

## Nota de Prensa

Ante la realidad reciente en materia de movilidad en la ciudad, es decir, la propuesta de corte al tráfico de una calle en días festivos y la constatación de la elevada siniestralidad del tráfico urbano,

La asociación *Andando Burgos* EXPONE lo siguiente a la ciudadanía:

### 1. En relación con las posibles actuaciones de corte de calles:

Cualquier corte temporal del tráfico de una calle debe inscribirse en una política de ciudad, en una clara estrategia municipal de acuerdo con unos criterios de calidad de vida, de salud pública y de demostración ilustrativa de la búsqueda de una movilidad urbana sostenible.

Pero un corte temporal no es una peatonalización, y una peatonalización no es buena en sí misma ni es el prototipo de la movilidad urbana sostenible. Son dos errores graves en los que se está cayendo y por lo tanto los debates acaecidos carecen del necesario sustento técnico.

En efecto:

1. La peatonalidad ha de ser atendida en el conjunto de la ciudad, siendo congruente con un modelo global de movilidad sostenible. La mejor peatonalidad en la ciudad sí es una meta plausible, es decir, hay que mejorar las condiciones de los desplazamientos de los peatones: aceras más seguras, más cómodas, más equipadas, más anchas, sin obstáculos, con mejores pasos, etc.
2. No debe confundirse peatonalidad con peatonalización. La primera es una cualidad anhelada de la ciudad, mientras que la segunda no es más que una de las diversas herramientas existentes para su consecución, que debe ser siempre bien meditada y selectiva. Muchísimos de los problemas cotidianos de los peatones podrían resolverse aplicando medidas más apropiadas que la peatonalización.
3. La peatonalización no es nunca un acto neutral y no es necesariamente la solución adecuada o la herramienta óptima. Es más, a veces es un error, porque podría lapidar la vitalidad de una calle y, sobre todo, porque podría tener efectos indeseados en las calles de su zona. Así pues, la peatonalización de una calle no debe ser una actuación aislada o antojadiza, sino que ha de inscribirse en la planificación de la movilidad.

Pues bien, para el caso que nos ocupa en Burgos, *Andando Burgos* reivindica lo siguiente:



NIF G-09580135

1. Las posibles actuaciones puntuales de corte de calles afectarían al tráfico motorizado privado, pero no necesariamente a otros modos: no hay que dar por supuesto que cortar el tráfico motorizado requiera cortar los movimientos de los autobuses urbanos, los cuales, simplemente deberían circular a poco más que a paso de persona.
2. Se deben aprovechar esas acciones de corte de calles como efecto de demostración, es decir, para reflexionar sobre las funciones de las calles y si son factibles otros usos predominantes para satisfacer el interés general. Ha de facilitarse la toma de conciencia acerca de la necesidad de cambio de la hegemonía implacable de la circulación motorizada.
3. Los cortes de calles deberían plantearse en calles de gran potencial de cambio, siendo conveniente plantear actuaciones de concienciación que ayuden a comprender los fines.

## 2. En relación con la seguridad en los cruces peatonales:

Es inaceptable que casi cada semana suceda un caso de atropello a peatón en la ciudad de Burgos, especialmente en los lugares donde éste tiene preferencia.

La solución a la elevada e inaceptable siniestralidad registrada en estos sitios, no pasa necesariamente por implantar semáforos o medidas tecnológicas. Estas soluciones no hacen reducir la velocidad de los automóviles e indirectamente se invita a los conductores a prestar atención en estas zonas en base a unas alertas luminosas, de modo que, en ausencia o fallo de éstas, por ejemplo, ante un paso de cebra convencional, no reaccionen de manera correcta eludiendo las normas básicas de circulación.

Por ello, requerimos a la administración municipal a acometer el rediseño de las calzadas, a construir pasos sobreelevados, a mejorar la iluminación de los pasos, a mejorar la visibilidad mutua conductor-peatón y, en general, a tomar medidas que obliguen a disminuir forzosamente la velocidad de los vehículos.

Finalmente, recomendamos que las acciones en materia de movilidad peatonal y, en general de movilidad sostenible, sean pensadas desde un departamento suficientemente reforzado y específico de "Movilidad" que, convenientemente coordinado con otros departamentos, atienda a toda la problemática que se da de forma transversal.

Burgos, 28-05-2018