

# DISEÑO ZONAS PEATONALES

## Definiciones

---

---



- Espacios que surgen a partir de la vialidad y que se unen a otras zonas comunes de una ciudad para **configurar un escenario principal de la vida pública**. Ofrecen un medio para el **desplazamiento de las personas** lo que condiciona su diseño.
- Una calle no puede ser entendida **exclusivamente como una superficie que sirve a la función transporte**.
  - Contemplar, respetar y realzar
  - lugar de encuentro, de esparcimiento y hasta de identificación, si ellas consiguen generar ambientes que reflejan un espíritu urbano peculiar.
- Luego, los espacios frecuentados por grandes cantidades de peatones suelen ser los espacios privilegiados de la ciudad, ya sea por sus características físicas y paisajísticas o por el nivel de la actividad comercial del entorno.

# DISEÑO ZONAS PEATONALES

## Descripción de zonas peatonales

---



- Veredas y veredas paseo
  - franjas elevadas respecto de la calzada que discurren adyacentes a ésta. Su ancho será variable en función del volumen de peatones, de las características de la actividad urbana y de su mobiliario urbano. Si en su ancho se contemplan dos hileras de árboles y es mayor a 9 m, se denominará vereda paseo
- Calles Peatonales
  - Se producen cuando toda la plataforma vial se dedica exclusivamente al quehacer peatonal. Sólo se permite su uso por parte de vehículos de emergencia o de carga espacial (mudanzas, basura, dinero).
- Paseos
  - Franjas verdes que pueden estar ubicadas entre calzadas principales o entre éstas y calles laterales de servicio. Se distinguen de medianas por ser más atractivas a la actividad peatonal: desplazamiento, descanso y recreación. Su ancho debe ser tal que el peatón sea incentivado a cruzar las calzadas que los separan de las veredas (mínimo 9 m y en lo posible 2 o 3 veces más anchos que las calzadas que los bordean).

# DISEÑO ZONAS PEATONALES

## Descripción de zonas peatonales

---

---



- Plazas
  - Generalmente las plazas ya existen cuando corresponde diseñar algún elemento de infraestructura vial urbana. La creación de una plaza es el comienzo de una relación de la comunidad consigo misma. Su destrucción o menoscabo puede significar costos que no pueden ser compensados. Todo diseño debe considerar la posibilidad de favorecer el ambiente creado por una plaza.
- Plazoletas
  - Espacios discontinuos de un tamaño que constituye algo más que un ensanche local de la sección de la vía y que ha sido aprovechado para instalaciones de ornato.
- Islas Refugio
  - Superficies elevadas respecto de la calzada que sirven como zona de resguardo a los peatones que no han alcanzado a cruzar la calzada. Su ancho mínimo es de 2 m con un área mínima de  $4.5 \text{ m}^2$  (preferentemente  $7 \text{ m}^2$ ). Su longitud mínima deberá ser de 3.6 m (preferentemente 6 m) y su lado mínimo de 2.4 m (preferentemente 3.6 m).

# DISEÑO ZONAS PEATONALES

## Descripción de zonas peatonales

---



- Esquinas
  - Punto de encuentro entre dos zonas peatonales que se cruzan (veredas, veredas paseos, calles peatonales). Constituyen una zona peatonal especial por su innegable y demostrada relación entre esta circunstancia geométrica y una disposición particular del peatón con respecto a dicho punto (punto de encuentro, de espera, de conversación). Se deben prodigar para ellas superficies más amplias que en el resto de la vialidad peatonal:
    - Retranqueo de líneas de edificación
    - Eliminación de bandas de estacionamiento en favor de la ampliación de las veredas
  
- Zonas mixtas
  - Aquellas que pueden ser usadas por peatones y vehículos:
    - pasajes
    - calles vereda
    - bandejones
    - cruces de calzada
    - entradas de vehículos
  - Constituyen un caso de ocupaciones de un espacio común en momentos distintos.



- Restricciones
  - En todas estas zonas se trata que la velocidad de los vehículos sea compatible con el uso por parte de los peatones.
  - En particular, en pasajes y calles veredas, la velocidad de éstas no debe superar los **15 km./h.** y del diseño debe ser compatible con esta limitación.
  - El trazado de los bordes de la franja peatonal no debe presentar quiebres (usar radios de curvatura  $\geq 5$  m), cuando la banda no es franqueada por elementos de cierta altura que puedan servir de guía óptica, y cuando los flujos son altos. En tales casos un cambio fuerte de dirección opera como un recodo y puede producir entorpecimiento del flujo. No hay que olvidar que estas bandas (en caso de calles peatonales, veredas paseo etc.) deben ser capaces de acoger maniobras de vehículos de emergencia a velocidades  $\leq 10$  km./h



- Trazado en Planta
  - Alineación
    - Veredas: su alineación es paralela a envolvente de línea de edificación. La existencia de espacios implica necesidad de ensanchar tramos completos de vereda, ya que ésta no puede cambiar de ancho en forma arbitraria
    - veredas paseo, paseos y calles peatonales: Se permite alineación dentro de un espacio más amplio, por lo que pueden aparecer curvas e incluso descomponerse ellas en más de una banda, si se desea diferenciar el flujo de paso del que necesita acceder a negocios a otras actividades de las márgenes



- Trazado en Planta
  - Ancho
    - El ancho de las bandas peatonales se determina de acuerdo a los criterios de capacidad, el cual debe ser continuo y libre de obstáculos.
    - El ancho mínimo recomendable es de 2 m. (ancho en que se pueden cruzar dos personas con paquetes, coches o sillas de ruedas). Pueden reducirse a 1.5 m. en calles locales en que se aprecia un tráfico mínimo de peatones. En tal caso, conviene analizar la posibilidad de diseñar una calle vereda.
    - Cuando, por la naturaleza de la vereda, se espera un flujo frecuente de parejas, se debe exigir un ancho mínimo de 3 m.



- **Sección Transversal**
  - Una franja peatonal debe ser homogénea sin irregularidades que signifiquen peligro. Si por estética éstas son inevitables, deben destacarse con baldosas de otro color, pero el detalle no debe sobresalir de la línea continua de su perfil.
  - La pendiente debe ser constante con un mínimo de 2% para revestimientos lisos y un máximo de 4% cuando la vereda no tiene revestimiento o éste es muy rugoso.
- **Elevación**
  - La pendiente longitudinal reduce la velocidad de los peatones significativamente a partir del 5%.
  - Con un 10% de pendiente desfavorable dicha reducción llega al 30%.
  - La pendiente longitudinal de la vereda es aproximadamente la de la vía, salvo cuando sea necesario salvar un desnivel ocasional. En estos últimos casos se pueden usar rampas, escaleras u otros dispositivos.