

0

1

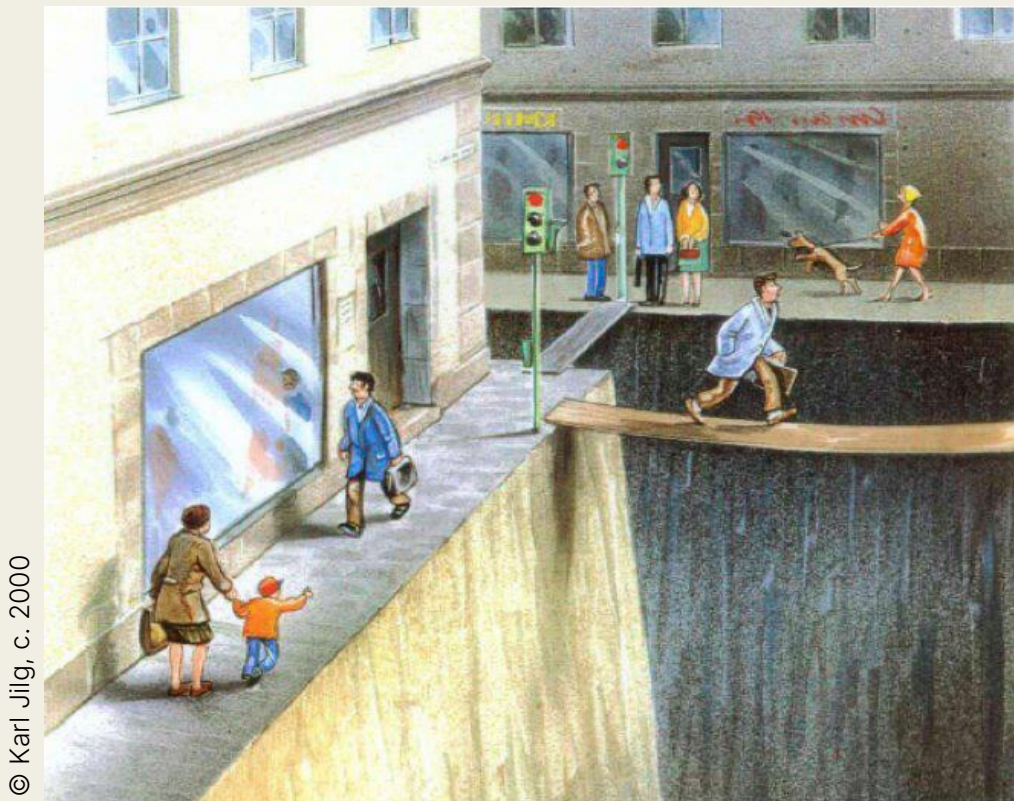
Març
2026

**Decàleg per a
humanitzar les
calçades dels
carrers**

Màrius Navazo

**Quaderns
de gea21**

“ Decàleg per a humanitzar les calçades dels carrers



© Karl Jilg, c. 2000

Sovint es parla de la necessitat de dissenyar pobles i ciutats prioritàriament per a les persones –en contraposició als vehicles, especialment cotxes i motos.

Ara bé...

**com es
concreta que
els carrers
siguin per a
les persones?**

En primer lloc, cal un urbanisme de densitats i barreja d'usos que propiciï la presència de gent als carrers i l'atractiu de les plantes baixes. En segon lloc, es pensarà fàcilment en la necessitat d'ampliar les voreres i que aquestes disposin de llum, ombra, vegetació, bancs, fonts, etc.

Ara bé, hi ha un element que generalment s'oblida, però que també resulta imprescindible abordar: les calçades dels nostres carrers. És a dir, si els carrers han de ser prioritàriament per a les persones, no podem mantenir el mateix disseny i gestió de les calçades que hem heretat fins ara, deixant aquesta part de la secció al marge de la necessitat d'humanització dels carrers. Contràriament, les calçades també han d'impregnar-se d'aquesta nova mirada i no poden constituir una franja excepcional on les regles siguin absolutament diferents, i fins i tot contradictòries amb la voluntat d'humanitzar els carrers. De fet, per molt meravelloses que puguin arribar a ser les voreres, per molt que s'ampliïn suprimint carrils de circulació o estacionaments, si es manté intacta

la perspectiva sobre com han de ser les calçades, difícilment es podrà parlar d'un canvi de paradigma; ja que continuarà existint un fossat al mateix centre del carrer. Per tant, les calçades també han de ser qüestionades i repensades.

Tal com les coneixem avui, les calçades s'han dissenyat com a petites carreteres inserides dins l'àmbit urbà. Per això tenen les mateixes normes de funcionament (sentits únics per carril, prioritat dels vehicles excepte en passos de vianants, prioritat preestablerta a les interseccions, etc.) i el mateix paisatge (fletxes direccionals, línies de detenció, pictogrames de stop i cediú, senyalització vertical que anticipa esdeveniments, etc.).

No obstant això, les calçades han de ser humanitzades replantejant, com a mínim, els tres aspectes que mostra la taula següent: com afronten la incertesa pròpia del món social on s'insereixen, quines velocitats indueixen i a qui atorguen prioritàriament la capacitat i accessibilitat de transport.

	CALÇADES CONVENCIONALS	CALÇADES HUMANITZADES
Incertesa del món social	Pretenen esborrar la incertesa de l'entorn urbà on s'insereixen.	Subratllen la incertesa que ha de regnar al món social que habita els carrers.
Velocitats vehicles	Inciten velocitats elevades de circulació (50 km/h).	Indueixen velocitats reduïdes de circulació (20-30 km/h).
Capacitat i accessibilitat	Maximitzen la capacitat i l'accessibilitat dels vehicles privats motoritzats.	Maximitzen la capacitat i l'accessibilitat dels modes que menys congestionen les calçades i que tenen més potencial per desplaçar persones: bicicletes i transport col·lectiu, fonamentalment.

Aquests aspectes (incertesa/velocitats/capacitat-accessibilitat) poden concretar-se de diferents maneres per avançar cap a unes calçades més humanes. L'objectiu del present escrit és, precisament, baixar l'escala del detall i formular una proposta pròpia sobre com concretar-los.

La proposta que aquí es presenta se centra exclusivament en calçades d'un únic carril de circulació, deixant de banda els carrers amb més d'un carril o sentit. De fet, tot el que aquí es proposa també seria vàlid per a qualsevol carrer 30, independentment del

nombre de carrils. Però, per començar, delimitem-ho al cas més senzill. A més, a la majoria de pobles i ciutats (excepte a les més grans), els carrers d'un sol carril de circulació constitueixen la pràctica totalitat dels carrers i, generalment, conformen grans sectors urbans on aplicar allò que aquí, a continuació, es proposa.

En concret, la present proposta d'humanització de les calçades dels nostres carrers s'articula en base a les deu mesures que es desenvolupen a continuació.

MESURES PER A HUMANITZAR LES CALÇADES	Subratllar la incertesa en el món social	Induir velocitats reduïdes	Capacitat i accessibilitat per als modes que no congestionen
01 Minimització de la senyalització vertical i horitzontal per augmentar els codis socials de la comunicació			
02 Nova regulació de les interseccions: prioritat de pas segons ordre d'arribada, però amb prioritat dels vianants			
03 Despenalització dels creuaments de vianants en qualsevol punt			
04 Permetre creuar en vermell a vianants, bicicletes i VMP			
05 Permetre caminar per la calçada en carrers amb voreres estretes			
06 Apagar els llums de tots els vehicles			
07 Pacificació del trànsit			
08 Reduir l'accessibilitat de la xarxa de carrers des de la perspectiva del trànsit motoritzat			
09 Bicicletes en sentit contrari per defecte			
10 En cas d'accident, responsabilitat en funció del perill del mode de transport			

Decàleg

01 Minimització de la senyalització vertical i horitzontal per augmentar els codis socials de la comunicació

La senyalització constitueix una de les principals eines que l'enginyeria del trànsit ha emprat per introduir predictibilitat a les calçades. Amb la senyalització, les persones que condueixen vehicles (i també les que no!) passen a regir-se pel que estableixen els senyals: poden passar, atureu-vos, no podran girar a la dreta, reduïu la velocitat, etc.

Al seu torn, la senyalització anticipa esdeveniments. Per exemple, abans d'arribar a una intersecció sense stop ni cedi, els vehicles poden continuar circulant perquè saben que tenen la prioritat anticipadament. Per tant, la senyalització permet que les persones conductores confiïn en l'entorn que travessen i, fins i tot, permet mantenir velocitats elevades on no seria possible si no hi hagués senyalització. I si bé això pot tenir aspectes positius en carreteres interurbanes, en entorns urbans la (falsa) confiança en un entorn (imprevisible) resulta inapropiada i el manteniment de velocitats elevades és indesitjable.

Així doncs, el sistema de senyalització heretat ha imposat al medi urbà un model de comportament que beneficia cotxes i motos –en augmentar la predictibilitat de l'entorn i evitar-los, per exemple, moltes frenades– però a costa d'erosionar els codis socials i la comunicació visual o verbal –pròpia de les velocitats no motoritzades i del món social.

Per tant, amb l'objectiu de reduir la senyalització i els efectes negatius que aquí s'han assenyalat per als nostres carrers, es proposen les mesures següents:

Eliminar els senyals de prioritat a les interseccions (vegeu apartat següent).

Eliminar els senyals que informen de girs prohibits o d'obligatorietat de girs a les interseccions. Això suposaria que els vehicles arribarien fins a la mateixa intersecció sense informació, i haurien d'avançar cautelosament o aturar-se per esbrinar en quines direccions es pot prosseguir la marxa (comprovant l'existència de senyals R-101 d'entrada prohibida en arribar a la mateixa intersecció).

No duplicar la senyalització horitzontal amb la vertical. De fet, per tal que les calçades urbanes s'assemblin el mínim possible a les carreteres, cal apostar prioritàriament per la senyalització vertical. Així, per exemple, si ja existeix un senyal R-101 d'entrada prohibida a un extrem del carrer, les fletxes direccionals pintades de blanc al llarg de la calçada resulten innecessàries.



Fletxes direccionals a suprimir. El sentit de circulació dels carrers queda regulat mitjançant els senyals R-101 d'entrada prohibida. I els possibles girs en una intersecció s'han d'esbrinar en arribar-hi i comprovar l'existència de senyals R-101.

02 Nova regulació de les interseccions: prioritat de pas segons ordre d'arribada, però amb prioritat dels vianants

Estretament relacionat amb el punt anterior, un dels principals codis socials que ha eliminat la senyalització és aquell segons el qual, en una cruïlla, generalment passa primer qui hi arriba primer. Més concretament, les cruïlles urbanes abans de l'arribada del cotxe als nostres carrers funcionaven per contacte visual, combinat amb cortesia i acord. I aquestes són encara les regles a les zones per a vianants, on persones i vehicles es creuen sense semàfors, línies de detenció ni tampoc seguint la suposada prioritat a la dreta. Per tant, resulta necessari que aquelles regles desterrades tornin a arrelar, i que siguin els vehicles els qui comencin a jugar les regles del que és pròpiament urbà (i no a l'inrevés, com passa actualment).

En concret, doncs, es tractaria de la regulació «prioritat segons ordre d'arribada» (en anglès coneguda com a *filter in turn*), la qual obliga al contacte

visual i a l'acord entre les diferents persones de la via. Però, per al nostre cas urbà, resultaria necessari aplicar una excepció d'or: les persones a peu haurien de tenir sempre la prioritat. Per tant, la preferència segons arribada regiria només entre els vehicles (bicicletes i VMP inclosos). I l'absoluta prioritat de les persones a peu, evidentment, els permetria creuar la intersecció en qualsevol direcció –fins i tot en diagonal, per traçar el camí més curt.

Al seu torn, l'abolició de tota prioritat entre vehicles obligaria a haver de prémer el fre reiteradament al llarg d'un carrer: com a mínim, a la proximitat de cada intersecció i sense excepció. Per tant, esdevé una mesura de pacificació del trànsit i seguretat vial molt econòmica i de primer ordre.

Per tots aquests motius, es proposa establir per defecte aquesta nova regulació de les interseccions urbanes entre carrers d'un únic carril –excepte en casos excepcionals en què, per algun motiu, es consideri necessari establir prioritats. A més, en sintonia amb l'apartat anterior de minimització de la senyalització, cal subratllar que amb aquesta nova regulació desapareix a les interseccions tota la senyalització vertical associada, les línies de detenció, pictogrames de stop i ceduï, així com un nombre ingent de passos de vianants. Més informació en [aquest article anterior](#).



Amb la nova regulació per defecte, l'única senyalització que es mantindria en aquesta fotografia seria el discret senyal vertical R-101 d'entrada prohibida. Totes les altres marques viàries i senyals verticals desapareixerien.

03 Despenalització dels creuaments de vianants en qualsevol punt

En carrers amb calçada –és a dir, que no siguin de plataforma única–, els vianants han de poder creuar-la en qualsevol punt. Ara bé, a diferència de les plataformes úniques, només tindran prioritat en aquests casos:

- En totes les interseccions entre carrers d'un sol carril (tal com s'ha exposat en el punt anterior).
- En tots els passos de vianants que continuïn existint (per exemple, a mig tram de carrer, en interseccions amb carrers de més d'un carril, etc.).

Així, en la resta de punts d'un carrer també ha de ser possible que els vianants creuin la calçada, encara que sigui sense prioritat. Això requereix redefinir l'article 124 del Reglament General de Circulació, que estableix que si existeixen passos per a vianants, els vianants han de creuar per allà i no per les proximitats.

De fet, la ciutat de Nova York ja va despenalitzar l'any 2024 el creuament dels carrers fora dels passos per a vianants i punts semaforitzats (més informació a [*aquest article de Christian Kisters*](#)).

Aquesta mesura seria adequada, des del principi, per a tots els carrers i independentment del nombre de carrils.

04 Permetre creuar en vermell a vianants, bicicletes i VMP

El Reglament General de Circulació estableix a l'article 124 que els vianants han d'obeir el semàfor. Tanmateix, la ciutat de Nova York també va despenalitzar l'any 2024 el creuament en vermell per part dels vianants. És a dir, creuar en vermell no atorga cap prioritat, però està permès (o, en altres paraules, no està prohibit).

Des d'una nova perspectiva dels carrers, haurien de desaparèixer tots els semàfors dels carrers 30 i, conseqüentment, dels pobles i ciutats 30 (vegeu [*aquest article anterior*](#)). Ara bé, en cas que existeixi algun semàfor, aquests han d'anar destinats fonamentalment als vehicles motoritzats. Atès que aquests són la font que genera el perill i els que menys s'exposen al risc que generen, els vehicles motoritzats no poden saltar-se els semàfors i han d'obeir-los en qualsevol cas.

En canvi, el vermell dels semàfors per als vianants hauria d'entendre's simplement com l'advertència que no es gaudeix de prioritat en aquell moment. De fet, això suposaria normalitzar la situació que es dona en molts casos (afortunadament!), on les persones obvien el vermell i no esperen que el semàfor es posi verd si consideren segur creuar.

I en el cas de bicicletes i VMP, el semàfor en vermell s'hauria d'entendre com un cedeixi el pas a la resta de vehicles i vianants que circulen.

Aquesta mesura també resultaria adequada, des de l'inici, per a tots els carrers i independentment del nombre de carrils.

05 Permetre caminar per la calçada en carrers amb voreres estretes

A quants carrers dels nostres pobles i ciutats no es camina per la calçada perquè les voreres són molt estretes? De fet, ja no és que siguin simplement estretes: avui dia són carrers fora de normativa perquè incompleixen la legislació vigent en matèria d'accessibilitat.

Per tant, i reconeixent que l'ampliació de voreres fins al mínim legal de 1,80 m lliure de pas no succeirà de la nit al dia, caldria esperar una cobertura legal per a allò que succeeix des de fa dècades de manera quotidiana, deixant de considerar una il·legalitat que la gent camini longitudinalment per les calçades dels carrers amb voreres insuficients.

Es podria reflexionar sobre si en aquests casos cal que les persones gaudeixin de prioritat o no, o bé només en el cas que ja s'hagi baixat a la calçada, o només si no bloquegen la circulació de vehicles, etc. Es pot reflexionar sobre tot això i més, matisant diferents casuístiques. Però, sobretot, és necessari definir una solució per defecte que doni cobertura a aquesta situació quotidiana, sorgida en el passat per una insuficiència de les voreres i considerada, ara ja, una il·legalitat en l'amplada d'aquestes.



Persones caminant per la calçada a Sabadell (225.000 habitants).

06 Apagar els llums de tots els vehicles

L'obligatorietat de la il·luminació nocturna als vehicles complementa la il·luminació pròpia dels carrers. Ara bé, mentre que la il·luminació dels carrers és més que suficient per desplaçar-se a les velocitats pròpies dels modes no motoritzats, és insuficient per circular a velocitats elevades (50 km/h). Per aquest motiu, en el seu moment, es va decidir que els vehicles incorporessin una il·luminació complementària que els permetés veure (i ser vistos!) amb claredat a grans distàncies dins l'àmbit urbà. De fet, es va decidir, ras i curt, fer servir els mateixos fars que s'utilitzen en una autopista circulant a 120 km/h.

	LLUMS DEL COTXE ENCESOS	LLUMS DEL COTXE APAGATS
Vista en planta		
Vista des de darrere del volant		
Vista d'un vianant		

Aquesta il·luminació complementària aconseguix, fonamentalment, que (també) sigui possible circular ràpid de nit. Això sí, augmentant encara més (respecte al dia) la inseguretat dels modes no motoritzats, ja que resulten fins i tot més invisibilitzats. És el cas de les bicicletes i VMP, que circulen per la calçada sense fars de gran potència com la resta de vehicles. I, especialment, dels vianants quan creuen la calçada (desproveïts, evidentment, de tota llum). Per tant, els fars dels cotxes no estan al servei de la visibilitat, sinó bàsicament de la seva velocitat.

Ara bé, als carrers, persones i vehicles han de ser vistos pel que són, és a dir, com a volums, com a objectes. Per a això serveixen els fanals. En canvi, en l'àmbit interurbà (sense fanals i, sobretot, amb velocitats elevades de circulació) sí que és convenient que els vehicles siguin identificats com a fars des de la distància. Per tant, l'entrada a un nucli urbà hauria d'anar associada a l'obligació d'apagar els llums: per induir velocitats de circulació reduïdes i, sobretot, perquè els cotxes no augmentin encara més la seva acció de fer vulnerables els VMP, les bicicletes i les persones a peu. Més informació a [*aquest article anterior*](#).

Aquesta mesura hauria d'aplicar-se, des de l'inici, a tots els carrers i independentment del nombre de carrils.

07 Pacificació del trànsit

Evidentment, les diferents estratègies de pacificació del trànsit són més que benvingudes per redefinir les calçades d'uns carrers pensats per a les persones. Especialment aquelles mesures que, a la vegada que redueixen les velocitats dels vehicles, milloren el confort de la mobilitat a peu, com els passos de vianants sobre elevats.

08 Reduir l'accessibilitat de la xarxa de carrers des de la perspectiva del trànsit motoritzat

També són benvingudes les diferents mesures que aconseguixen reduir el trànsit de pas motoritzat per la gran majoria de carrers, deixant només una minoria de carrers per a aquesta finalitat. D'aquesta manera, es jerarquitzava la xarxa i se'n redueix l'accessibilitat des de la perspectiva del trànsit motoritzat. Cal garantir, tanmateix, que les calçades ofereixin una alta accessibilitat als desplaçaments en bicicleta, per evitar-los rodejos i allargaments del seu recorregut, tal com és el cas de la fotografia adjunta.



Exemple de bloqueig de la calçada que redueix l'accessibilitat de la xarxa de carrers per als vehicles motoritzats, sense afectar l'accessibilitat dels modes no motoritzats. Aquests bloquejos es poden acompanyar del nou senyal S-15a de calçada sense sortida excepte per a vianants i cicles.

09 Bicicletes en sentit contrari per defecte

El vianant i la bicicleta, com a modes de propulsió humana, haurien de realitzar els seus itineraris sempre pel camí més curt. Ara bé, com que les bicicletes són vehicles, estan obligades a seguir els sentits de circulació pensats per al trànsit motoritzat, fent que sovint hagin d'allargar les distàncies de recorregut.

Per tant, és necessari establir per defecte que les bicicletes puguin circular en sentit contrari a la resta de vehicles (excepte que s'indiqui el contrari). A la majoria de carrers d'un únic carril hi ha prou espai perquè una bicicleta i un cotxe es creuin en condicions de seguretat (sobretot si es pensa en velocitats reduïdes com les que volem als nostres carrers, és clar). De fet, el propi creuament d'una bicicleta i un cotxe en un mateix carril esdevé un element de pacificació del trànsit.

En relació amb aquesta qüestió, es podrien concretar i desenvolupar diversos aspectes que regulessin en quines condicions han de produir-se aquests creuaments. Per exemple, si és millor que la bicicleta circuli sempre pel costat del conductor o no, en quin costat ha de circular la bici en cas que existeixi un cordó d'aparcament, establir si el sentit contrari té la mateixa prioritat o no, com cal aproximar-se a les interseccions per no incomodar a les persones a peu, etc.

Finalment, cal assenyalar que podrien incloure's els VMP en aquesta regulació per defecte, juntament amb les bicicletes. Ara bé, com que no són vehicles de propulsió humana, aquí s'ha optat per excloure'ls.



Bicicleta en contra direcció en un carrer d'un sol carril de circulació.

10 En cas d'accident, responsabilitat en funció del perill del mode de transport

Finalment, les nou mesures anteriors s'entenen millor i es reforcen amb aquesta última proposta: la responsabilitat en cas d'accident de trànsit és superior (total o parcialment) en el cas dels vehicles motoritzats vers els no motoritzats. I també en el cas dels vehicles no motoritzats (bicicletes i VMP) respecte dels vianants. En altres paraules, la responsabilitat ha de recaure per defecte sobre el mode de transport que genera més perill (pel seu potencial de causar danys, atesa la seva massa i velocitat), tret que es pugui demostrar que realment no tenia cap oportunitat d'evitar l'accident. L'objectiu, en definitiva, és generar un incentiu perquè els conductors de vehicles siguin molt més curosos amb bicicletes, VMP i vianants, així com els VMP i les bicicletes respecte dels vianants.

De fet, diversos ordenaments europeus (Països Baixos, França, Bèlgica, Alemanya) ja fa molts anys que incorporen mecanismes de responsabilitat objectiva o quasi objectiva que reforcen la protecció dels modes no motoritzats, desplaçant la càrrega de la responsabilitat cap als vehicles motoritzats¹.

Conclusió

I fins aquí el decàleg. En definitiva, aquestes deu mesures podrien ser adoptades per reiniciar la reflexió sobre com s'han de definir les zones 30. A Espanya, tal com assenyala Christian Kisters en el seu recent article *La zona 30: crònica de una muerte anunciada*, al juny de 2025 ha desaparegut el senyal S-30 que definia aquest tipus de zones. Com bé s'indica allà, el fet que contemplés la prioritat per als vianants ha fet que aquest senyal gairebé no s'utilitzés durant anys i, finalment, s'hagi eliminat.

Tanmateix, el que es podia esperar de la publicació d'un nou catàleg de senyals era que s'eliminés la prioritat per als vianants en la regulació de les zones 30, sense suprimir les pròpies zones 30. Diferentment, hauria estat necessari establir com han de ser les zones 30 a partir d'ara, sense deixar pobles i ciutats orfes d'aquesta figura i sense haver d'optar només entre dos pols: carrer convencional o carrer de prioritat per als vianants. Sobretot tenint en compte que les zones 30 haurien d'abastar la majoria de carrers de pobles i ciutats.

Així, la humanització de les calçades que aquí es proposa podria ser una bona base per començar a pensar en la recuperació i definició de les zones 30. I ara que s'ha facultat els titulars dels Ministeris de l'Interior, i de Transports i Mobilitat Sostenible, per eliminar, modificar i incorporar nous senyals del catàleg per ordre ministerial conjunta (i, per tant, sense necessitat de modificar el Reial Decret del Reglament General de Circulació), no hauria de ser tan difícil començar a pensar en aquests plantejaments².

Així que...

Ens hi posem?

-
- 1 *Wegenverkeerswet 1994*, art. 185 (Països Baixos); Llei de 21 de novembre de 1989, art. 29bis (Bèlgica); Loi n°85-677 du 5 juillet 1985 (França); *Straßenverkehrsgesetz (StVG)* §7 (Alemanya)
 - 2 Disposició final primera del *Reial Decret 465/2025, de 10 de juny* (que modifica el Reglament General de Circulació aprovat pel Reial Decret 1428/2003).