



Tema do ano: Espaço público partilhado

Com mais de 70% de cidadãos europeus a viver em áreas urbanas, o espaço público tornou-se escasso em muitas cidades. Um local onde todas as pessoas, meios de transporte e atividades têm espaço suficiente oferece uma maior equidade social, uma maior segurança rodoviária, menos ruído, menos poluição atmosférica e uma qualidade de vida melhor. Assim, a partilha do espaço público traz muitos benefícios à sociedade.

Os mais vulneráveis utilizadores das estradas representam 70% das fatalidades nas estradas urbanas. Por esta razão, é essencial dar prioridade a este grupo quando se distribui o espaço público. Para incentivar as pessoas a andar mais a pé e de bicicleta, deverão existir infraestruturas específicas de alta qualidade, bem como regras rodoviárias que deem prioridade aos peões e ciclistas.

As autoridades públicas têm as ferramentas para implementar alterações nas políticas e infraestruturas que suportem uma mudança permanente para uma mobilidade sustentável. Em última análise, as cidades em que vivemos são moldadas pelas escolhas individuais que fazemos.

Vamos trabalhar juntos para melhorar o espaço público partilhado!

Espaço público partilhado e os objetivos da SEMANAEUROPEIADAMOBILIDADE:

- Melhorar a qualidade da vida urbana e promover infraestruturas centradas nas pessoas
- Complementar outras iniciativas da UE, como a REPowerEU e o Pacto Ecológico Europeu
- Facilitar a utilização de meios de transporte mais limpos e promover a mudança comportamental ao assegurar infraestruturas, redes e condições adequadas, bem como destinos para mobilidade ativa e transportes públicos

1. Experienciar o espaço público de uma forma diferente

O espaço público destina-se a todos! Deverá poder ser utilizado por todos de forma segura e agradável, permitindo a mobilidade pessoal, bem como a interação social.

Tornar a mobilidade sustentável visível: Promover alternativas ao automóvel particular e informar sobre opções de transporte que podem ser utilizadas para alcançar os mesmos objetivos, por exemplo, partilha de bens (bicicletas, automóveis, *scooters* elétricas, etc.), bicicletas de carga, transportes públicos e, em particular, andar a pé. Os meios sustentáveis e o princípio de "utilizar sem se tornar dono" ajuda a reduzir o congestionamento rodoviário, a dependência dos automóveis e o espaço necessário para estacionar todos os tipos de transporte pessoal. Também podem ser implementados planos dinâmicos de gestão das zonas de tomada e largada de passageiros para a utilização eficiente do espaço, que pode ser utilizado para várias finalidades.

Liderar através do exemplo: Os funcionários de entidades públicas, agentes do estado e empreiteiros devem utilizar formas de incentivar escolhas de transporte ativo e sustentável. Desta forma, poderão dar o exemplo, ver as políticas de transportes sustentáveis em ação e consciencializar para a necessidade de infraestruturas dedicadas de alta qualidade. As frotas municipais e os transportes públicos também devem receber financiamento suficiente para integrar veículos mais limpos e eficientes.

Proteger, respeitar: Campanhas, planeamento dos espaços e regulamentos devem chamar a atenção para respeitar os mais vulneráveis, como as crianças, os peões, pessoas com mobilidade reduzida e utilizadores de transportes ativos.

Espaço público partilhado em torno de prioridades para o futuro: O espaço público existe nas cidades e municípios desde sempre. Pode evoluir para dar prioridade a uma mobilidade mais sustentável e inclusiva, em particular andar a pé e de bicicleta.



2. Reestruturar o espaço urbano em conjunto

Quando se reestrutura o espaço urbano, a comunidade local deve ser envolvida e deverão ser considerados os diferentes utilizadores e meios de transporte. Desta forma, será mais fácil distribuir o espaço nas redes de transportes para que se adeque ao contexto local e de forma que todos os meios de transporte possam coexistir.

Direito de passagem: Os direitos de todas as pessoas, incluindo utilizadores de transportes ativos, pessoas com deficiência e grupos vulneráveis no geral, não devem ser negociáveis. O espaço deve ser partilhado de forma justa e, em particular, todos os que não estão no papel de peões devem garantir o respeito por estes e pelas pessoas com mobilidade reduzida.

Cocriação: A cocriação significa incluir a comunidade, os intervenientes e o público em geral no processo, com vista a contar com a sua colaboração. Idealmente, esta inclusão deverá acontecer logo no início do processo. Falar com a vizinhança sobre o contexto e os desejos da comunidade local, incentiva o envolvimento. Assim, é mais fácil reunir diferentes perspetivas e ideias e identificar potenciais barreiras a ultrapassar, sendo que,. Geralmente, aumenta a probabilidade de aceitação.

Restabelecimento de "Terceiros locais": Os terceiros locais proporcionam oportunidades para uma socialização confortável e de baixo custo fora do ambiente da casa e do trabalho, tais como parques, centros comunitários e cafés. Estes locais assumem cada vez mais importância na esfera pública para aumentar a qualidade de vida e o bem-estar mental.

3. Ruas escolares: criar um espaço seguro para deslocações ativas

Criar ruas escolares seguras não é importante apenas para a segurança das crianças. Estas iniciativas apoiam uma transição geracional rumo a uma mobilidade ativa mais segura.

Afastar o trânsito local das escolas: Criar uma iniciativa entre os municípios e os agrupamentos de escolas para apoiar o acesso a peões, ciclistas e transportes públicos. O trânsito altamente motorizado próximo de escolas deve ser desencorajado.

Partilhar exemplos de melhores práticas: Há vários exemplos notáveis para ajudar a criar ruas escolares seguras, como a implementação de sinalização rodoviária a nível nacional e a disponibilização de estacionamento e acesso suficiente para os transportes ativos. Estes exemplos podem ser replicados a nível local.

Educar os pais e os prestadores de cuidados a crianças: As tomadas e largadas escolares perpetuam frequentemente problemas de trânsito, que podem ser resolvidos ao falar com os pais. Podem ser criados espaços seguros para as crianças ao introduzir zonas sem carros ou outras políticas dedicadas.

Ensinar a próxima geração: É importante aprender sobre a segurança rodoviária e incentivar os grupos de alunos e pais a partilhar a satisfação de ir a pé e de bicicleta para a escola, utilizando vias seguras.

4. Planeamento e construção de estradas mais seguras

O planeamento e a construção de estradas mais seguras implicam que se tenha em consideração todos os residentes e meios de transporte. Os planificadores urbanos devem ser (re)educados para equilibrar a distribuição do espaço rodoviário e proteger os utilizadores vulneráveis das estradas. As organizações também devem ter este aspeto em consideração quando prepararem os planos de gestão da mobilidade.

Garantir a acessibilidade para todos os utilizadores: Quando se constroem estradas, intersecções e plataformas multimodais, deverá garantir-se a acessibilidade para todos os utilizadores, incluindo famílias de todas as idades e pessoas com deficiência. Deverá ter-se em conta a largura do espaço, a proximidade e a velocidade do trânsito, bem como os elementos físicos dos transportes públicos (por exemplo, elevadores, nível das plataformas, acesso a veículos, etc.).

Política de segurança rodoviária melhorada: Observar estratégias bem-sucedidas noutros países em termos de proteção dos utilizadores vulneráveis e apoio aos transportes coletivos e ativos. Implementar conceitos relevantes localmente, quando possível.

Implementar regras de estacionamento: As regras de trânsito devem ser mantidas de forma a se adequarem ao contexto e deverão ser distribuídos os recursos apropriados para a implementação dos regulamentos de estacionamento. Inclui-se o estacionamento de automóveis e o estacionamento seguro para *scooters* elétricas e bicicletas, de forma a garantir a passagem segura de todos.

Distribuição equilibrada do espaço rodoviário: Evitar infraestruturas que bloqueiem ou retirem espaço aos transportes ativos para acomodar outros meios de transporte, nomeadamente sinalização, iluminação, estacionamento e estações de carregamento.

Apoio ao nível da vizinhança: Reduzir as velocidades para 30 km/h. Criar ciclovias seguras que estejam fisicamente protegidas dos veículos a motor. Aumentar a capacidade e as horas de funcionamento dos transportes públicos. Auscultar a opinião pública. Falar com as organizações locais para desenvolver planos de gestão da mobilidade.

