

INFORME ESPECIAL AL PARLAMENTO DE ANDALUCÍA SOBRE SEGURIDAD, ACCESIBILIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL EN LOS ESPACIOS URBANOS PEATONALES DE LAS CIUDADES ANDALUZAS

La primera consideración que arroja nuestro Informe Especial es que, desde la perspectiva de la **seguridad**, la difícil realidad de la ciudad vivida cotidianamente se impone sobre el amplio, a veces laberíntico, acervo normativo destinado a garantizar esa seguridad.

Los hechos se imponen a la norma y cuando caminamos por itinerarios peatonales observamos con frecuencia la situación de abandono en que se encuentran; las extralimitaciones en las autorizaciones de instalaciones de mesas, sillas y veladores; los abusos en los reclamos publicitarios de comercios; en ocasiones, autorizaciones no suficientemente ponderadas.

También el uso compartido de la bicicleta de tales espacios peatonales con los riesgos que, para ciclistas y peatones, supone esta opción; la desatención a un sinfín de pequeños obstáculos que surgen en la vía pública, tales como desniveles en la solería, ausencia de alcorques en los árboles, registros sin tapadera, “restos” de instalaciones ya inutilizadas como farolas, señales, protectores; la inadecuada localización de pasos de peatones, su pésimo estado de conservación, en muchos casos, el mal o inadecuado funcionamiento de la red semafórica, etc.

Todo ello hace que esa pretendida calidad y seguridad del espacio peatonal se encuentre lejos de los niveles deseables.

En lo que concierne a la **accesibilidad** del espacio público peatonal, que es un estándar de referencia para valorar su calidad y funcionalidad, está muy lejos de garantizar la igualdad en el acceso y disfrute del espacio público, tal y como exige el art. 49 de la Constitución.

Desde la perspectiva de la **calidad ambiental**, la alta contaminación atmosférica, acústica e, incluso, lumínica, también nos sitúa lejos de estos parámetros. Ello por no hablar de la contaminación visual de los inmuebles de cierto valor arquitectónico y de los espacios tradicionales, históricos y/o más emblemáticos de nuestras ciudades, provocada por un sinfín de instalaciones que distorsionan sus valores arquitectónicos y sus perspectivas paisajísticas.

Pero no nos equivoquemos, cuando hablamos de sostenibilidad no estamos haciéndolo únicamente de limitar el tráfico o de incorporar simbólicamente unas cuantas unidades de vehículos eléctricos a la plantilla municipal, o de crear un itinerario escolar de acceso a un solo centro educativo.

El largo e ineludible camino hacia la movilidad urbana sostenible exige más espacio peatonal, transporte alternativo al vehículo privado, fundamentalmente transporte colectivo, uso de la bicicleta y fomento

El largo camino hacia la movilidad urbana sostenible exige más espacio peatonal, transporte alternativo al vehículo privado, incorporación de las TIC a la ordenación del tráfico y el control adecuado de la contaminación atmosférica y acústica, etc.



del desplazamiento peatonal, incorporación de las TIC a la ordenación del tráfico y el control adecuado de la contaminación atmosférica y acústica, etc., pero si no somos capaces de poner en marcha estas medidas sin unos estándares

Proponemos medidas para facilitar la transición de una ciudad en la que los vehículos a motor predominan en el espacio público, a otra en la que la peatonalización, la bicicleta y el transporte colectivo serán los medios habituales de desplazamiento, pero exigimos que esas medidas se adopten corrigiendo los déficits de participación ciudadana que se han detectado.

de calidad, seguridad vial y accesibilidad adecuada, el camino se alargará indefinidamente en el tiempo y la adhesión de la ciudadanía a las medidas adoptadas será muy débil.

En nuestro Informe proponemos una serie de medidas para facilitar la transición de una ciudad en la que los vehículos a motor tienen el protagonismo en el espacio público, a otra en la que la peatonalización, la bicicleta y el transporte colectivo serán los medios habituales de desplazamiento, pero exigimos que esas medidas se adopten corrigiendo los déficits de participación ciudadana que se han detectado.

En primer lugar, la necesidad de que la perspectiva de género esté muy presente a la hora de diseñar el nuevo modelo de ciudad.

En segundo lugar, es muy importante que el incipiente movimiento asociativo en defensa de los derechos de la población peatonal se haga presente, se cuente con él y con sus aportaciones. De la misma forma, creemos que escuchar a la comunidad escolar, al movimiento asociativo de personas con movilidad reducida, las asociaciones con intereses profesionales, económicos, etc., junto con una voluntad de consenso, ayudará, sin duda, a diseñar y consolidar esa ciudad humanizada que es la que, en la actualidad, se está demandando.

En síntesis, se pedían también distintas medidas destinadas a disminuir la contaminación atmosférica y acústica, a la mejora de las zonas verdes y espacios libres y a dar calidad a la prestación de los sistemas de transporte público.

* [Ver más en Informe Especial Seguridad, Accesibilidad y Calidad Ambiental en los Espacios Urbanos Peditones de las Ciudades Andaluzas](#)

