



**Sesión Técnica 6:**  
**HACIA UN MIX DE MOVILIDAD. REDUCCIÓN DEL VEHÍCULO PRIVADO.**

# **EL PEATÓN EL PROTAGONISTA: INTERVENIR PARA RECUPERAR EL ESPACIO PÚBLICO**

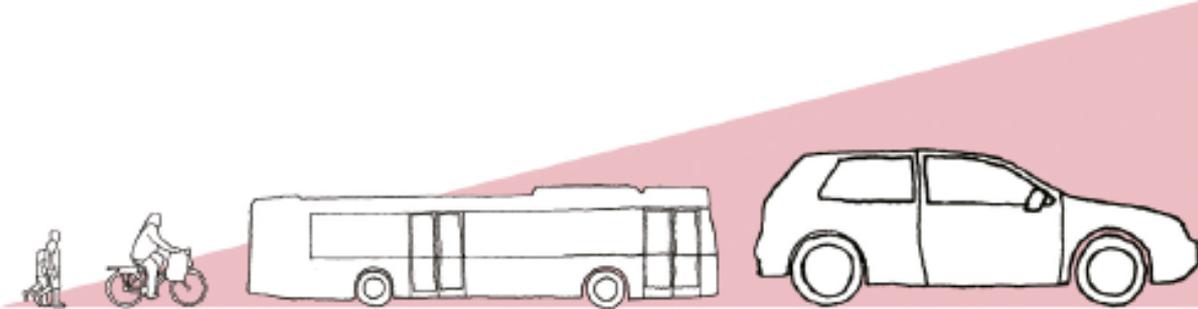
**Miguel Mateos Arribas**  
(gea21, S.L.)



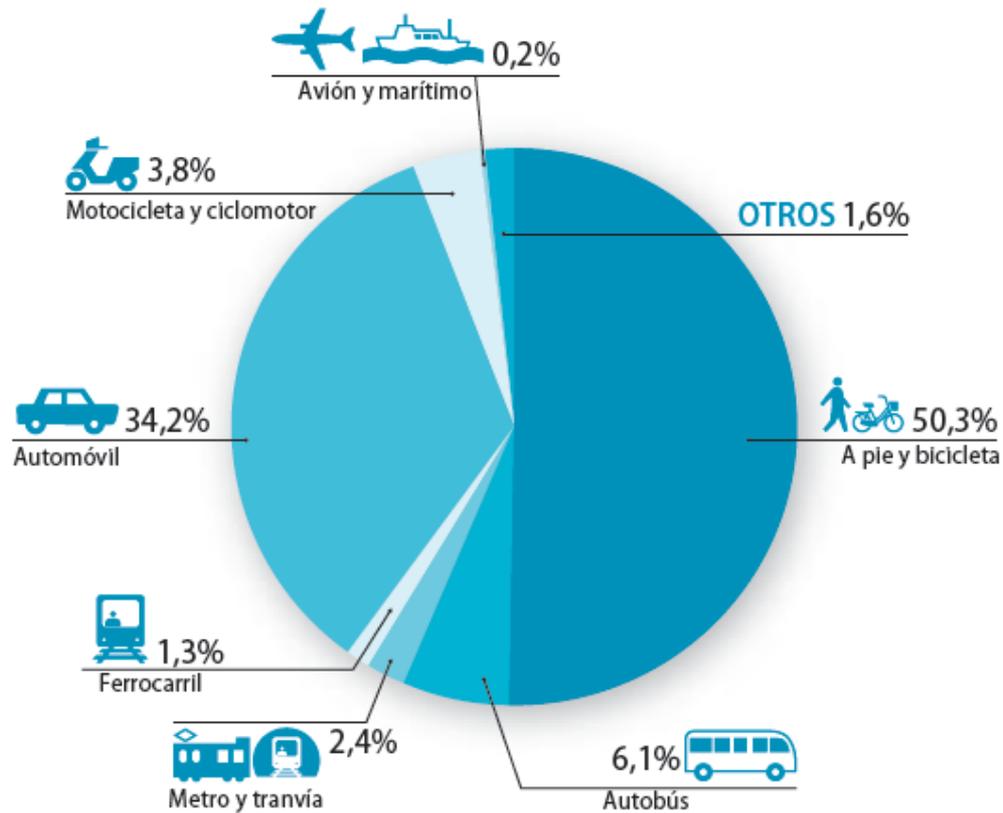


# LOS BENEFICIOS DE **ANDAR** PARA LA SALUD





**Figura 12. Distribución del número de viajes de personas realizados diariamente en los diferentes medios de transporte en España (2007)**



Cuentas Ecológicas del Transporte



CONAMA 2016 – El peatón protagonista – Miguel Mateos (gea21, S.L.) - Madrid, 29 de noviembre de 2016



COINAVIA 2016 – El peaton protagonista – Miguel Mateos (geaz 1, S.L.) - Madrid, 29 de noviembre de 2016





Idea: Màrius Navazo. Il·lustración: Ricard Efa





*CONAMA 2016 – El peatón protagonista – Miguel Mateos (gea21, S.L.) - Madrid, 29 de noviembre de 2016*



Diseño e ilustración: Marcos montes



CONAMA 2016 – El peatón protagonista – Miguel Mateos (gea21, S.L.) - Madrid, 29 de noviembre de 2016

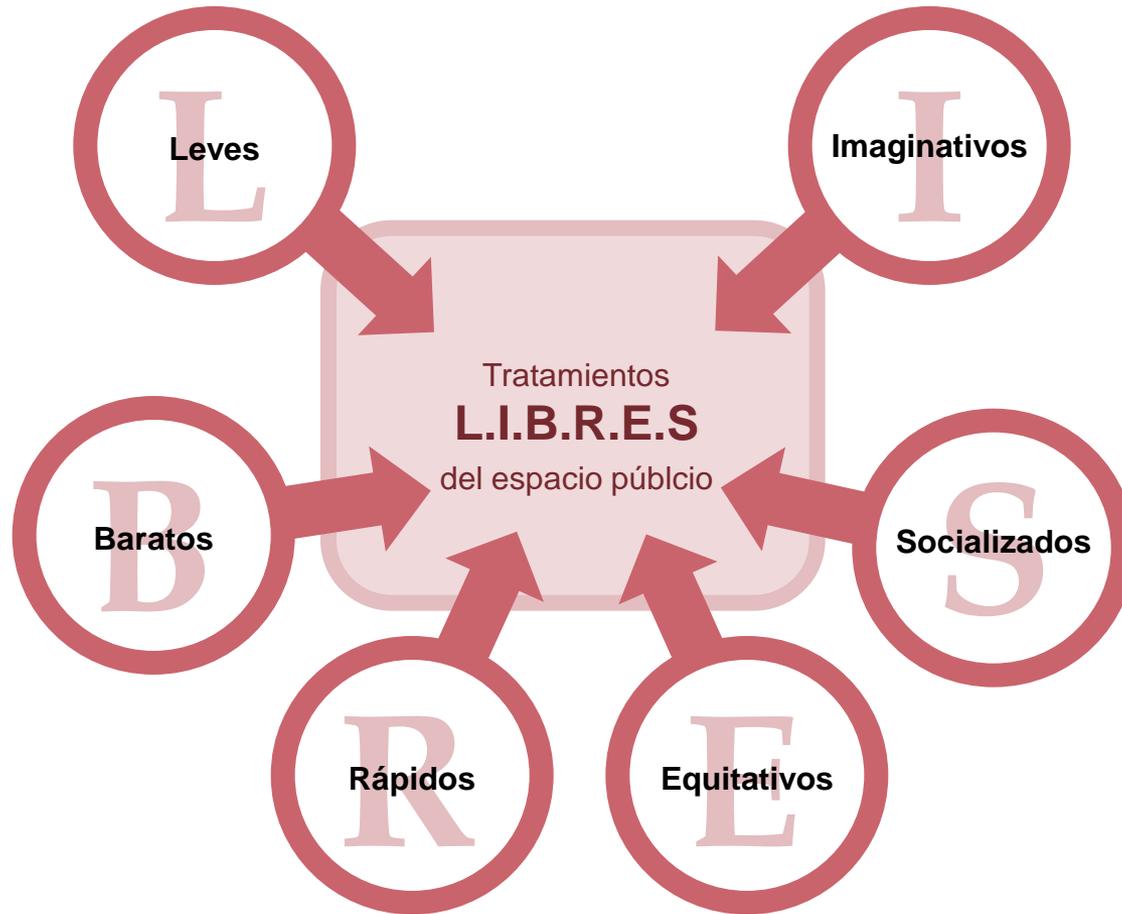


CONAMA 2016 – El peatón protagonista – Miguel Mateos (gea21, S.L.) - Madrid, 29 de noviembre de 2016



# DENONTZAKO KALEAK

GUÍA PARA ACTUACIONES DE MEJORA PEATONAL  
Y CICLISTA NOVEDOSAS Y/O DE COSTE REDUCIDO



## Las virtudes de la intervención de coste reducido

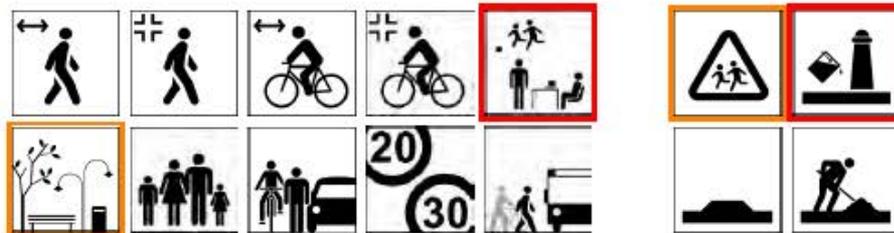
- Liman las reticencias ante el cambio y las novedades
- Posibilitan que el consenso sea el resultado final de un proceso de prueba y error
- Permiten validar soluciones
- Incentivan la implicación ciudadana

10  
E2

Nueva calle peatonal estancial

Blas de Lezo Kalea

DONOSTIA/SAN SEBASTIAN



ANTES



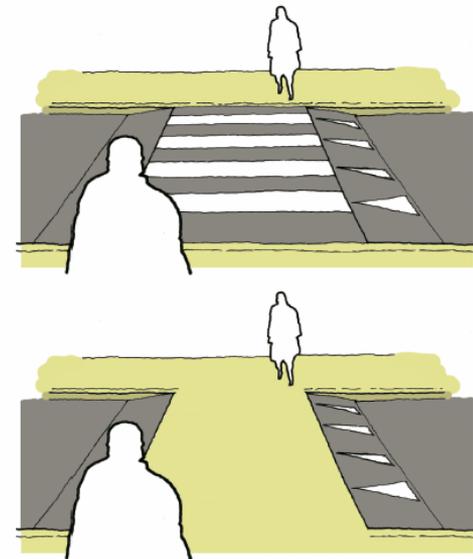
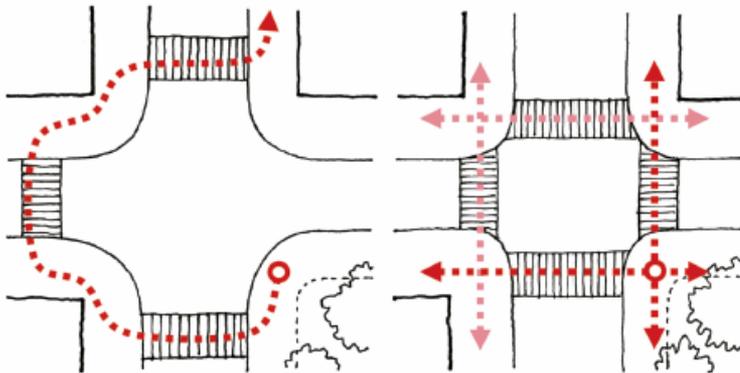
DESPUÉS



## 4. CONCEPTOS CLAVE EN EL DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO PEATONAL Y CICLISTA

### 4.1 Continuidad

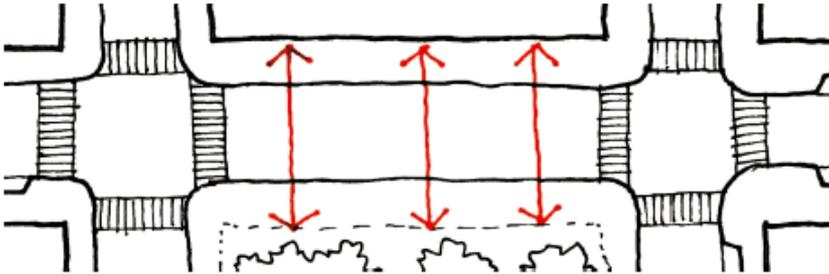
El concepto de continuidad aplicado a la movilidad peatonal y ciclista tiene una componente funcional y otra perceptiva. La funcional tiene que ver con la facilidad para desplazarse en ausencia de obstáculos e impedimentos, utilizando itinerarios directos. Por su parte, la componente perceptiva tiene que ver con la sensación de seguridad, preferencia y dominio sobre el espacio por el que se desplazan peatones y ciclistas.



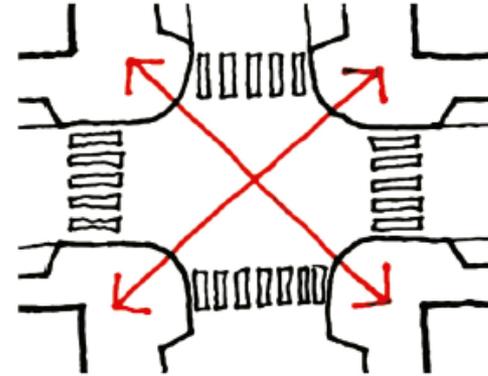
## 4.2 Permeabilidad

La permeabilidad, o facilidad de atravesar una vía o una barrera, puede cualificar una calle o, también, una red o un tejido urbano. La permeabilidad de una calle se refiere a la facilidad de cruce peatonal transversal del viario, mientras que la permeabilidad de las redes y tejidos urbanos atiende a la facilidad de conectar a pie o en bicicleta diferentes espacios y vías urbanas, atravesando las barreras infraestructurales o naturales existentes.

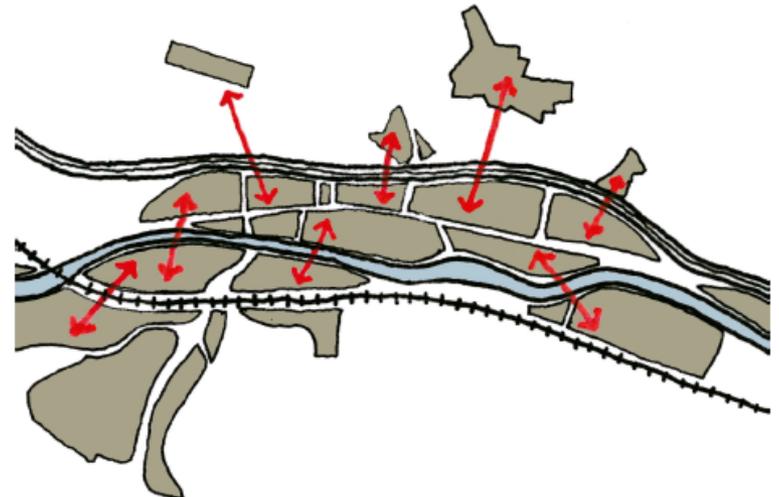
### 1. Permeabilidad peatonal en tramos



### 02. Permeabilidad peatonal en intersecciones



### 03. Permeabilidad de las redes viarias y los tejidos urbanos



### 4.3 Velocidad

Las intervenciones en el espacio público han de afrontar las fricciones entre la velocidad y el entorno, entre los deseos de las personas que pasan y las necesidades de los que están. La velocidad de los vehículos es determinante de la percepción que tienen quienes viajan en ellos respecto al entorno, además de condicionar la seguridad y la permeabilidad del espacio por el que circulan.

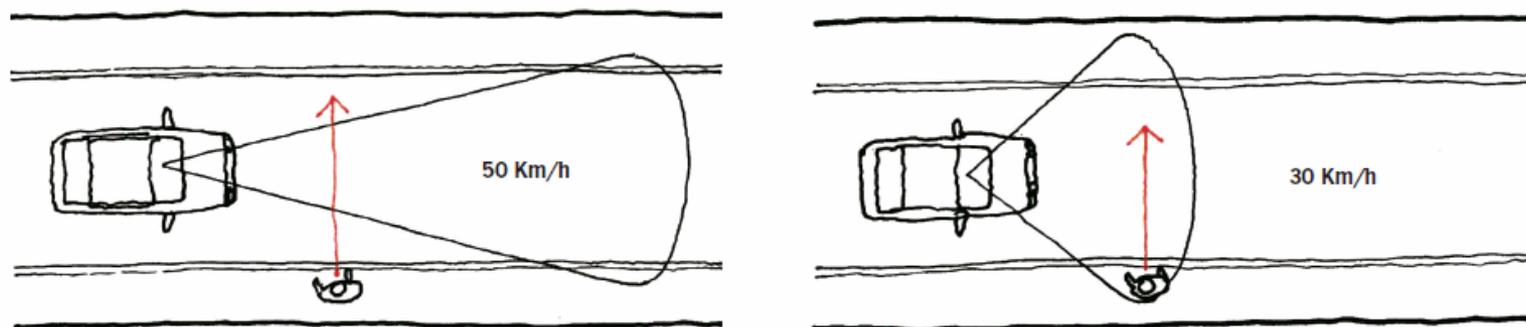


Ilustración 13.  
Variación del cono de atención del conductor según la velocidad

#### 4.4 Intensidad

El número de personas y de vehículos que pasan o atraviesan una vía es también determinante de las opciones de diseño. Las posibilidades de mezcla, interacción y permeabilidad transversal peatonal dependen de esas cifras. Por ese motivo, cuando se habla de calmado del tráfico, no se debe atender exclusivamente a la velocidad de los vehículos, sino también a la intensidad del flujo de los mismos.

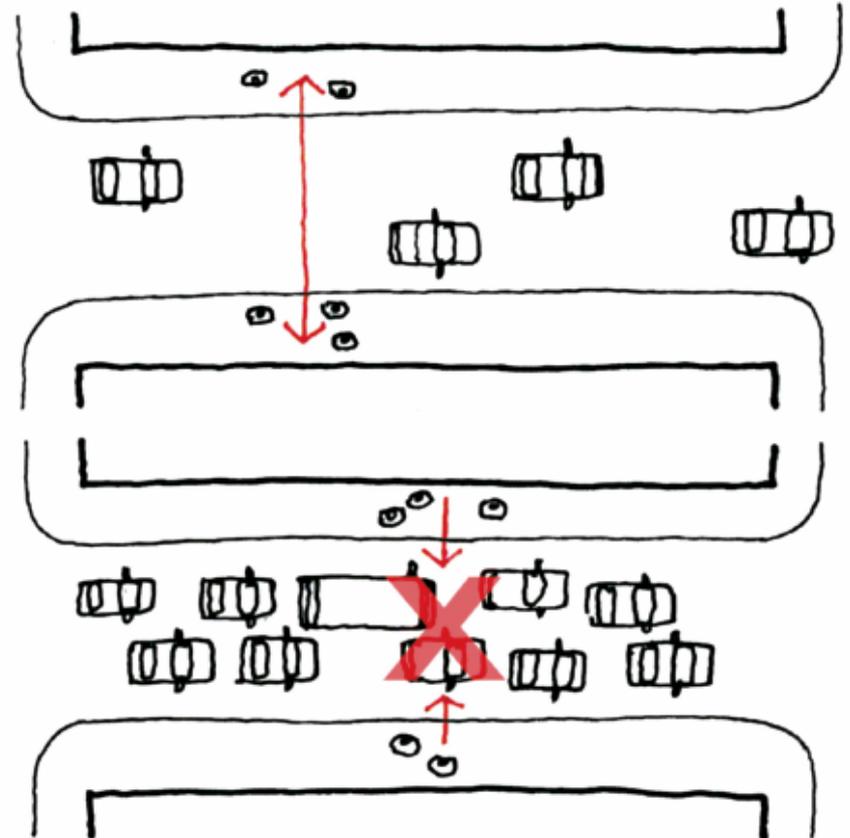
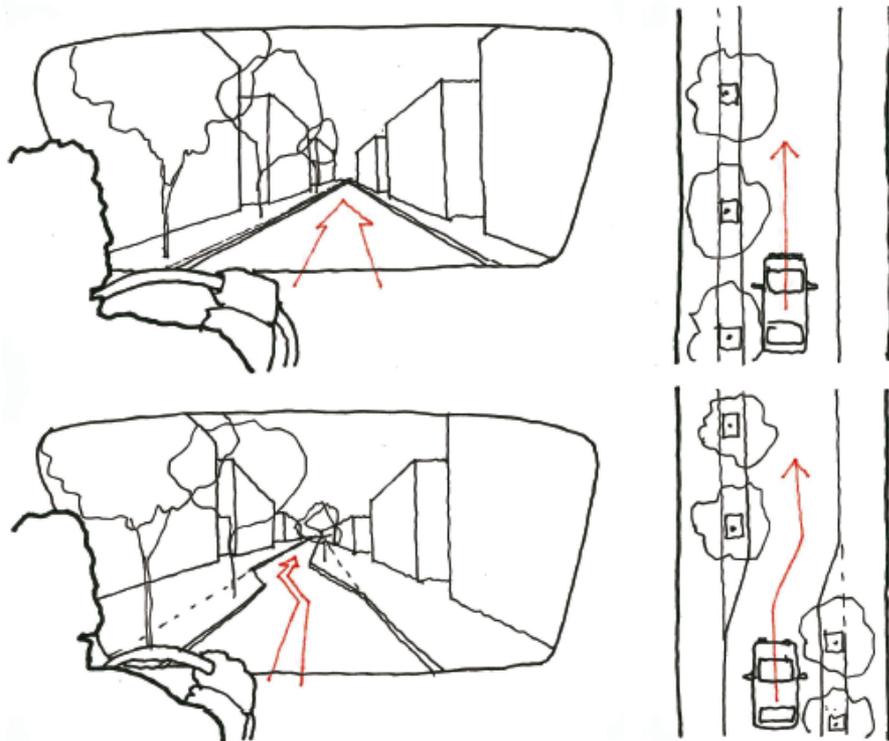


Ilustración 15.  
Impacto de la intensidad de circulación en la permeabilidad de una calle

## 4.5 Coherencia

La coherencia es la relación lógica y consecuente entre el diseño del espacio público y su regulación. El caso más frecuente es la relación entre los límites de velocidad y el aspecto de la vía pues, muchas veces, el diseño viario invita a circular más rápido que lo establecido en las señales o en la normativa de seguridad vial. Igualmente, es habitual encontrar ejemplos de calles diseñadas para el flujo de vehículos en las que, sin embargo, se disponen señales de prioridad peatonal, es decir, que ofrecen opciones de cruce peatonal transversal en cualquier punto.

Como reacción a esas situaciones contradictorias se plantea que las calles y carreteras sean **auto-explicativas**, es decir, que la imagen proyectada por la vía sea capaz de transmitir los comportamientos que se esperan de las personas que conducen vehículos y de las personas que caminan.



## 5. CRITERIOS DE ACTUACIÓN

### 5.1 Dimensiones de referencia

Las intervenciones de mejora peatonal y ciclista han de partir del conocimiento de las necesidades dimensionales que tienen quienes cami-

nan o pedalean. En particular, como elemento más básico o esencial, hay que considerar las exigencias físicas en el cruce de personas:

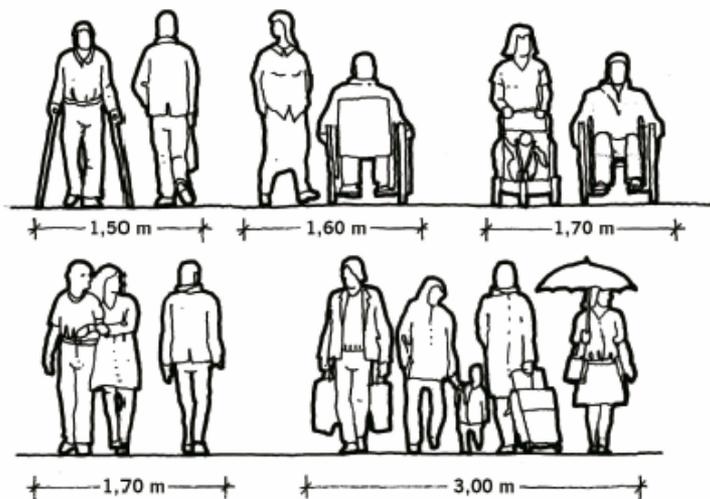


Ilustración 18.  
Anchuras requeridas en el cruce de personas que caminan

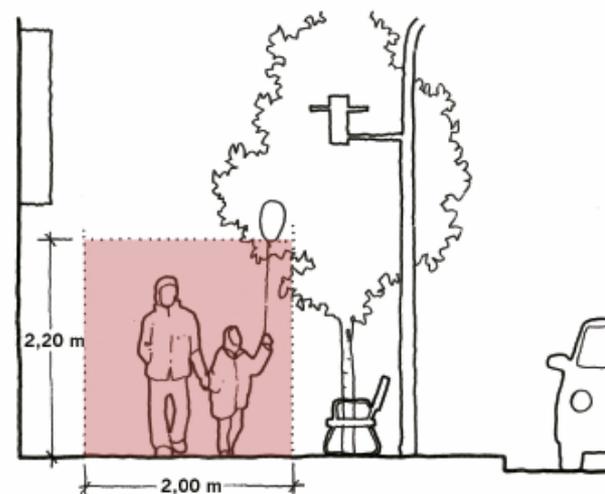
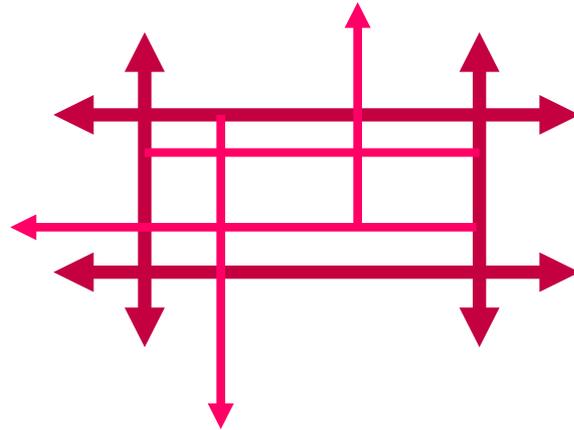
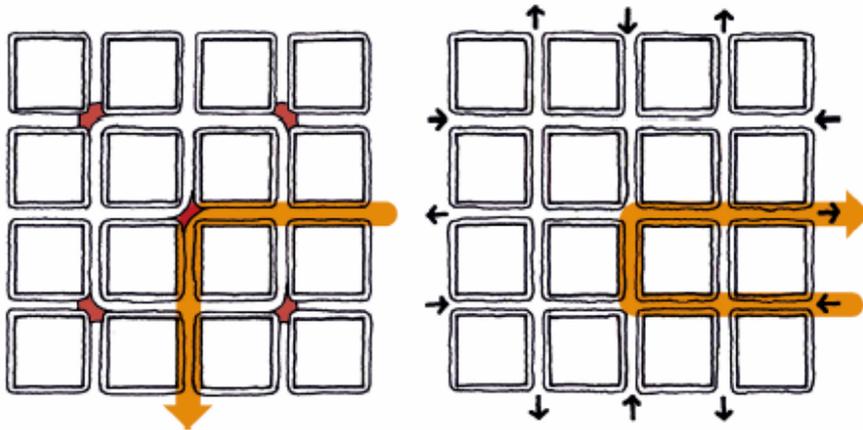


Ilustración 19.  
Dimensiones del itinerario peatonal accesible

## 1. Jerarquía viaria



## 2. Sentidos de circulación



## 3. Señalización

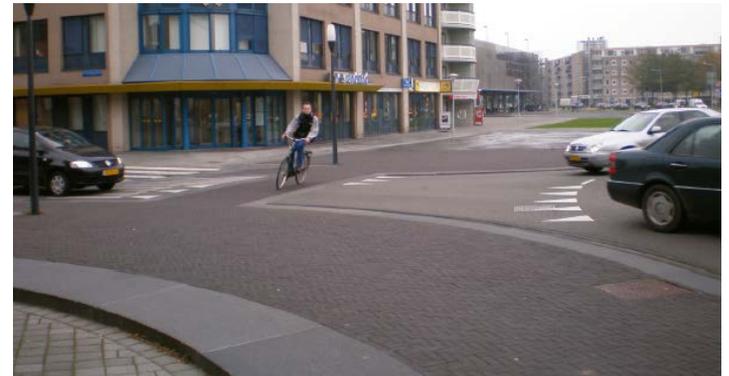


Ilustración 23.

La utilización de los sentidos circulatorios como medida de calmando del tráfico

Garceta

# Manual de movilidad peatonal CAMINAR EN LA CIUDAD



Alfonso Sanz Aduán



COLEGIO DE INGENIEROS DE  
CARRILES, CARRETERAS Y PUERTOS

COLECCIÓN  
SERVICIO **56**



**Muchas gracias!**

Miguel Mateos Arribas  
mmateos@gea21.com



**gea21**  
GRUPO DE ESTUDIOS  
Y ALTERNATIVAS