

1. ¿Por qué realizamos este Informe Especial?	2
2. ¿Cómo hemos hecho el Informe Especial?	3
3. ¿Qué problemas hemos detectado en el espacio peatonal de nuestras ciudades?.....	3
3. 1. Seguridad de los itinerarios y del espacio peatonal.	3
3. 2. La accesibilidad del espacio peatonal desde la perspectiva de la discapacidad.	5
3. 3. Calidad ambiental del espacio peatonal.	5
3. 3. 1. Contaminación atmosférica.	6
3. 3. 2. Contaminación acústica.	6
3. 3. 3. Zonas verdes y espacios libres.	7
4. Valoración general.	7
5. ¿Qué medidas ha propuesto el Defensor del Pueblo Andaluz?	8
5. 1. Seguridad de los itinerarios peatonales.	8
5. 2. En materia de accesibilidad.	9
5. 3. En el ámbito de la calidad ambiental:	9
5. 3. 1. Contaminación visual:	9
5. 3. 2. Contaminación atmosférica.	10
5. 3. 3. Contaminación acústica.	10
5. 3. 4. Zonas verdes y espacios libres.	10
5. 4. Sistemas de transportes públicos.	11
5. 5. Perspectiva de género.	11
5. 6. Participación de la ciudadanía en la implantación y diseño de los espacios peatonales.	11

1. ¿Por qué realizamos este Informe Especial?

Los poderes públicos, sobre todo los gobiernos locales, incluyen en sus programas, discursos, declaraciones, etc., su apuesta por la sostenibilidad en el espacio urbano. Basta traer a colación aquí la Agenda 21, la Carta Internacional del Caminar Walk21, la Estrategia Europea 2020, la idea de ciudad habitable, humanizada, etc.

Sin embargo, la realidad de la ciudad vivida cotidianamente se impone tozudamente sobre el amplio, a veces laberíntico, acervo normativo existente. En efecto, los hechos se imponen a la norma y al discurso y cuando caminamos por itinerarios peatonales observamos, **desde la perspectiva de la seguridad**, la situación de abandono en que, con frecuencia, se encuentra el mantenimiento y conservación de estos espacios; las extralimitaciones en las autorizaciones de instalaciones de mesas, sillas, veladores por parte de muchos de sus beneficiarios; los abusos en los reclamos publicitarios que intentan llamar la atención sobre los productos que se ofertan en el interior de sus locales; el uso compartido de la bicicleta de tales espacios peatonales en los lugares donde se generan riesgos para ciclistas y peatones; la desatención a un sinnúmero 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, etc. Todo ello hace que esa pretendida calidad y seguridad del espacio peatonal se encuentre lejos de los niveles deseables, sin dejar de mencionar la incidencia negativa que estas disfuncionalidades en el espacio peatonal pueden tener en la seguridad vial.

En lo que **concierno a la accesibilidad** del espacio público peatonal, que es un estándar de referencia para valorar su calidad y funcionalidad, nos encontramos, después de una sucesión de textos legales estatales, autonómicos y ordenanzas municipales, aprobados para destruir e impedir que surjan obstáculos, con que estamos muy lejos de garantizar la igualdad en el acceso y disfrute del espacio público, tal y como exige el art. 49 de la Constitución y diversos preceptos de nuestro Estatuto de Autonomía.

Hoy, como ayer y pese a los indudables avances conseguidos, podríamos hacer un Informe Especial sobre las barreras existentes en el espacio público de Andalucía y demostraríamos, una vez más, el largo camino que queda por recorrer para garantizar la igualdad.

Desde la **perspectiva de la calidad ambiental**, la alta contaminación atmosférica, acústica e, incluso, lumínica, nos sitúa lejos de los parámetros deseables. 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 sin fin de instalaciones que distorsionan sus valores arquitectónicos y sus perspectivas paisajísticas.

2. ¿Cómo hemos hecho el Informe Especial?

En lo que concierne a la metodología seguida para su elaboración, básicamente el resultado que aquí ofrecemos se ha obtenido a partir de:

- Un cuestionario, que enviamos a todos los municipios andaluces de más de 20.000 habitantes.
- Un cuestionario que, asimismo, hemos enviado a todas las asociaciones de personas con discapacidad.
- Las consultas de información pública sobre cuestiones relacionadas con la calidad ambiental en diversos documentos publicados por las Administraciones Públicas.
- Las visitas de campo realizadas por Asesores de esta Institución en distintas ciudades.
- La colaboración de asociaciones de defensa de las personas que se desplazan a pie.

3. ¿Qué problemas hemos detectado en el espacio peatonal de nuestras ciudades?

3. 1. Seguridad de los itinerarios y del espacio peatonal.

a) **Inexistencia de una planificación eficaz:** Prácticamente hemos podido verificar que ningún municipio posee un Plan que, con una visión integral, contemple las condiciones de seguridad para los transeúntes del espacio peatonal en las ciudades andaluzas.

b) **Actuaciones aisladas:** Distintos municipios nos dicen que, en realidad, las inspecciones las realizan, en la mayoría de los casos, los agentes de la Policía Local o, en otros supuestos, que lo hace cada servicio según su competencia, pero sin que exista una coordinación al respecto.

c) **Posición favorable a una estrategia integrada en el espacio peatonal.** La gran mayoría de los municipios se muestran muy favorables a establecer una estrategia, o una actuación coordinada e integradora, destinada a propiciar que el espacio peatonal tenga garantizada las debidas condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad ambiental.

d) **Inadecuada localización del mobiliario urbano:** Tal es el caso de la colocación indebida de una diversidad extraordinaria de contenedores de basura en nuestros pueblos y ciudades, que impiden, o limitan, la visión de los peatones y conductores.

e) **Participación y sensibilidad social.** Lo cierto es que la voz de la ciudadanía debería oírse en la toma de decisiones que afectan a los desplazamientos a pie y usos peatonales, pero hasta tiempos muy recientes, esto no ha ocurrido en los procesos participativos.

f) **Señales defectuosas:** mal estado de la señalización vertical y horizontal, diferente información sobre usos compartidos bicicleta-peatones, información acerca del transporte público, lugares de interés, etc.

g) **Indefensión, en la práctica, ante el riesgo de accidentes por disfuncionalidades en los itinerarios peatonales.** Debido al giro que ha dado la jurisprudencia en los últimos años sobre la imputación de la responsabilidad de las Administraciones por los accidentes derivados del mal estado y otras disfuncionalidades existentes en el espacio peatonal.

h) **La ocupación de hecho y/o la usurpación del espacio peatonal.** El abuso en la ocupación del dominio público peatonal por parte de este mobiliario, a veces con licencia municipal y, frecuentemente, sin ella, o extralimitándose respecto del contenido de la misma, ha supuesto una usurpación de gran parte del espacio que ya tenía ganada la población para sus desplazamientos y usos peatonales.

i) **Los efectos de la "Ley antitabaco".** Nadie desconoce que, en ese deseo de "ampliar" el negocio hacia la vía pública, tiene mucho que ver, ya sea como un efecto real, ya como una justificación, la entrada en vigor de la Ley 42/2010, de 30 de Diciembre, que al prohibir el consumo de tabaco por razones muy justificadas de salud pública.

Por otro lado, la crisis económica también ha incidido en esa búsqueda de clientes que hace que el reclamo de los productos que se ofrecen en los locales comerciales, sean de restauración o de otra naturaleza, se extienda más allá de lo permisible y soportable, invadiendo también, con "trípodes" anunciadores y toda clase de cartelería de sus productos, el espacio que estaba destinado al uso peatonal.

j) **Seguridad peatonal y uso de la bicicleta.** Sin perjuicio de recordar los beneficios que, en aras a la protección del medio ambiente y los efectos beneficiosos para la salud de quienes utilizan este medio de transporte sostenible, hemos interesado que se garantice la adecuada seguridad para ciclistas y peatones y se evite que el desarrollo de su trazado se diseñe parcialmente sobre el espacio peatonal preexistente.

k) **Desplazamiento peatonal y tráfico rodado.** La entidad de la accidentalidad se debe tanto a la conducta irresponsable de los conductores como de las personas que se desplazan a pie y las disfuncionalidades existentes en los itinerarios peatonales.

A continuación, ofrecemos un cuadro con los datos de la Dirección General de Tráfico sobre siniestralidad en vías urbanas del año 2011:

	Accidentes con víctimas	Víctimas mortales	Víctimas heridas graves o leves
España	61.567	457	61.110
Andalucía	8.047	54	8.353

Elaboración propia según datos de la Dirección General de Tráfico, Cifras de siniestralidad, año 2011.

l) **La utilización de las TIC en el espacio peatonal.** Es una realidad incuestionable que la utilidad derivada de la diversidad de aplicaciones que ofrecen las TIC. De hecho, el ya denominado "peatón electrónico" ha motivado que esté incluido este perfil como factor de riesgo en algunas de las campañas de la Dirección General de Tráfico sobre vigilancia y distracciones.

m) **Alcohol, drogas y seguridad vial.** El programa de la Unión Europea DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines -Conducir bajo la influencia de las drogas, el alcohol y los medicamentos-) ha alertado no sólo a las personas que conducen sino, también, a quienes se desplazan a pie, de los riesgos del consumo de estas sustancias en relación con la seguridad vial.

3. 2. La accesibilidad del espacio peatonal desde la perspectiva de la discapacidad.

Se han aprobado planes muy puntuales que no tienen la debida continuidad y congruencia que exige un itinerario accesible por la ciudad. Son meras intervenciones singulares destinadas a facilitar la accesibilidad. Las ciudades no tienen un inventario completo de obstáculos y un plan de accesibilidad para abordar su supresión de manera escalonada en el tiempo.

Para esta Institución, ya ha transcurrido un tiempo suficiente para que se apruebe, con rigor y seriedad, la supresión de los obstáculos para garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso a bienes y servicios que se ofrecen en la ciudad.

A modo de resumen, aunque se hayan dado pasos en la dirección concreta, creemos que se podría hacer un nuevo Informe Especial sobre la accesibilidad en Andalucía.

3. 3. Calidad ambiental del espacio peatonal.

Los elementos contaminantes visuales terminan por deteriorar seriamente la imagen y el contexto en el que se encuadran los inmuebles y el paisaje pues, como dice la Ley de Patrimonio Histórico Español, los bienes declarados de interés cultural son inseparables de su entorno.

En definitiva, esa nueva conciencia de ciudad habitable y, sobre todo, sostenible, está demandando un marco normativo adecuado y una mayor sensibilización de los poderes públicos y de la sociedad civil respecto de las construcciones, infraestructuras e instalaciones que distorsionan, dañan, cuando no eliminan, la calidad ambiental de este espacio que a todos nos pertenece.

3. 3. 1. Contaminación atmosférica.

Cuando hablamos de contaminación atmosférica lo estamos haciendo de un problema de primer orden, por cuanto aunque esta contaminación tenga mayoritariamente su origen en las ciudades y centros industriales, sus efectos se extienden por todo el territorio, por lo que van más allá del espacio urbano; es decir, si disminuimos la contaminación atmosférica en las ciudades, estamos minimizando, al mismo tiempo, el daño que ésta causa en el resto del territorio y los efectos negativos en la salud.

En segundo lugar, debemos resaltar que el gran volumen de emisiones de dióxido de carbono derivado del uso de combustibles fósiles que utilizan los vehículos de motor es el principal factor causante del denominado efecto invernadero y, en consecuencia, del calentamiento global.

En ese escenario, la apuesta decisiva por carriles bici realmente funcionales, por el transporte público colectivo de calidad (en sus distintas modalidades) y, sobre todo, por la peatonalización, será el factor determinante del futuro de nuestras ciudades. Ello, sin perjuicio de que esperamos que allí donde sea imprescindible el vehículo privado, las motorizaciones eléctricas e híbridas, o de bajo consumo, etc., ayuden, también, a conseguir ese objetivo.

En este camino es muy importante que, junto a estos medios de transporte, que escenifican el necesario modelo de movilidad sostenible, las ciudades creen sistemas integrales destinados a evaluar la calidad del aire en esa triple vertiente de vigilancia, prevención e información.

3. 3. 2. Contaminación acústica.

La lucha contra la contaminación acústica ofrece una ventaja y es que, frente a la que provoca la contaminación atmosférica o los vertidos, una vez que cesa la emisión del ruido, el foco en el que tiene origen sus efectos, no se mantienen en el tiempo como factor contaminante, por lo que, si eliminamos éste, o lo reducimos en términos tolerables, digamos que el efecto contaminante desaparece. Otra cosa son las secuelas que haya dejado en la salud, física o mental, de las personas que han estado sometidas al impacto que la contaminación sonora provoca en ellas.

Centrándonos en las ciudades, se considera que, en torno al 80 % del ruido que en ellas se produce tiene su origen en el tráfico motorizado, el resto vendría derivado de la actividad industrial, locales de ocio, otros medios de transporte (el ferrocarril), etc.

Se trata de una tarea que se debe afrontar con resolución, pues aquí, en Andalucía, más del 50 % de la población se ve obligada a soportar niveles de ruido superiores a los 65 dB, mientras que esa media de población que se ve afectada por esta contaminación a nivel nacional es del 33 %, es decir 17 puntos menos que en Andalucía y, a nivel europeo, sólo afecta al 27 %.

Resulta inexplicable la nula conciencia que parece existir en esta Comunidad Autónoma por parte de los responsables municipales del problema de primer orden que suponen los niveles de contaminación acústica existentes en nuestros municipios. ¿Por qué, a pesar del marco jurídico existente, la sociedad civil andaluza está afectada por esta contaminación en un porcentaje superior, prácticamente, al doble de la población europea?. ¿Es esto, con la información que tenemos, tolerable?. ¿Hasta cuándo podemos continuar así?.

3. 3. 3. Zonas verdes y espacios libres.

El artículo 10.1.A), c), c.1), de la LOUA establece que los planes generales deberán establecer como mínimo las reservas precisas para parques, jardines y espacios libres públicos en proporción adecuada a las necesidades sociales actuales y previsibles, que deben respetar un estándar mínimo entre 5 y 10 metros cuadrados por habitante o por cada cuarenta metros de techo destinado a uso residencial. El Defensor del Pueblo Andaluz tiene previsto iniciar una actuación de oficio destinada a verificar el cumplimiento de esta norma.

Debemos incluir dos reflexiones al hilo de las cuestiones de las que venimos hablando en este epígrafe. En primer lugar, que cuando en su momento organizamos unas jornadas sobre personas mayores y vivienda, en el curso de la intervención del Defensor del Pueblo Andaluz, nos preguntábamos cuál era el principal problema que las personas mayores tenían en su vivienda y resultó que los tres problemas más importantes guardaban relación con el entorno, que, a estos efectos, lo consideraban una parte inseparable de sus viviendas. Los dos primeros problemas eran el déficit de zonas verdes y la limpieza viaria y el tercero hacía referencia a la contaminación acústica.

4. Valoración general.

La apuesta por la creación de espacios peatonales de calidad en nuestras ciudades y por un modelo de movilidad sostenible que permita incidir de manera importante en la lucha contra la contaminación atmosférica, el efecto invernadero que provoca y su incidencia en el cambio climático, la disminución de la contaminación acústica, en un

espacio accesible y seguro en nuestras ciudades y demás núcleos urbanos, está muy presente en las agendas públicas de todos los gobiernos municipales y de la Administración autonómica. Es decir, al menos formalmente existe el convencimiento de que éste es el camino que es preciso seguir si queremos hacer nuestras ciudades habitables y nuestro desarrollo urbano territorial, social y económicamente sostenible.

Sin embargo, la garantía de un espacio peatonal seguro para los desplazamientos a pie que reúna las debidas garantías desde el punto de vista de la seguridad vial, diseñado con pleno respeto a las normas de accesibilidad universal y que se configure como un espacio sostenible de calidad, es un objetivo que, no nos engañemos, está, hoy por hoy, aunque se hayan dado bastantes pasos en la dirección correcta, lejos de alcanzarse. Lo mismo tenemos que decir en lo que concierne a las estrategias y desarrollo de las políticas de movilidad sostenibles, por más que la mayoría de los municipios de cierta entidad de población tengan aprobados planes de esta naturaleza.

Por otro lado, echamos muy en falta un proceso participativo en la toma de decisiones en el que esté presente la ciudadanía y, de manera singular, el movimiento asociativo de personas discapacitadas, representantes de los derechos de los viandantes, del ciclismo, la mujer, etc. Este proceso participativo es vital no sólo porque enriquece las decisiones sobre diseño de la ciudad y las estrategias de movilidad, sino, también, porque sin consenso no es posible construir una sociedad democrática moderna.

En fin, el principal mensaje que queremos enviar con este Informe Especial es que no nos guíemos por la imagen y el espejismo que generan las normas aprobadas, los planes programados o los contenidos recogidos en las páginas web de las Administraciones Públicas; fijemos nuestra mirada crítica en la realidad cotidiana vivida por la ciudadanía. Sólo de ésta podremos comprender la dimensión y la urgencia de abordar este nuevo modelo de ciudad al que dedicamos las propuestas de este Informe Especial.

5. ¿Qué medidas ha propuesto el Defensor del Pueblo Andaluz?

La oficina del Defensor del Pueblo Andaluz, a través de 20 Recomendaciones, 15 Sugerencias y 2 Recordatorios de deberes legales, que incluyen diversas medidas, ha propuesto un modelo de intervención para conseguir el objetivo de que nuestras ciudades cuenten con unas zonas y unos espacios peatonales que garanticen las debidas condiciones de seguridad en el tránsito vial, accesibilidad y calidad ambiental. De estas medidas ofrecemos, a continuación, un resumen:

5. 1. Seguridad de los itinerarios peatonales.

- **Auditar**, con criterios objetivos y de manera integral, **las condiciones de seguridad en los itinerarios y espacios peatonales.**

- **Se confeccione un mapa inventario de obstáculos móviles y/o fijos existentes** en nuestras aceras, plazas, espacios libres, zonas verdes, etc. que evalúe la continuidad y calidad del espacio peatonal valorando, en términos de seguridad (riesgos por tropezos, caídas, etc.) la idoneidad del itinerario peatonal en estos espacios.

5. 2. En materia de accesibilidad.

- Hemos recomendado que **los planes de actuación tengan realmente una intervención integradora y sistemática** y no se limiten a utilizar tal denominación para actuaciones parciales sin continuidad que, con frecuencia, se limitan a la adaptación de un número exiguo de calles y, en el mejor de los casos, en su conexión con alguna plaza u otro tipo de espacio libre o zona verde.
- **Se adopten medidas para que se supervise**, con plena garantía y evitando las situaciones absolutamente rechazables que se continúan generando, **que toda obra nueva o de reforma** que se realice en las infraestructuras de la ciudad y singularmente en los itinerarios y espacios peatonales se **ejecute con plena observancia de la normativa de accesibilidad** lo que, con frecuencia, hemos verificado que no se cumple.
- **Se dote de congruencia a los diseños nuevos y adaptaciones a la exigencia de accesibilidad de estos espacios evitando situaciones inaceptables**, como que quede interrumpida la accesibilidad del espacio peatonal por la existencia de barreras no suprimidas, rampas mal ejecutadas, autorizaciones de instalación de mobiliario, ya sean de titularidad pública o privada, que impiden o dificultan la accesibilidad previamente alcanzada con la obra nueva o de reforma, etc.

5. 3. En el ámbito de la calidad ambiental:

5. 3. 1. Contaminación visual:

- **Carece de sentido que se apruebe una normativa extraordinariamente restrictiva y controladora a la hora de supervisar intervenciones arquitectónicas y, al mismo tiempo, exista una inexplicable pasividad a la hora de cuidar la calidad ambiental de nuestras ciudades cuando se ven gravemente afectadas por este tipo de instalaciones** y los gobiernos municipales no realizan actuación alguna para impedirlo.

Como quiera que la instalación de cartelería, rótulos, señales y publicidad exterior, cableado, antenas, contenedores, vallas, postes, toldos, carpas, etc., y un sinfín de elementos no arquitectónicos inciden en la imagen y perspectiva de lugares y sitios históricos, artísticos, de arquitectura tradicional o contemporánea de calidad, incidiendo negativamente en su estética, configuración y, en definitiva, calidad

ambiental, siendo ello la consecuencia de infinidad de decisiones unilaterales, con o sin autorización, según los casos, de las entidades locales o autonómicas.

Por ello, **formulamos Sugerencia a los Ayuntamientos para que, ya sea en las propias normas del planeamiento y/o a través de las ordenanzas**, según se considere más oportuno, **se incluyan normas para impedir y suprimir el daño ya causado** en el medio ambiente urbano y/o en el patrimonio histórico de nuestras ciudades.

- Preocupada por la contaminación visual existente en nuestro patrimonio, **la LPHA contiene varias normas destinadas a la "descontaminación visual"** de éste. A la vista de ello, formulamos **Recordatorio del deber legal de que los Ayuntamientos y las empresas privadas observen estos preceptos**.

5. 3. 2. Contaminación atmosférica.

- Se confeccionen **planes para la reducción de la emisión de gases** de los vehículos motorizados a fin de disminuir la emisión de gases de **efecto invernadero**.
- Se **fomente e impulse**, en todo caso, el uso de medios de transporte que supongan una clara apuesta por la movilidad sostenible, como son **el transporte público colectivo** (autobús, tranvía, metro, etc.), **los desplazamientos a pie y en bicicleta**, así como que se fomenten otros medios de transporte como el uso de vehículos compartidos, eléctricos, etc.

5. 3. 3. Contaminación acústica.

- Nuestro país se cita, en diversas estadísticas, como uno de los más ruidosos del mundo y Andalucía, en concreto, aparece con unos niveles de contaminación acústica bastante superiores a la media española y extraordinariamente superiores a la media europea.

El Defensor del Pueblo Andaluz llama a la responsabilidad de los poderes públicos y de la sociedad civil sobre la necesidad de atajar este problema.

5. 3. 4. Zonas verdes y espacios libres.

- Los **planes generales garanticen, como mínimo, los estándares que fije la LOUA** de espacios que deben destinarse a estos usos, con un criterio de plena integración en la ciudad, formando parte de la estructura diversificada de esta e intercomunicadas, siempre, a través de itinerarios peatonales accesibles y seguros.

5. 4. Sistemas de transportes públicos.

- **Se desarrollen nuevos métodos de investigación y análisis**, apoyándose en las nuevas tecnologías y sus posibilidades de monitorización, **a fin de conocer**, con mayor profundidad y acierto, **las motivaciones, distancias y usos peatonales desarrollados por las personas que se desplazan a pie**, valorando las necesidades e incidencias que demandan los colectivos, tales como los de personas discapacitadas, menores, mayores, etc., debiéndose tener muy en cuenta además la perspectiva de género.
- A fin de que, con objeto de potenciar, pero al mismo tiempo dotar de la adecuada funcionalidad y eficiencia a los desplazamientos a pie, **la estrategia de transportes contemple el transporte colectivo en sus distintas modalidades** (autobús, tranvía, metro, etc.) **y los desplazamientos en bicicleta, como unos medios que complementen y hagan posible los desplazamientos a pie de toda la población**, dando las respuestas adecuadas a una ciudadanía que no puede plantearse desplazamientos a pie si no cuenta con el apoyo logístico de estos otros medios de transporte sostenibles.

5. 5. Perspectiva de género.

- Recomendación para que, conforme al marco jurídico establecido en los arts. 9 y 14 CE; 15, 16, 35, 73, 105.2, 114 y 208 del Estatuto de Autonomía para Andalucía y sus normas de desarrollo, singularmente la Ley 12/2007, de 26 de Noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, **se dicten cuantas medidas sean necesarias para garantizar la participación de la mujer y la presencia de la perspectiva de género en el planeamiento urbanístico, las estrategias de movilidad y las distintas políticas sectoriales que incidan en la configuración de las ciudades.**

5. 6. Participación de la ciudadanía en la implantación y diseño de los espacios peatonales.

- Sugerencia para que, desde los Ayuntamientos, **se adopten posiciones de «open government» destinadas a facilitar la participación y codecisión, que debe descansar, sin perjuicio de otras vías de participación**, en dos pilares imprescindibles: un escenario de «government 2.0» que facilite la participación de las redes sociales y un compromiso claro con el «open data», que permita poner a disposición de la ciudadanía toda la información que los gobiernos locales posean sobre movilidad, itinerarios peatonales, espacios públicos, localización, mobiliario urbano, políticas de medio ambiente, etc.