

5.2. Urbanismo Amigable

Conclusiones

- 1. El espacio público debe estar al servicio de las personas de todas las edades,** especialmente de niñas y niños, priorizando a las personas antes que a los vehículos.

La ciudad debe ofrecer el espacio público al servicio de las personas, especialmente de los niños y las niñas que lo necesitan para desarrollarse como personas autónomas.

- 2. El espacio público es necesario para el desarrollo personal de los niños y niñas a través del juego y de la actividad no supervisada por adultos.**

El juego no supervisado por los adultos es necesario para el aprendizaje y para el desarrollo personal desde las primeras etapas de la infancia.

La ocupación del espacio público por los niños y por las niñas es necesaria para que tengan la oportunidad de aceptar o transgredir las normas de forma autónoma y autorregulada, aprendiendo las consecuencias.

Los niños necesitan salir solos a la calle, ir solos al colegio, salir solos para jugar, para relacionarse con otros niños con sus diferencias, con otras personas diferentes y la ciudad debe permitirlo y facilitarlos.

- 3. Una ciudad que es buena para los niños es buena para todos.**

La presencia de niños y niñas solos en la calle es un indicador de la calidad y del estado de salud de una ciudad.

- 4. El miedo de padres y cuidadores no debe limitar el desarrollo autónomo de los niños y niñas.**

Hay que superar los miedos de los padres y madres reduciendo los riesgos y ordenando adecuadamente la ciudad.



5. **La transformación de la ciudad poniendo las prioridades de las personas por delante de otros intereses es posible, se ha hecho y se está haciendo.**
6. **Adaptar la ciudad a las personas es compatible con usos comerciales del espacio público**, regulado mediante normas y ordenanzas establecidas al efecto.

Propuestas

1. Transformar el espacio público como espacio de encuentro, de actividades socioculturales y de disfrute de los niños, poniendo siempre a las personas por encima de otros intereses.
2. Reducir el espacio dedicado a los vehículos, desplazando el tráfico prescindible, implantando modelos de plataformas únicas con preferencia peatonal, adecuando las velocidades de paso y priorizando el uso y ritmo peatonal.
3. Facilitar el acceso a viviendas asequibles de precio regulado atendiendo a los ingresos y capacidades económicas, a familias en situación o en riesgo de vulnerabilidad y canalizar la ayuda a través de entidades públicas.
4. Desarrollar programas de alquileres públicos de viviendas asequibles.

Garantizar el seguimiento y apoyo social de las familias en situación o en riesgo de vulnerabilidad, mediante un proyecto grupal y comunitario de desarrollo global (social, educativo y laboral).

5. Coordinar la interacción de todas las administraciones y especialmente entre las distintas áreas y servicios de ámbito local, no sólo de una concejalía con competencias, en un planteamiento integrador que supere las propias áreas de movilidad, tráfico o urbanismo.

