Infraestructura

Ir dotando a todas las calles y plazas de la infraestructura peatonal adecuada: bancos, iluminación suficiente, sombras, vegetación, fuentes, etc.

2/12

Para todas y todos

Intensificar la accesibilidad universal para que cualquier persona, sea cual sea su edad o su condición física o mental, o la forma que tenga de ser peatón, pueda desplazarse con la máxima autonomía por los espacios públicos y privados.

La crianza

La ciudad respetuosa con el peatón cría mejor a sus niñas y niños, ya que les permite enfrentarse a un número menor de amenazas en relación a las que han de soportar en una ciudad dominada por la movilidad motorizada

4/12

La coexistencia

Gran parte de las calles y plazas (la mayoría o al menos un número progresivamente alto) de una ciudad que respeta a los peatones son lugares de convivencia y prioridad peatonal, sin espacios segregados según el tipo de vehículos, con plataforma única, sin aparcamiento en superficie (ni gratis ni de pago), con acceso motorizado a garajes y repartos (en determinados horarios) y en las que los vehículos (con o sin motor) se adaptan a las circunstancias y velocidad peatonal

No acosar

En las calles de coexistencia nadie puede, a bordo de un vehículo, acosar, amedrentar o reclamar a un peatón: simplemente han de adaptarse a su velocidad y a las circunstancias de su marcha

Con acera y calzada

En las calles segregadas (con una o varias calzadas para vehículos, para aparcamientos o para diversos tipos de vehículos) el tamaño de las aceras debería no ser nunca inferior a los dos metros libres de cualquier obstáculo (mobiliario, farolas, contenedores, etc). Si no caben este tipo de aceras a ambos lados de la calle, el municipio debería elaborar planes para convertir esas calles en calles de coexistencia, con plataforma única. Las aceras son exclusivamente peatonales.

Pasos sobreelevados

Los pasos peatonales deben sobreelevarse a la altura de las aceras de ambos márgenes sobre la rasante de la calzada, con rampas para facilitar el paso a los coches. De esta forma, es el coche el que "accede como invitado" al espacio peatonal y no el peatón el que "invade" la calzada. Cambiar este paradigma es el avance más significativo en una ciudad que pretenda ser amable con las personas. El coche o moto han de recibir constantes señales de que son los invitados a la ciudad. Las personas estaban antes que ellos.

8/12

Calmar el tráfico a motor

La mejor forma de trabajar por una ciudad respetuosa con las personas es calmar el tráfico a motor: reducir el tamaño de los carriles, tomar medidas eficaces para cumplir la velocidad 30, establecer itinerarios seguros para las personas que caminan, ordenar el tráfico a motor para desincentivar su uso en el medio urbano son medidas adecuadas.

Fomentar los medios alternativos

Caminar y utilizar más la bicicleta y el transporte público son buenas recetas para promover la movilidad peatonal. Pero sólo restringiendo el uso excesivo del coche se lograrán los objetivos perseguidos.

¿La víctima tiene la culpa?

En caso de atropello de una persona que camina, nunca debería culpabilizarse a la víctima, ya que el vehículo es siempre el elemento sin el cual el alcance no sería posible. El conductor o conductora debe manejar su máquina con la necesaria prudencia para no causar daño alguno al resto de las personas que utilizan el espacio público.

Las travesías

Las personas que habitan espacios urbanos atravesados por travesías de carreteras supralocales también tienen derechos peatonales. Las administraciones deberían adaptar esas travesías a los cánones de convivencia entre tráficos y personas, tanto minorando la velocidad de manera eficiente como elevando pasos peatonales, protegiendo aceras o andenes caminables, modificando pavimentos y con otras medidas posibles de calmado del tráfico.

12/12

El cambio cultural

Difundir ideas, campañas o informaciones que ayuden a cambiar una cultura vial esclava del coche por otra atenta al bienestar de las personas.