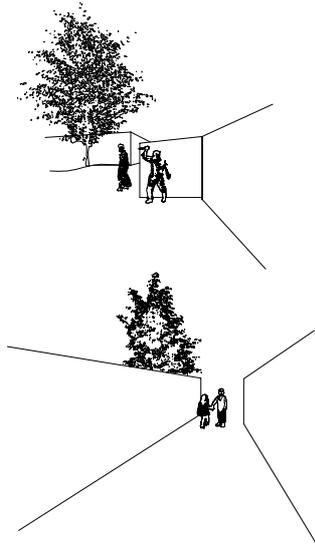


Figura 8-4. CONFIGURACIONES DE SENDA INADECUADA/ADECUADA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD PERCIBIDA: ESPACIO FRAGMENTADO Y QUIEBROS. (Fuente: DoT, 1994)

5.2.3. Visibilidad de seguridad

La seguridad real así como la percibida son temas que tienen cada vez más peso en el diseño urbano. Con el fin de aumentar ambas, las sendas se diseñarán tratando de maximizar su vigilancia natural por los mismos usuarios. Para ello, en los casos en los que se prevea una baja frecuentación peatonal, se recomienda dotar a dichos espacios de las características que se deducen de las figuras adjuntas: configuración rectilínea y sin lugares fuera de la vista del peatón que avanza (quiebros), y minimizar su fragmentación (dimensión dominable: 50 m).

En cualquier caso, se recomienda que los tramos de sendas peatonales entre intersecciones peatonales o rodadas sean plenamente visibles desde cada uno de sus extremos.

5.2.4. Acondicionamiento

El acondicionamiento de las sendas peatonales permitirá el acceso esporádico de los vehículos de emergencia, en cuyo caso debe preverse y cumplirse los criterios técnicos sobre condiciones de entorno y accesibilidad establecidas en el RPICM.

Se recomienda la iluminación de los tramos de sendas peatonales bordeados de cercas o muros de más de 1 metro de altura, cuando la longitud de la senda entre áreas iluminadas sea superior a 30 metros.

Se recomienda acondicionarlas para acoger, simultáneamente, tráfico ciclista, segregándolo siempre que sea posible mediante separación física (bordillo elevado) o, si no lo fuera, mediante raya continua y señalizando el pavimento con el logo ciclista. En intersecciones con calzadas, se rebajarán los bordillos, hasta enrasarlos con la calzada.

El suelo característico serán pavimentos o terrizas peatonales y enarenados, especialmente tratados para evitar el deslizamiento incluso en condiciones de humedad y lluvia.

5.3. Criterios de implantación

Se consideran recomendables allí donde pueden suponer acortamientos significativos a los recorridos por las aceras (por ejemplo, dando continuidad peatonal y ciclista a los fondos de saco) o donde éstas no ofrezcan las condiciones ambientales y de seguridad requeridas por el tránsito peatonal.

No se recomienda la disposición de sendas peatonales en espacios cerrados o semicerrados que no sean visibles desde los edificios o instalaciones próximas. Por ello se diseñarán de forma que su extremo final sea visible, sin recovecos peligrosos, y se iluminará adecuadamente.

Discurrirán preferentemente de forma perimetral a zonas edificadas. Deberán facilitar el acceso de la población infantil a equipamientos educativos y deportivos, minimizando las distancias recorridas.

6. Áreas estanciales: calles peatonales

6.1. Definición

Son aquellas calles destinadas preferentemente a la actividad y tránsito peatonal. En ellas sólo se permite el acceso de vehículos de emergencia y, en horarios especiales, a los vehículos de servicio y mantenimiento y, en su caso, a los vehículos de los residentes.

6.2. Tipos

Se distinguen dos tipos:

Calles peatonales centrales, con elevada intensidad peatonal, que funcionan como ejes de desplazamiento y forman parte de los itinerarios peatonales principales. Dotan de identidad al ámbito en que se ubican y, en general, tienen una gran actividad comercial.

Calles peatonales residenciales, de anchura inferior a las vías locales de acceso, menor frecuentación peatonal y cuyo objetivo principal es mejorar la calidad ambiental del entorno.

6.3. Especificaciones

La implantación de esquemas de peatonalización en calles existentes o centrales requerirá la elaboración de un Plan Especial de Adaptación de la Vía Pública, que resuelva sus implicaciones sobre el tráfico, la accesibilidad y el aparcamiento.

Las calles peatonales se diseñarán de forma unitaria, prestándose especial atención a la pavimentación, el alumbrado y la jardinería.

La iluminación se diseñará para escala humana, con postes de baja altura que creen ambientes agradables.

El mobiliario deberá estar concentrado en determinadas zonas, de forma que se deje libre para circulación la mayor anchura posible de la calle. Son puntos adecuados para su localización los hitos urbanos (edificios significativos, monumentos, etc).

6.4. Criterios de implantación

Las calles peatonales centrales se deben localizar:

- Con elevadas densidades, normalmente superiores a 0,5 peatones/m², durante las horas punta.
- En ejes comerciales.
- En calles existentes, ambientalmente deterioradas por conflictos entre tráfico rodado y actividades.

- En áreas urbanas desarticuladas, donde se pretenda constituir un lugar de centralidad.
- En vías del casco histórico y anchuras inferiores a 7 metros.

Las calles peatonales residenciales, pueden establecerse:

- Con anchuras inferiores a 7 metros.
- Con objeto de proteger acústica o ambientalmente usos sensibles.

7. Áreas estanciales: bulevares

7.1. Definición y tipos

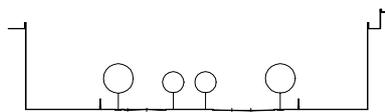


Figura 8-5. SECCIÓN DE BULEVAR CON ANDÉN CENTRAL (ver anexo1, ficha 4.2)

Se denominan bulevares a las medianas situadas en la calzada específicamente acondicionadas para el tránsito o la estancia peatonal.

Se distinguen dos tipos básicos, según su localización en la sección de la calle:

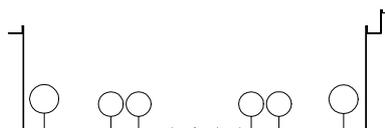


Figura 8-6. SECCIÓN DE BULEVAR CON ANDENES LATERALES (ver anexo1, ficha 4.2)

Bulevares centrales, localizados en el centro de la calzada, separando los sentidos de circulación.

Bulevares laterales, que separan el tráfico de paso, encauzado en una calzada central, y el local, derivado a vías de servicio laterales.

7.2. Especificaciones

7.2.1. Anchura

Para que un bulevar constituya una área estancial será necesaria una anchura mínima de ocho (8) metros. En casos de remodelación de vías existentes o de excepcionales restricciones en la sección de la vía, se admitirán una anchura mínima de seis (6) metros.

Para disponer un bulevar central o dos laterales que constituyan área estancial, se recomienda una sección total de calle de anchura superior a treinta y cuatro (34) metros.

Para asegurar un óptimo nivel de uso por los peatones, los bulevares centrales deberán asegurar una gran permeabilidad, no recomendándose anchuras de vías de servicio que obliguen a pasos de peatones de longitud superior a siete (7) metros.

7.2.2. Acondicionamiento

En el caso de bulevares laterales que conformen vías de servicio, será obligatorio el diseño unitario del conjunto del bulevar, la calzada de servicio, la acera y, en su caso, las bandas de estacionamiento, para una velocidad máxima de circulación de treinta (30) kilómetros por hora.

El suelo característico serán terrazas peatonales y enarenados permeables para evitar la formación de barro y polvo y con condiciones adecuadas para el desarrollo de árboles de forma que se facilite la penetración de agua superficial en el terreno y su aireación.

En general y especialmente sobre el viario principal, los bordes de los bulevares deberán acondicionarse de forma a proteger la estancia y paseo peatonal del tráfico rodado. En bulevares laterales

se tratará de impermeabilizar el borde lateral del tronco y facilitar la permeabilidad en las vías de servicio.

Los bulevares deberán acondicionarse específicamente para uso peatonal con mobiliario, arbolado, etc. Concretamente, se recomienda la disposición de dos hileras de árboles caducifolios en los bordes, setos protectores intercalados y bancos con un espaciamiento máximo de 30 metros y las disposiciones de vegetación en parterres y alcorques que se detallan en la ficha 10.4.

Se recomienda la iluminación de escala peatonal de los bulevares incluidos en la red de itinerarios peatonales principales.

7.3. Criterios de implantación

Dado su carácter cualificador del espacio urbano, los bulevares se localizarán sobre elementos viarios a los que quiera dotarse de una significación especial en la trama viaria.

Se localizarán bulevares centrales de forma preferente en vías de doble sentido, de carácter distrital o colectora local, formando parte de itinerarios de carácter lúdico o funcional.

Los bulevares laterales son adecuados en aquellas vías donde se producen conflictos importantes entre el tráfico de paso y el de acceso, en las que definen calzadas monofuncionales de mayor seguridad. En concreto, se recomiendan en los tramos de la red urbana y distrital que facilitan acceso directo a los predios colindantes.

En una vía urbana con bulevares es recomendable asegurar la conexión peatonal directa entre los diferentes tramos, para garantizar la discontinuidad del área estancial y mejorar su atractivo como itinerario.

En la localización de bulevares debe tenerse en cuenta la orientación de las calles, siendo menos recomendables en calles de dirección E-W.

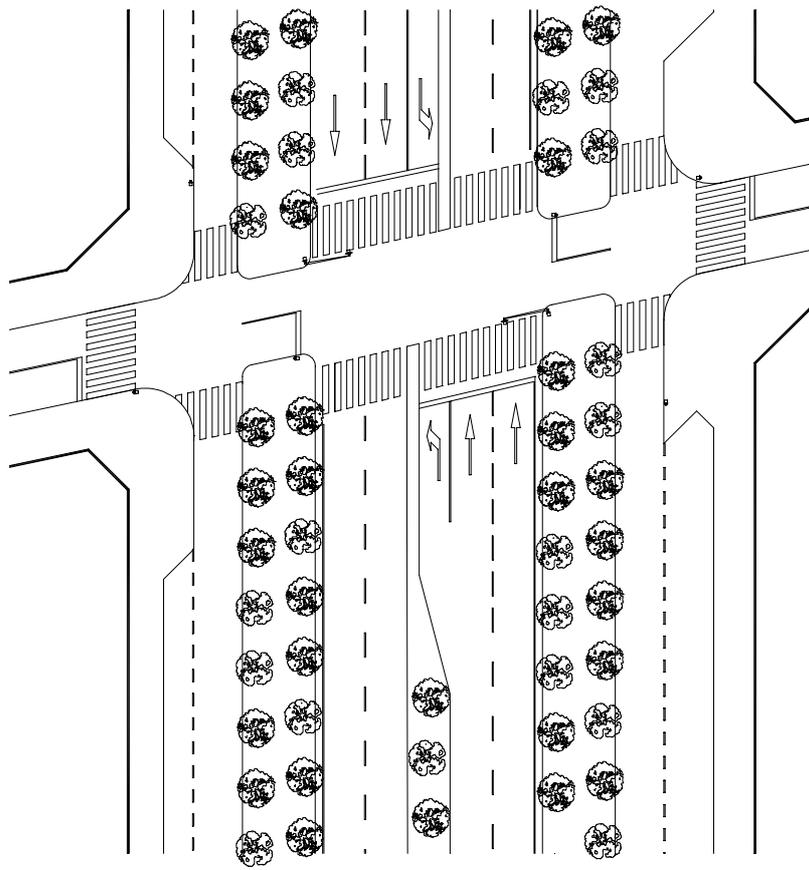


Figura 8-7. EJEMPLO DE DISEÑO EN PLANTA DE UN BULEVAR DE ANDENES LATERALES (Fuente: Jacobs, B. 1995)

8. Áreas estanciales: plazas

8.1. Definición y tipos

Espacios no lineales, de dimensiones variadas, en general acotados por la edificación, que por su forma o calidad ambiental facilitan la estancia y uso peatonal y dotan de identidad al entorno. Se distinguen dos tipos básicos:

Plazas peatonales, aquellas en las que toda su superficie está destinada a la estancia peatonal y en las que, sólo limitada o excepcionalmente, se permite el paso de vehículos.

Plazas con circulación rodada, aquellas en las que existe una banda de circulación rodada permanente, en general perimetral. En éstas, constituyen área estancial el espacio central y los espacios perimetrales peatonales (aceras de amplia anchura).

8.2. Especificaciones

Se recomienda que la dimensión mayor de una plaza esté comprendida entre 25 y 110 m, de manera que los límites del espacio se encuentren dentro del campo de visión de las personas, y su escala las haga apropiables por el ciudadano.

Las plazas se orientarán preferentemente de forma que su eje mayor coincida con la orientación NE-SO, con el fin de favorecer el soleamiento invernal, por las tardes. Por la misma razón, las calles perimetrales de mayor anchura se situarán en los lados más sombríos.

El diseño de la plaza deberá comprender el mínimo número posible de planos horizontales diferenciados, con el fin de facilitar el paseo de viandantes y el desarrollo de juegos. El contacto con las calles perimetrales se resolverá, en su caso, con soluciones que causen la menor ruptura visual del espacio, preferentemente taludes con parterres, gradas o escalinatas.

El suelo de plazas y plazuelas deberá conformarse con plataformas centrales de terriza o de pavimentos peatonales, sensiblemente horizontales destinadas a uso peatonal, con pendientes entre el 1 y el 1,5% para favorecer la recogida de pluviales. Se recomienda el uso de parterres para adornar los bordes de las plataformas, favoreciendo las condiciones de plantación de los árboles.

La localización de asientos será preferentemente en los bordes exteriores de las plazas, siendo conveniente ofrecer variadas oportunidades de sentarse a través de la propia configuración física del espacio (escaleras, estatuas, diseño de las fachadas, jardineras, pedestales, etc).

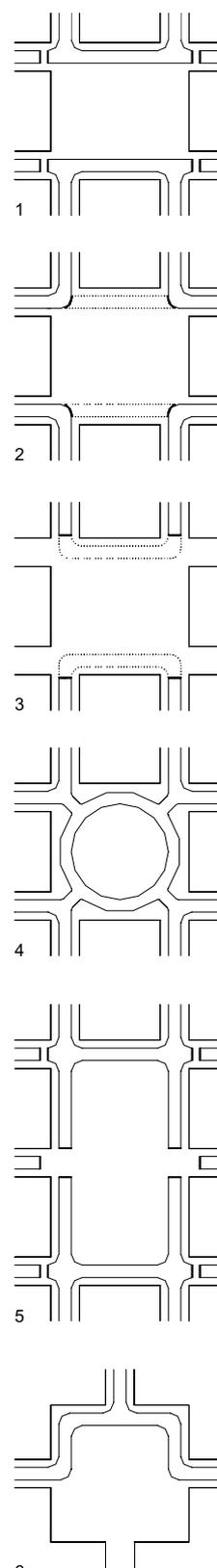


Figura 8-8. ESQUEMAS DE PLAZAS CON CIRCULACIÓN RODADA PERIMETRAL Y TEMPLADO DE TRÁFICO

Se recomienda disponer en las plazas árboles caducifolios copulentos de copa ancha, que permitan disfrutar de sombra en verano y sol en invierno, de manera que no se dificulte el desarrollo de las actividades previstas y las disposiciones de vegetación que se detallan en la ficha 10.4.

En todas las plazas en las que se prevea una utilización peatonal de su espacio central, el viario rodado se diseñará para impedir velocidades superiores a 30 kilómetros por hora. En el caso de plazas peatonales, en las que se permita el paso excepcional de vehículos, las bandas de paso se diseñarán para velocidades inferiores a 20 kilómetros por hora. Con tal objeto, se dispondrá la adecuada señalización, sin perjuicio de adoptar las oportunas medidas de templado.

8.3. Criterios de implantación

Al constituir elementos claves del espacio urbano, la ubicación de plazas peatonales se decidirá en las primeras fases de la definición de la estructura de un área, de forma integrada con el resto de los elementos que la componen (actividades, edificación, red viaria, espacios libres, etc).

Dado su carácter polarizador de la vida urbana, deben localizarse en puntos de máxima accesibilidad de la población.

9. Áreas estanciales: ámbitos ajardinados

9.1. Definición

Se denominan ámbitos ajardinados a aquellos espacios peatonales que, tanto por su reducida extensión, como por su configuración fuertemente condicionada por la red viaria colindante, no se ajustan a la definición de parque local, teniendo en todo caso accesibilidad peatonal.

9.2. Criterios de localización y acondicionamiento

Se recomienda su integración en zonas residenciales con objeto de maximizar la accesibilidad de la población.

En el caso de los Itinerarios Peatonales Principales, se dispondrán ámbitos ajardinados como elementos adyacentes que puedan constituir ensanchamientos, zonas de descanso, áreas de juego de niños, elementos ornamentales, etc.

Deberán contar con mobiliario adecuado para estancia, juego y solaz de población infantil y adulta. Se incluirán por tanto asientos, juegos de niños, mesas, fuentes de beber y demás mobiliario que facilite estancias prolongadas de los vecinos. Incorporarán en su diseño marquesinas y pórticos para permitir su uso en días lluviosos y alumbrado que facilite su estancia en horas de menos luz.

Deberán contar con el arbolado adecuado que permita su utilización a lo largo de todo el año, preferiblemente especies caducifolias. En aquellos ámbitos ajardinados cuya dimensión lo permita, se dispondrán plantaciones densas de ejemplares semimaduros con copas que proporcionen sombra y las disposiciones de vegetación que se detallan en la ficha 10.4.

Cuando el espacio esté fuertemente condicionado por un viario principal, se deberán utilizar especies perennifolias que dispuestas en forma de pantalla aislen del ruido las zonas de estancia de estos ámbitos ajardinados y sirvan de barrera visual.

El suelo característico de los espacios ajardinados en áreas destinadas al juego y estancia serán terrizas peatonales y enarenados. En áreas ornamentales, el tratamiento preferible de suelo será tierra suelta con vegetación rastrera.

Los criterios sobre orientación y dimensiones máximas de estos espacios serán análogos a los recomendados para las plazas.

10. Áreas estanciales: calles de prioridad peatonal

10.1. Definición

Se incluyen en esta denominación aquellas calles de uso peatonal, en las que se permite el paso de automóviles, siempre que éstos se muevan a velocidades compatibles con el tránsito y la estancia de los peatones.

10.2. Especificaciones

Las calles de prioridad estarán constituidas por una plataforma física única, sin que exista diferencia de nivel para segregación de usuarios, acondicionada para uso peatonal, por la que podrán circular vehículos cediendo la prioridad a los peatones en todo punto de la calle.

El conjunto de los parámetros geométricos de trazado, perfil longitudinal y sección transversal de estas calles tratarán de evitar velocidades superiores a los 20 Km/h. La distancia entre reductores de velocidad no podrá ser superior a treinta (30) metros

Se recomienda no superar el 3% de pendiente, prohibiéndose las de pendiente superior al 8%.

Se establece una anchura mínima total de siete (7) metros y su diseño deberá garantizar las condiciones de acceso y emplazamiento de los vehículos de emergencia establecidas en el RPICM.

La calles de prioridad peatonal no superará una longitud máxima de 200 metros.

Por su acondicionamiento, las calles de prioridad peatonal deberán expresar claramente su condición, evitando formalizaciones lineales que las asemejen a las calles tradicionales con calzadas de circulación rodada y animen a los vehículos a una circulación convencional.

El acceso a calles de prioridad peatonal deberá estar expresamente señalado, indicando la velocidad máxima de circulación y su condición de área preferentemente peatonal.

Sobre las vías de prioridad peatonal podrán localizarse plazas de estacionamiento, pero no podrán ocupar más del 20% de su longitud y no computarán a efectos del cumplimiento de los estándares de estacionamiento de la legislación o la planificación urbanística. Las plazas de estacionamiento deberán estar expresamente señalizadas y acondicionadas.

En el proyecto de vías de prioridad peatonal deberá procederse a una definición precisa del espacio, localizando los elementos de acondicionamiento, tipos de pavimento, etc.

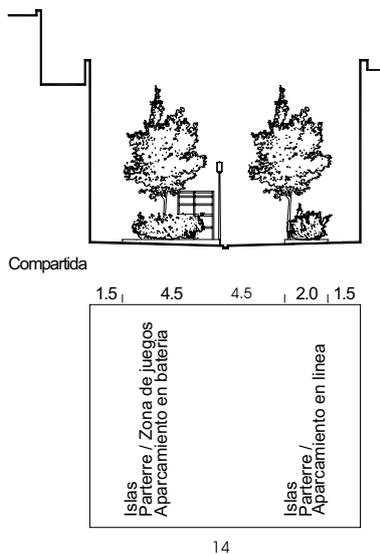
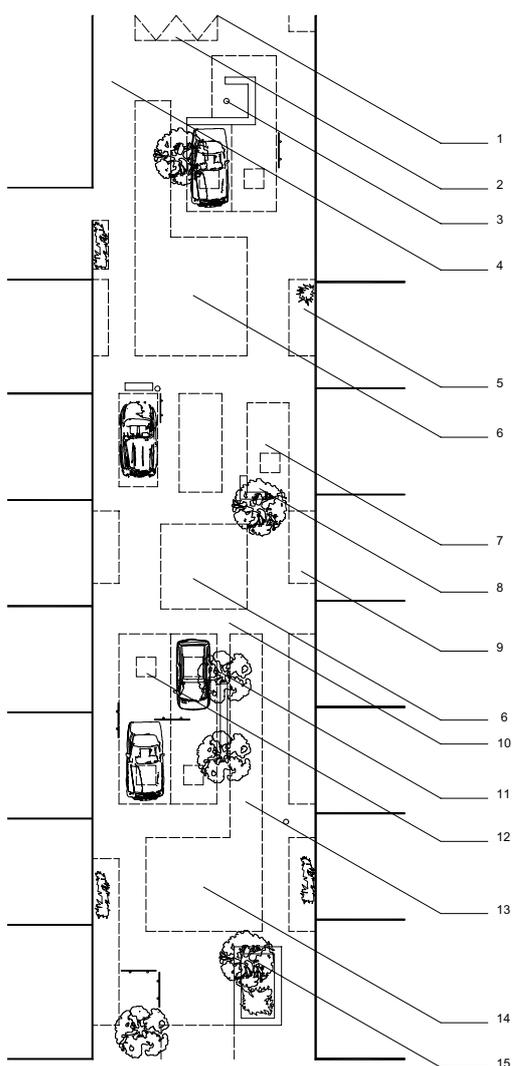


Figura 8-9. CALLE DE PRIORIDAD PEATONAL. EJEMPLO DE DISEÑO DE SECCIÓN TRANSVERSAL

10.3. Criterios de implantación

Las calles de prioridad peatonal son recomendables en los fondos de saco de áreas residenciales, calles residenciales de escaso tráfico rodado y, en general, en todos aquellos ámbitos en que el uso peatonal es importante y el tráfico rodado puede adaptarse a sus exigencias.

No se admitirán calles de prioridad peatonal con intensidades de tráfico rodado superiores a 500 vehículos de intensidad media diaria o a 60 de intensidad en hora punta.



1. Bordillo discontinuo; 2. Acceso privado; 3. Banco rodeando una farola; 4. Uso de distintos pavimentos (-base, -calzada, -aparcamiento, -acceso viviendas); 5. Acera privada; 6. Recodo en la calzada; 7. Plaza de aparcamiento libre: lugar para sentarse o jugar; 8. Banco o elemento de juego; 9. Parterre enfrente de la fachada; 10. Pavimento sin marcas continuas; 11. Arbol; 12. Plazas de aparcamiento claramente marcadas; 13. Estrechamiento; 14. Jardinera.

Figura 8-10. EJEMPLO TIPO DEL "WOONERF" HOLANDÉS

INSTRUCCIONES BÁSICAS

La construcción de espacios peatonales nuevos o la remodelación de los existentes deberán cumplir con las especificaciones establecidas por la ley 8/1993 de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.

Todos los instrumentos de planeamiento que afecten a la definición y construcción de la Vía Pública, deberán considerar la posibilidad de contribuir a la constitución de la red de Itinerarios Pevtonales Principales y los definirán en su ámbito de ordenación. Dichos itinerarios estarán integrados en su totalidad por áreas estanciales

Se considerarán instrucciones básicas todos los parámetros numéricos máximos o mínimos, así como los estándares de acondicionamiento establecidos para los diferentes tipos de áreas estanciales en la presente ficha

Las vías de servicio y el viario de plazas en las que se prevea una utilización peatonal de su espacio central se diseñarán para impedir velocidades superiores a treinta (30) kilómetros por hora. En el caso de plazas peatonales con paso excepcional de vehículos, las bandas de paso se diseñarán para velocidades inferiores a veinte (20) kilómetros por hora, al igual que las calles de prioridad peatonal.

La implantación de esquemas de peatonalización en calles existentes o centrales requerirá la elaboración de un Plan Especial de Adaptación de la Vía Pública, que resuelva sus implicaciones sobre el tráfico, la accesibilidad y el aparcamiento.

INSTRUCCIONES COMPLEMENTARIAS

Se considerarán instrucciones complementarias los criterios de localización, implantación y diseño de áreas estanciales incluidos en esta ficha.

Referencias Bibliográficas

- AAW (1993)
Edimburg Streetscape Manual
Edimburg City Council.
- Appleyard, Donald (1981)
Livable streets
University of California, Berkeley.
- Bowman, Brian L.; Fruin, John J.; Zegger, Charles V.
Handbook on planning, design, and maintenance of pedestrian facilities
Federal Highway Administration. Office of Implementation.
- Brambilla, Roberto; Longo, Gianni (1989)
Centros urbanos peatonales. Planificación, proyecto y gestión de zonas sin tráfico
OIKOS-TAU, S.A. Barcelona.
- CETUR, AFNOR (1990)
Cheminement piétonnier urbain
Centre d'Etudes des Transports Urbains.
- CETUR, Loiseau-Van Baerle F. (1989)
Le piéton, la sécurité routière et l'aménagement de l'espace public
CETUR.
- Davis, Colin J.; Neves, Ben; Spencer, William (1996)
Brixton streetscape manual
Brixton Challenge Company Ltd, London.
- Department of Transport (1994)
Safer by design. A guide to road safety engineering.
Department of Transport, London, Reino Unido
- Gehl, Jan (1987)
Life between buildings. Using public space
Van Nostrand Reinhold, New York, 1980.
- Hass-Klau, Carmen (1990)
The pedestrian and city traffic
Belhaven Press, London.
- Highway Safety Research Center; University of North Carolina (1991)
National bicycling and walking study. Interim report
Federal Highway Administration, U. S. Department of Transportation, Washington.
- Jacobs, Allan B. (1996)
Grandes calles
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Cantabria.
- Jacobs, Allan B.; Macdonald Elizabeth; Rofé, Yodan Y. (1995)
Multiple roadway boulevards: case studies, design, and design guidelines
Institute of Urban and Regional Development, University of California Berkeley..
- Madrid. Dirección General de Arquitectura (1992)
El espacio renovado: plazas, calles y espacios públicos en la Comunidad de Madrid.
Comunidad de Madrid.
- Martinez Sarandeses J. et al (1990)
Espacios Públicos Urbanos. Trazado, Urbanización y Mantenimiento
M.O.P.U.
- Mateos, Antonio, Sanz, Alfonso, (1984)
La calle diseño de peatones y ciclistas
M.O.P.U., Madrid.

- Ormsbee Simonds, John (1994)
Garden cities 21. Creating a livable urban environment
MacGraW-Hill. New York.
- Peters, Paulhans (1981)
La ciudad peatonal
Gustavo Gili, S.A., Barcelona.
- Sabey, Donald (1989)
Pedestrianisation guidelines
The Institution of Highways and Transportation, London.
- Schaufelberger, E. (1992)
Les piétons: réseaux et aménagements
École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Dept. de Génie Civil.
- Tolley, Rodney (1990)
The greening of urban transport: planning for walking and cycling in Western cities
Belhaven Press, London.
- TRB (1987)
Planning and implementing pedestrian facilities in suburban and developing rural areas. State of the Art Report and Research Report,
Transportation Research Board. Washington.

Referencias Gráficas



SENDA CONJUNTA PEATONES Y CICLISTAS



BULEVAR CENTRAL



PLAZAS CON CIRCULACIÓN RODADA PERIMETRAL



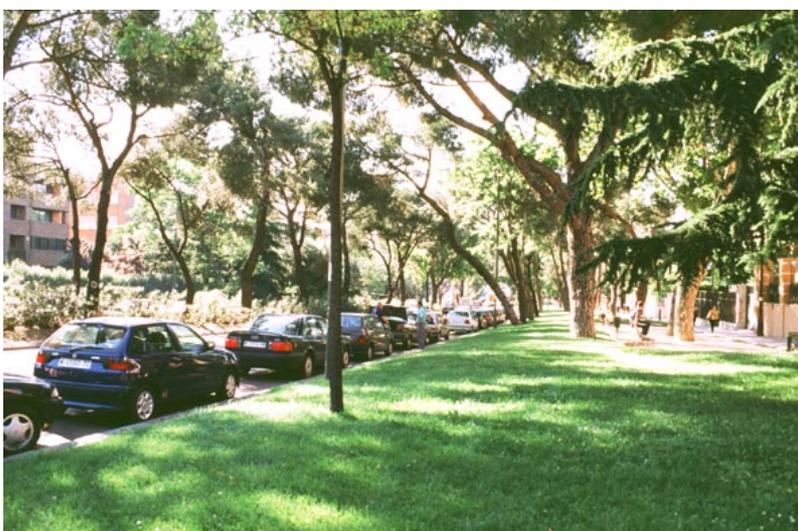
PLAZA ENTRE DOS VÍAS



UBICACIÓN ADECUADA DE ASIENTOS: SITUACIÓN PERIFÉRICA Y ORIENTACIÓN HACIA LAS ZONAS DE PASO Y ACTIVIDAD



ÁMBITO AJARDINADO COMO ZONA DE JUEGO



ÁMBITO AJARDINADO COMO ENSANCHAMIENTO DE UN ITINERARIO PEATONAL PRINCIPAL



ÁMBITO AJARDINADO ORNAMENTAL COMO PROTECCIÓN FRENTE AL VIARIO



ÁMBITO AJARDINADO ORNAMENTAL COMO PROTECCIÓN FRENTE AL VIARIO



CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL



CALLE PEATONAL.

