

Autárquicas 2017**Inquérito sobre Políticas e Propostas para a Mobilidade em Bicicleta****Município:****Porto**

Participantes no inquérito:	Não responderam:
BE - Bloco de Esquerda	PS
PAN - Pessoas - Animais - Natureza	PSD.PPM
	CDU
	PNR
	PPV/CDC
	Rui Moreira
	PTP

1.1. Apoia o objetivo de definir políticas municipais de convergência com a média Europeia na utilização da bicicleta como meio de transporte?

1.1 Apoio convergencia media UE - utilizacao bicicleta?	Sim
BE - Bloco de Esquerda	
PAN - Pessoas - Animais - Natureza	

1.2. Assume o compromisso de aumentar em 10 vezes a utilização da bicicleta como meio de transporte, no seu município, até 2021?

1.2 Compromisso aumento 10 vezes ate 2021?	Sim
BE - Bloco de Esquerda	
PAN - Pessoas - Animais - Natureza	

2.1 Das seguintes propostas/ objectivos, indique qual ou quais estão incluídos no seu programa eleitoral.

Proposta/ Objectivo	BE	PAN			
2.1.1 Redução das velocidades nas áreas urbanas para 30km/h ou menos (20km/h, Áreas de Coexistência em áreas urbanas densas)	✓	✓			
2.1.2 Eliminação do tráfego de atravessamento	✓	✓			
2.1.3 Política municipal de combate ao estacionamento automóvel abusivo, de modo generalizado, sem recorrer à construção de mais estacionamento automóvel	✓	✓			
2.1.4 Política municipal de regulação de cargas e descargas, e de tarifação generalizada de estacionamento automóvel em todas as áreas urbanas e junto de equipamentos geradores de deslocações, praias, parques	✓	✓			

3.1 No seu programa político municipal, existe alguma estratégia específica para reduzir o tráfego automóvel no município?

3.1. Estratégia reducao trafego automovel	BE	PAN			
Incentivos à utilização da bicicleta	✓	✓			
Incentivos à utilização dos transportes públicos	✓	✓			
Tarifação da entrada nas áreas urbanas (Congestion Charge)	✗	✓			
Tarifação generalizada do estacionamento automóvel	✗	✓			

4.1 Existe algum compromisso com a implementação do CiclAndo - Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020 e com a captação de fundos através dos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (PEDU's) e Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS's) para concretizar as medidas incluídas neste documento de trabalho a nível municipal?

4.1 Compromisso com a implementação do CiclAndo	BE	PAN			
Sim, esta força política assume esse compromisso através de propostas ao PAMU e PEDU					
Sim, esta força política assume esse compromisso, com estratégia ainda por definir.					
Esta força política não assume esse compromisso.					

1.2. Indique, por favor, 4 (ou mais) propostas concretas que a sua força política se compromete a elaborar ou implementar, para impulsionar a utilização da bicicleta como meio de transporte alternativo ao automóvel, no município onde concorre este ano.

BE - Bloco de Esquerda

- 1: Criação de um 'mayor' e de um conselho consultivo para a mobilidade ciclável: que inclua técnicos especializados, académicos, associações de ciclismo urbano e ativistas, e aconselhe a autarquia na elaboração e implementação de propostas. Desta colaboração - horizontal e participada - deve resultar a elaboração de um plano de mobilidade urbana e promoção do uso da bicicleta, a ser apresentado e discutido publicamente com os munícipes.
- 2: Construção de uma rede municipal de ciclovias: tirando partido da orografia mais favorável e alterando, se necessário, os sentidos de trânsito para favorecer os percursos mais planos.
- 3: Criação de percursos intermunicipais: criar, em articulação com os municípios vizinhos, percursos dedicados com segurança e conforto, das periferias para o interior da cidade. Numa primeira fase, podem ser privilegiados os acessos mais diretos e planos - percursos como Srª Hora > Avenida AEP > Boavista // Marginais (Matosinhos, Foz, Gaia, Gondomar) // S. Mamede > Paranhos // Pedrouços > Antas > Marquês via Costa Cabral // Gaia > P. Infante (ou D. Maria) > S. Lázaro > Sta Catarina.
- 4: Disponibilização de opções de estacionamento adequadas, seguras e gratuitas: instalação de bicicletários (em forma de U-invertido) na generalidade das zonas de maior movimento, equipamentos públicos e parques de estacionamento, algo atualmente muito insuficiente.
- 5: Reforço das ligações mecanizadas entre cotas: adaptando ao transporte de bicicletas as ligações mecanizadas já previstas e reativando os elevadores da Ponte da Arrábida.
- 6: Transformação de alguns bairros em "zonas bicicleta": uma espécie de piloto para intervenções de maior escala - Belas Artes, Pólo Universitário, Ramalde - em bairros mais recentes, com vias largas e planos mais ortogonais, podem ser introduzidas medidas mais a fundo, para se testarem soluções e se criarem bolsas de ciclistas que depois acabam por ter também reflexo noutras zonas da cidade. Um bairro ciclável, onde as pessoas até podem usar os TP para se deslocarem para o centro, mas utilizam a bicicleta para as pequenas deslocações (incluindo entre a estação / paragem e a casa).
- 7: Implementação de novas estratégias de acalmia de tráfego: introdução de um desenho urbano orientado para as pessoas, com medidas efetivas de acalmia de tráfego e que promovam uma melhor convivência entre bicicletas e automóveis na via pública (zonas a 30, alargamento de passeios, mobiliário urbano, pisos antiderrapantes em troços perigosos), especialmente nas vias de maior pressão, na proximidade de equipamentos escolares e em bairros residenciais.
- 8: Concretização do plano municipal de segurança rodoviária: protocolado desde 2010 e mantido na gaveta pelo Executivo de Rui Moreira e Manuel Pizarro.
- 9: Abertura das faixas BUS à circulação de bicicletas: complementando a rede de ciclovias a desenvolver.
- 10: Dinamização de campanhas de incentivo à deslocação em bicicleta e de promoção da segurança na estrada: Estas campanhas, dirigidas a todos os utilizadores mas sobretudo aos mais jovens e às escolas, devem dar conta das regras do Código da Estrada e sensibilizar para um maior respeito entre utilizadores (independentemente do meio de transporte) e das precauções básicas que o ciclista e o automobilista deve ter (abordagem aos cruzamentos, distâncias de segurança, prevenção de ultrapassagens perigosas).
- 11: Criação de sistema de bike-sharing: criar, em articulação com os municípios vizinhos, um sistema de partilha de bicicletas comum, que potencie não só os

PAN - Pessoas - Animais - Natureza

1. Incrementar o número de faixas BUS, com o objetivo que todas as faixas sejam partilhadas com bicicletas, descontinuando as ciclovias inseguras implementadas.
2. Incrementar o número de ciclovias que possam ser devidamente implementadas com separação física e de forma contínua em especial na divisão do trânsito ciclável/pedestre, com ligação segura e fluída com o restante trânsito.
3. Disponibilizar bicicletários gratuitos em todas as zonas de estacionamento, e em todas as entradas para os edifícios públicos.
4. Colocação de separadores de peões / estrada com uso comum para imobilização de bicicletas.
5. Implementar/Melhorar elevadores de utilização partilhada com vista a combater a falta de utilização de bicicletas devido à topografia do município e assegurar as ligações na utilização das carruagens (metro e comboio) em horários mais alargados.
6. Implementar um sistema de bicicletas partilhadas.
7. Fornecimento de carregamento gratuito para bicicletas elétricas nos lugares de estacionamento disponibilizados na cidade.
8. Promover ações de formação da utilização de bicicletas para adultos na realidade urbana.
9. Estabelecer uma cooperação estreita com a associação MUBi, com o objetivo de procurar as melhores soluções para reinventar o município, com o objetivo claro de aumentar a mobilidade em bicicleta em segurança, recuperando-o dos automóveis e devolvendo-o às pessoas.

0

0

0

2.2 Indique, por favor, locais/ zonas de aplicação das suas propostas

2.2.1 Redução das velocidades nas áreas urbanas para 30km/h ou menos (20km/h, Áreas de Coexistência em áreas urbanas densas) - MEDIDAS

BE - Bloco de Esquerda

Sim, de uma forma generalizada em toda a cidade e incluindo medidas de acalmia de tráfego (sobretudo em zonas de bairros residenciais e próximas dos equipamentos escolares). Contudo, nesta fase e sem um estudo técnico, não temos condições nem meios para definirmos as zonas em concreto.

PAN - Pessoas - Animais - Natureza

A velocidade média de qualquer veículo dentro das cidades ronda os 20-30km/h, uma vez que para promover uma redução de emissões, segurança rodoviária para todos os veículos e peões, propõe-se a redução para 30km/h para todas as áreas residenciais de forma a proteger cidadãos pessoas e animais, tal como Pontevedra, distinguida pelas suas boas práticas na implementação desta medida.

0

0

0

2.2.2 Eliminação do tráfego de atravessamento. - MEDIDAS

BE - Bloco de Esquerda

Redução da pressão de tráfego de atravessamento em vias rápidas no interior da cidade vindo de Sul para Norte e Norte para Sul através de:

a) Redução do tráfego automóvel pelo reforço da aposta na ferrovia: reforço dos serviços urbanos da CP e a reactivação do serviço de passageiros na Linha de Leixões entre Campanhã e o Centro de Matosinhos.

b) Eliminação das portagens na CREP, incentivando esta opção em detrimento dos acessos a Norte e Sul pela Arrábida e Freixo (VCI-Via de Cintura Interna).

PAN - Pessoas - Animais - Natureza

Todas as áreas do município.

0

0

0

2.2.3 Política municipal de combate ao estacionamento automóvel abusivo, de modo generalizado, sem recorrer à construção de mais estacionamento automóvel. - MEDIDAS

BE - Bloco de Esquerda

Reforço da fiscalização em toda a cidade, de forma generalizada e em parceria com a PSP, Polícia Municipal e outras entidades públicas.

PAN - Pessoas - Animais - Natureza

Polícia Municipal, PSP, Empark

0

0

0

2.2.4 Política municipal de regulação de cargas e descargas, e de tarifação generalizada de estacionamento automóvel em todas as áreas urbanas e junto de equipamentos geradores de deslocações, praias, parques. -

BE - Bloco de Esquerda

Uma nova política municipal para cargas e descargas é urgente e deve abranger todo o território da cidade.

O Bloco considera que a tarifação do estacionamento automóvel é um instrumento fundamental para uma política de mobilidade, mas a sua "generalização" depende da introdução gradual de alternativas que, neste momento, ainda não existem.

Nomeadamente o reforço das condições para os meios suaves e dos transportes públicos por toda a cidade. Não defendemos, por isso, e no atual contexto, uma "tarifação generalizada do estacionamento automóvel".

PAN - Pessoas - Animais - Natureza

Serão promovidas campanhas de tolerância zero a estacionamentos irregulares em todo o município.

0

0

0

3.2 Que estratégias propõe, no seu programa eleitoral, como incentivo à utilização da bicicleta em meio urbano?

BE - Bloco de Esquerda

O nosso plano é assente no conceito “Push & Pull”, que, de forma gradual, simples e inteligente, combina um modelo punitivo para desincentivar a utilização automóvel (parques pagos e fiscalização), com outro mais orientado para a criação de estruturas para alternativas de mobilidade suave, orientadas ao peão, ao ciclista e ao transporte público. A combinação destes modelos permite que a criação de estruturas e condições seja financiada pelas receitas geradas pelo estacionamento automóvel e pela fiscalização do estacionamento abusivo. O facto de o modelo ser gradual permite que, à medida que as condições de mobilidade não automobilizada são reforçadas e as alternativas ao automóvel cada vez mais disponíveis, se possa reforçar os elementos persuasivos da sua utilização.

Sabemos também estar a ser ultimado o inquérito da mobilidade na Área Metropolitana do Porto o que, naturalmente, poderá implicar a adaptação de algumas das propostas que aqui fazemos.

Sobre as propostas concretas, ver resposta à pergunta 1.2 (que aqui reproduzimos):

1: Criação de um ‘mayor’ e de um conselho consultivo para a mobilidade ciclável: que inclua técnicos especializados, académicos, associações de ciclismo urbano e ativistas, e aconselhe a autarquia na elaboração e implementação de propostas. Desta colaboração - horizontal e participada - deve resultar a elaboração de um plano de mobilidade urbana e promoção do uso da bicicleta, a ser apresentado e discutido publicamente com os municípios.

2: Construção de uma rede municipal de ciclovias: tirando partido da orografia mais favorável e alterando, se necessário, os sentidos de trânsito para favorecer os percursos mais planos.

3: Criação de percursos intermunicipais: criar, em articulação com os municípios vizinhos, percursos dedicados com segurança e conforto, das periferias para o interior da cidade. Numa primeira fase, podem ser privilegiados os acessos mais diretos e planos - percursos como Srª Hora > Avenida AEP > Boavista // Marginais (Matosinhos, Foz, Gaia, Gondomar) // S. Mamede > Paranhos // Pedrouços > Antas > Marquês via Costa Cabral // Gaia > P. Infante (ou D. Maria) > S. Lázaro > Sta Catarina.

4: Disponibilização de opções de estacionamento adequadas, seguras e gratuitas: instalação de bicicletários (em forma de U-invertido) na generalidade das zonas de maior movimento, equipamentos públicos e parques de estacionamento, algo atualmente muito insuficiente.

5: Reforço das ligações mecanizadas entre cotas: adaptando ao transporte de bicicletas as ligações mecanizadas já previstas e reativando os elevadores da Ponte da Arrábida.

6: Transformação de alguns bairros em “zonas bicicleta”: uma espécie de piloto para intervenções de maior escala - Belas Artes, Pólo Universitário, Ramalde - em bairros mais recentes, com vias largas e planos mais ortogonais, podem ser introduzidas medidas mais a fundo, para se testarem soluções e se criarem bolsas de ciclistas que depois acabam por ter também reflexo noutras zonas da cidade. Um bairro ciclável, onde as pessoas até podem usar os TP para se deslocarem para o centro, mas utilizam a bicicleta para as pequenas deslocações (incluindo entre a estação / paragem e a casa).

7: Implementação de novas estratégias de acalmia de tráfego: introdução de um desenho urbano orientado para as pessoas, com medidas efetivas de acalmia de tráfego e que promovam uma melhor convivência entre bicicletas e automóveis na via pública (zonas a 30, alargamento de passeios, mobiliário urbano, pisos antiderrapantes em troços perigosos), especialmente nas vias de maior pressão, na proximidade de equipamentos escolares e em bairros residenciais.

Criar um sistema de bicicletas partilhadas, com estações nos pontos principais do município, apoiado por um sistema com georreferenciação e pré-registo de utilizadoras/s.

A rede de ciclovias seja integrada na restante rede de meios de transportes, criando um plano intermodal, que integre transportes públicos, bicicletas, automóveis e estacionamento.

As ciclovias (existentes e a projetar) sejam integradas em redes alargadas às áreas metropolitanas, coordenando as ciclovias dos distintos municípios, permitindo a existência de percursos de maior distância, de modo a assegurar percursos intermunicipais e regionais, com a devida sinalização.

Se incentive quando possível a circulação partilhada de forma segura entre todos os veículos nas vias já existentes, privilegiando em primeiro lugar a redução da quantidade de tráfego e a redução da velocidade de circulação.

Sejam consultadas entidades especialistas na matéria (exp: MUBi) para validação das soluções propostas.

A criação de lugares de estacionamento de bicicletas seguros (de preferência com circuito filmado) perto de terminais de transporte, em todos os jardins públicos, à entrada de todos os estabelecimentos de ensino públicos e privados, com número de lugares dependente da dimensão do equipamento em causa.

A criação de uma regra para que todos os estacionamentos pagos (empresas, centros comerciais, etc.) sejam obrigados a ter uma área para estacionamento de bicicletas correspondente a 10% do número de vagas do estacionamento (se o estacionamento tem 500 vagas de carros, seria obrigado a ter 50 vagas para bicicletas), ajustando-se à medida das necessidades reais observadas no terreno.

0

0

0

3.3 Que estratégias propõe, no seu programa eleitoral, como incentivo à utilização dos transportes públicos?

BE - Bloco de Esquerda

1 - A concretização da linha de metro do Campo Alegre, servindo toda a zona ocidental da cidade.

2- Expansão da rede e horários dos STCP, sobretudo das zonas mais pobres e periféricas da cidade.

3 – Reactivação do serviço de passageiros na Linha de Leixões entre Campanhã e Matosinhos

4 - Parques dissuasores: criação de um conjunto de parques de estacionamento à entrada do Porto com preços muito baratos, encorajadores para se deixar o automóvel e entrar na rede de transportes públicos (Park and Ride).

5 - Afastar gradualmente a intensidade do trânsito no centro da cidade favorecendo a rede de transportes públicos e a circulação da bicicleta, disciplinando o trânsito e o estacionamento abusivo, para tornar mais fluidos os transportes coletivos e a mobilidade pedonal.

PAN - Pessoas - Animais - Natureza

Criar parques de estacionamento com pagamento integrado nos passes de transporte.

Promover a articulação dos transportes coletivos nas zonas metropolitanas.

Estender as zonas de estacionamento com parquímetro para dissuadir a entrada e permanência de automóveis na cidade.

0

0

0

3.4 Onde propõe a aplicação de tarifação da entrada urbana?

BE - Bloco de Esquerda

Esta medida não consta do programa da nossa candidatura.

PAN - Pessoas - Animais - Natureza

Toda a área urbana com salvaguardas para veículos sem emissões.

0

0

0

4.2 Que propostas a sua força política inclui nesse compromisso?

BE - Bloco de Esquerda

Esta força política assume esse compromisso, com estratégia ainda por definir. No Porto, estes planos (PEDU e PAMUS) não são do conhecimento das forças da oposição (pelo menos, no nosso caso), mas consideramos que o CiclAndo - Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020 é um documento muito completo e orientador da intervenção que as autarquias devem ter nesta matéria. Sobretudo no caso do Porto, em que ainda tudo está por fazer. É, por estes motivos, um documento muito importante e a ser valorizado por esta candidatura.

PAN - Pessoas - Animais - Natureza

0

0

0

0