

Nota de prensa

La Asociación A Pie y la FRAVM piden la ampliación temporal de aceras para garantizar el distanciamiento y la seguridad vial en la fase de desconfinamiento

- Si la recomendación de las autoridades sanitarias es mantener distancias de 1,5-2 metros entre personas, la anchura mínima de las aceras para garantizar la seguridad debería ser de 3 metros
- Siguiendo el ejemplo de otras ciudades europeas, demandan también el cierre al tráfico a motor de algunas calles y la creación de nuevas zonas de prioridad peatonal
- Las administraciones públicas deben garantizar que los desplazamientos a pie sean seguros, no solo desde el punto de vista del contagio, sino también de la seguridad vial, pues la reducción del tráfico motorizado incide en mayores velocidades de los vehículos a motor

Madrid, 21 de abril de 2020. La crisis producida por la pandemia está generando un enorme sufrimiento en todos los órdenes de la vida. También ha cuestionado la principal y más necesaria forma de desplazamiento en este país, el caminar. **Necesitamos caminar para mantenernos saludables, pero para algunos colectivos como la infancia o las personas mayores, caminar es una necesidad ineludible.**

Por ese motivo, tanto durante el confinamiento, como en el periodo que vendrá después, las administraciones públicas deben **garantizar que los desplazamientos a pie sean seguros, no solo desde el punto de vista del contagio, sino también de la seguridad vial**, pues se ha observado que la

reducción del tráfico motorizado incide en mayores velocidades de los vehículos a motor¹.

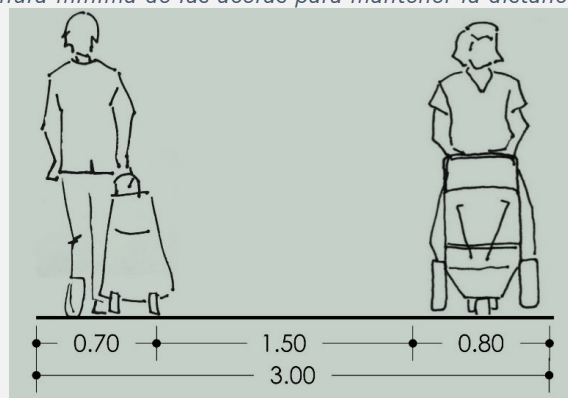
Numerosas ciudades y países están ofreciendo soluciones para hacer las ciudades caminables y a la vez seguras, cambiando las regulaciones, reduciendo la velocidad de los vehículos motorizados y cerrando al tráfico determinadas calles para facilitar los desplazamientos a pie.

La Asociación de Viandantes A PIE y la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM) proponen que también se adopten medidas en ese sentido en la ciudad de Madrid, acompañando las medidas dirigidas a la movilidad ciclista (carriles bici provisionales, por ejemplo) con una apuesta decidida por el calmado del tráfico y la movilidad peatonal. **Madrid debe acondicionar las calles y el espacio público para que caminar sea el modo habitual de realizar los desplazamientos no solo de corta distancia o de barrio, sino de media distancia o entre distritos.**

La pandemia pone también sobre el tapete la urgencia social que tiene nuestra ciudad de **cumplir la legislación de accesibilidad**, que obliga a que las aceras tengan unas anchuras adecuadas que, desgraciadamente no se cumplen en muchas calles.

Para reducir el riesgo de contagio es imprescindible contar con aceras anchas, que permitan guardar una distancia de seguridad adecuada (las autoridades sanitarias recomiendan entre 1,5 y 2 metros de separación). Suponiendo que una persona requiere un espacio de entre 0,7 m y 0,8 m para caminar, la anchura mínima para garantizar la seguridad de las aceras debería ser de 3 m.

Figura 1: Anchura mínima de las aceras para mantener la distancia de seguridad



¹ <https://www.lavanguardia.com/local/20200408/48390758535/barcelona-traffic-confinamiento-coronavirus.html>

Pensamos que en esta situación de emergencia se debería autorizar el uso de la calzada por las personas que caminan en determinadas calles y circunstancias, sobre todo allí donde no se puede garantizar de otra forma la distancia de seguridad en las aceras.

La administración local puede y debe anticiparse a la mayor demanda peatonal que se producirá en cuanto se comience a levantar de forma escalonada el confinamiento, aplicando medidas provisionales que garanticen la seguridad, tanto vial como vérica. Entre las posibles medidas, ya adoptadas en otras ciudades, destacan:

- **Ciudad 30**, para desincentivar el aumento de la velocidad y transformar nuestra ciudad en una ciudad tranquila
- **Establecimiento de zonas de prioridad peatonal (zonas 30 y “calles residenciales”)** mediante cortes localizados de calles donde las aceras tienen una anchura inferior a 3 m y el tráfico motorizado sea reducido para evitar el tráfico de paso y mejorar las condiciones para caminar.
- **Ampliación temporal o definitiva de aceras**, en aquellas calles donde no tienen la anchura adecuada y donde hay múltiples carriles de circulación y/o se dispone de una banda de aparcamiento. La ampliación podría convertirse posteriormente en definitiva para el cumplimiento de la legislación de accesibilidad.
- **Campañas a favor de los desplazamientos activos en sustitución del automóvil.**

Finalmente, conviene revertir el cierre indiscriminado de las zonas verdes y espacios libres de la ciudad con el fin de aumentar la oferta de espacios urbanos y la distancia de seguridad de las personas que caminan, ya sea para los desplazamientos como para la actividad recreativa, fundamental para la salud física y mental de las personas después del largo confinamiento en los hogares.

Más información y contactos (portavoces de A Pie)

- M^a Isabel Tejero - 609143249

- Rosa Elena Martínez – 603279688

Ejemplos de medidas aplicadas en otras ciudades para mejorar la caminabilidad

Viena

La ciudad de Viena ha delimitado zonas temporales de calmado de tráfico y zonas de prioridad peatonal². Además, ya ha cerrado más de 20 calles al tráfico motorizado para aumentar el espacio disponible para viandantes y otros modos activos.

Figura 2: Captura de pantalla de un video informativo sobre las zonas de prioridad peatonal temporales³



² <https://coronavirus.wien.gv.at/site/mehr-raum-zum-rausgehen/>

³ <https://twitter.com/birgithebein/status/1248590734028087297>

Oakland

Oakland, en Estados Unidos, ha apostado por crear calles tranquilas para aumentar el espacio público para las personas que caminan, habilitando una oferta específica para el uso recreativo. El objetivo es cerrar más de 75 km de la red viaria de la ciudad al tráfico motorizado⁴. Philadelphia, Minneapolis y Denver están trabajando en el mismo sentido, así como otras ciudades en Canadá, Colombia⁵ y Nueva Zelanda⁶.

Foto 1: Calle cortada al tráfico de paso en Oakland⁷



4 <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/10/oakland-california-slow-streets-coronavirus-us>

5 https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists?CMP=Share_AndroidApp_Tweet

6 <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/04/13/new-zealand-first-country-to-fund-pop-up-bike-lanes-widened-sidewalks-during-lockdown/#143d3fe0546e>

7 <https://www.bicycling.com/news/a32130879/oakland-temporary-street-closures-coronavirus/>

Berlín⁸

La oficina de vías públicas y espacios verdes del distrito de Friedrichshain-Kreuzberg, en Berlín, está estudiando el cierre temporal de 30 calles para crear más espacio público para niños y familias. La atención se centra en distritos densamente urbanizados como el Samariterkiez y SO36.

Foto 1: Nueva señal creada para identificar los nuevos espacios de juego y esparcimiento en Berlín



Para más información sobre ciudades que están restando espacio al coche con motivo de la emergencia sanitaria del covid-19:

<https://docs.google.com/spreadsheets/d/1c6OmxkUwNjoajYaRgqEjc14PtyGtushhQY7wNaZdjKk/edit#gid=1911516675>

⁸ https://www.rbb24.de/politik/thema/2020/coronavirus/beitraege_neu/2020/04/strassensperrungen-spielplaetze-friedrichshain-kreuzberg.html