Calles de convivencia

LA CIUDAD DESEADA

Calles que compatibilizan la movilidad con otros usos del espacio público, tales como la estancia, el juego, el encuentro o la contemplación. En ellas la prioridad es de las personas que caminan, tanto para desplazarse como para el resto de actividades sociales.

¿Dónde establecerlas?

En cualquier calle con **uso peatonal y estancial importante,** hasta llegar a conformar una red de prioridad peatonal que prime los itinerarios a pie.

Están especialmente indicadas para:

— Cualquier calle de ancho reducido donde no se puede garantizar la accesibilidad peatonal en las aceras (Orden TMA 581/21).

— Áreas comerciales o centros de **pueblos, ciudades o barrios**, con tiendas, hostelería, edificios públicos, etc.

— Entornos escolares, hospitalarios, de frecuente uso cultural, deportivo, etc.

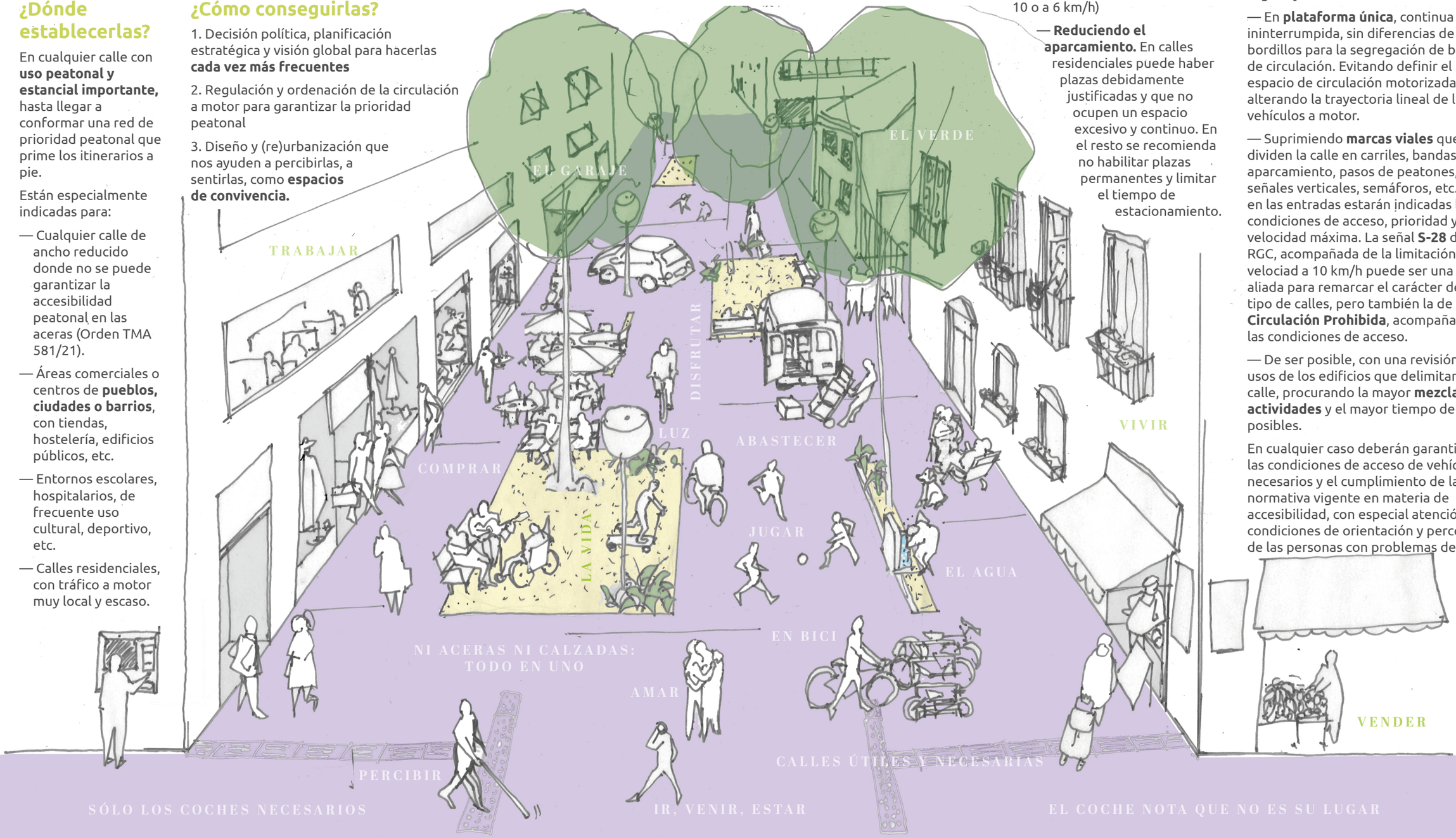
— Calles residenciales, con tráfico a motor muy local y escaso.

¿Cómo conseguirlas?

1. Decisión política, planificación estratégica y visión global para hacerlas **cada vez más frecuentes**

2. Regulación y ordenación de la circulación a motor para garantizar la prioridad peatonal

3. Diseño y (re)urbanización que nos ayuden a percibirlas, a sentirlas, como **espacios de convivencia.**



¿Cómo regular la circulación?

— En calles residenciales, **disuadiendo el tráfico de paso** con medidas de ordenación de la circulación a motor. En el resto de calles, limitando el acceso de vehículos motorizados

— Con prioridad peatonal y velocidad **adaptada a las personas** (máximo a 10 o a 6 km/h)

— **Reduciendo el aparcamiento.** En calles residenciales puede haber plazas debidamente justificadas y que no ocupen un espacio excesivo y continuo. En el resto se recomienda no habilitar plazas permanentes y limitar el tiempo de estacionamiento.

¿Cómo reurbanizar?

— Con un **diseño** cuidadoso que cambie el contexto haciendo más visible su función urbana: pavimentos amables para caminar, mobiliario para sentarse, vegetación, alumbrado adecuado, elementos de agua, manifestaciones artísticas… para aportar **confort ambiental** e **identidad** al espacio social seguro y amable.

— En **plataforma única**, continua e ininterrumpida, sin diferencias de nivel o bordillos para la segregación de bandas de circulación. Evitando definir el espacio de circulación motorizada y alterando la trayectoria lineal de los vehículos a motor.

— Suprimiendo **marcas viales** que dividen la calle en carriles, bandas de aparcamiento, pasos de peatones, señales verticales, semáforos, etc. Sólo en las entradas estarán indicadas las condiciones de acceso, prioridad y velocidad máxima. La señal **S-28** del RGC, acompañada de la limitación de velociad a 10 km/h puede ser una buena aliada para remarcar el carácter de este tipo de calles, pero también la de **Circulación Prohibida**, acompañada de las condiciones de acceso.

— De ser posible, con una revisión de los usos de los edificios que delimitan la calle, procurando la mayor **mezcla de actividades** y el mayor tiempo de uso posibles.

En cualquier caso deberán garantizarse las condiciones de acceso de vehículos necesarios y el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad, con especial atención a las condiciones de orientación y percepción de las personas con problemas de visión.