



## Temática anual: **Espacio Público Compartido**

Más del 70 % de la población europea vive en zonas urbanas, lo que explica la reducción del espacio público en muchas ciudades. Cuando hay suficiente espacio para todos los modos de transporte, las personas y las distintas actividades, mejoran los niveles de equidad social y seguridad vial, se reducen el ruido y la contaminación atmosférica y aumenta la calidad de vida. Por tanto, compartir el espacio público aporta numerosos beneficios a la sociedad.

Los usuarios vulnerables de la vía pública representan el 70 % de las muertes por accidente de tráfico en zonas urbanas, por lo que resulta fundamental dar prioridad a este grupo cuando se asigna espacio público. Para alentar los desplazamientos a pie o en bicicleta se precisan más infraestructuras específicas y de calidad y normas de tráfico que otorguen prioridad a peatones y ciclistas.

Las autoridades públicas disponen de herramientas para introducir cambios en las políticas e infraestructuras que acompañen la transición permanente hacia la movilidad sostenible. En última instancia, son nuestras decisiones las que configuran las ciudades que habitamos.

**¡Mejoremos entre todos el Espacio Público Compartido!**

### **Espacio Público Compartido y objetivos de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD:**

- Mejorar la calidad de vida en las ciudades y promover infraestructuras orientadas a las personas.
- Complementar otras iniciativas de la UE, como REPowerEU y el Pacto Verde Europeo.
- Facilitar el uso de modos de transporte más limpios y promover un cambio de hábitos ofreciendo infraestructuras, redes, condiciones y destinos adecuados que favorezcan la movilidad activa y el transporte público.

#### **1. Vivir el espacio público de otra manera**

¡El espacio público es de todos! Todos deberíamos poder disfrutarlo y utilizarlo de manera segura, ya sea para nuestra movilidad individual o para la interacción social.

**Dar visibilidad a la movilidad sostenible:** promover alternativas al coche privado y sensibilizar sobre otras opciones de transporte que se pueden utilizar con los mismos objetivos, como vehículos compartidos (bicicletas, coches, patinetes eléctricos, etc.), bicicletas de carga, transporte público y, sobre todo, desplazamientos a pie. Los modos de transporte sostenibles y el principio «seamos usuarios, no propietarios» ayudan a reducir la congestión del tráfico, la dependencia del automóvil y el espacio necesario para aparcar todos los tipos de transporte individual. También se pueden poner en marcha planes dinámicos de gestión de aceras para optimizar el uso del espacio con distintos fines.

**Predicar con el ejemplo:** el personal de los organismos públicos, el funcionariado y los contratistas municipales deben emplear incentivos para fomentar las alternativas de transporte activo y sostenible. Esto les permitiría predicar con el ejemplo, experimentar las políticas de transporte sostenible en la práctica y sensibilizar sobre la necesidad de disponer de infraestructuras específicas de calidad. Asimismo, es importante destinar suficientes fondos a la flota municipal y al transporte público para adquirir vehículos más limpios y eficientes.

**Proteger, respetar:** las campañas, la planificación del espacio y los reglamentos deben subrayar la importancia de respetar a los más vulnerables, entre ellos, los niños, los peatones, las personas con movilidad reducida y los usuarios de medios de transporte activos.

**Adaptar el espacio público a las prioridades del futuro:** el espacio público siempre ha estado presente en las ciudades a lo largo de la historia, y puede evolucionar para dar prioridad a la movilidad inclusiva y sostenible, haciendo hincapié en los desplazamientos a pie y en bicicleta.



## 2. Rediseñar juntos el espacio urbano

Para rediseñar el espacio urbano es necesario implicar a la comunidad local y tener en cuenta a los distintos usuarios y modos de transporte, de manera que se asigne espacio a las redes de transporte para adaptarlas al contexto local y favorecer la coexistencia de todos los modos de transporte.

**Ceder el paso:** los derechos de todas las personas, entre ellas los usuarios de medios de transporte activos, las personas con discapacidad y los grupos vulnerables en general, no son negociables. El espacio se debe compartir de manera justa y, en concreto, las personas que no vayan a pie deben respetar en todo momento a las personas con movilidad reducida y a los peatones.

**Cocreación:** Cocrear significa implicar a la comunidad, las partes interesadas y la población en general en un proceso de colaboración. Lo ideal sería que esto se diera desde las primeras fases. Hablar con los vecinos del contexto y de los deseos de la comunidad local favorece la participación y ayuda a recabar distintas perspectivas, ideas, posibles obstáculos que se han de superar y, en general, mejorar la acogida por parte de la población.

**Restablecer los «terceros lugares»:** los terceros lugares nos brindan la oportunidad de relacionarnos cómodamente con los demás a bajo coste, fuera del entorno doméstico y laboral, en espacios como parques, centros comunitarios, bares y cafeterías. Estos lugares son cada vez más importantes en el entorno público para mejorar la calidad de vida y el bienestar mental.

## 3. Caminos escolares: crear un espacio seguro para la movilidad activa

Crear caminos escolares seguros no solo es importante para la seguridad de los niños; este tipo de iniciativas favorecen la transición generacional hacia una movilidad activa más segura.

**Redirigir y alejar el tráfico local de los colegios:** poner en marcha una iniciativa de colaboración entre el municipio y sus distritos escolares para favorecer el acceso de peatones, ciclistas y el transporte público. Se debe desalentar el tráfico denso y motorizado en las proximidades de los colegios.

**Intercambiar ejemplos de buenas prácticas:** hay numerosos ejemplos notables que contribuyen a crear caminos escolares seguros, como las señales de tráfico empleadas a escala nacional, y ofrecer acceso y aparcamiento suficientes para la movilidad activa. Todo ello se podría reproducir a nivel local.

**Educar a padres, madres y cuidadores de los niños:** el momento de llevar y traer a los niños del colegio suele perpetuar un problema de tráfico que se podría resolver hablando con sus familias. Se pueden crear espacios seguros para los niños estableciendo zonas sin coches y otras políticas específicas.

**Enseñar a las nuevas generaciones:** es importante adquirir conocimientos sobre seguridad vial y alentar a grupos de estudiantes y familias a compartir y disfrutar los desplazamientos a pie o en bicicleta al colegio por rutas seguras.

## Garantizar la accesibilidad de todos los usuarios:

al diseñar las calles, los cruces y los nodos de transporte multimodal, debe garantizarse la accesibilidad de todos los usuarios, entre ellos, personas mayores y las personas con discapacidad. Por ejemplo, se debe considerar la anchura de los espacios, la proximidad y la velocidad del tráfico, así como los elementos físicos del transporte público (ascensores, nivel de los andenes, acceso a los vehículos, etc.).

**Política de mejora de la seguridad vial:** prestar atención a los países que han adoptado con éxito estrategias nacionales para proteger a los usuarios vulnerables y brindar apoyo al transporte activo y colectivo. Poner en práctica conceptos pertinentes a nivel local, en la medida de lo posible.

**Hacer cumplir la normativa de aparcamiento:** es necesario mantener unas normas de tráfico adaptadas al contexto local y asignar los recursos necesarios para garantizar el cumplimiento de la normativa de aparcamiento. Para ello deben crearse plazas de estacionamiento para coches y aparcamientos seguros para patinetes eléctricos y bicicletas a fin de garantizar el desplazamiento seguro de todos los usuarios.

**Asignación equilibrada del espacio vial:** evitar la infraestructura que bloquea o elimina espacio para el transporte activo con el objeto de dar cabida a otros modos de transporte. Para ello se requieren señalización, iluminación, aparcamiento y estaciones de recarga.

**Apoyo a los barrios:** reducir la velocidad a 30 km/h. Crear rutas seguras para bicicletas, protegidas físicamente de los vehículos motorizados. Aumentar la capacidad y los horarios operativos del transporte público. Recabar la opinión pública. Establecer contacto con las organizaciones locales para elaborar planes de gestión de la movilidad.

## 4. Planificación y diseño de calles más seguras

Para planificar y diseñar calles más seguras es necesario tener en cuenta a todos los residentes y modos de transporte.

Los urbanistas deben (re)educarse para equilibrar la asignación de espacio vial y proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública, cosa que también deben tener en cuenta las autoridades a la hora de elaborar planes de gestión de la movilidad.

