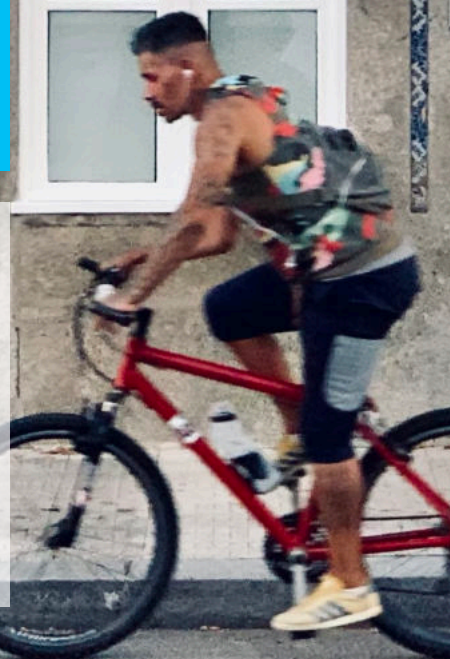


PORTO POR UMA CIDADE VIVA E ACESSÍVEL

Recomendações que identificam as medidas prioritárias a implementar na cidade do Porto, para que possamos, progressivamente, ter uma cidade mais humana, segura, descarbonizada, sustentável e mais preparada para fazer face aos desafios presentes e futuros.



Recomendações da MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta com o apoio de



Das palavras à acção

Entende-se por **acessibilidade** o fácil acesso de todas as pessoas — independentemente da sua idade, género, condição física ou social — a outras pessoas, bens e serviços.

A acessibilidade é uma condição fundamental para uma cidade justa, saudável, sustentável, estimulante e com sentido de comunidade, que coloca as **pessoas e o seu bem-estar no centro da decisão**.

A acessibilidade assenta num sistema de transportes integrado, que garante uma melhor e mais justa economia pública e privada e uma utilização mais eficiente dos diferentes recursos, promove um **ambiente urbano saudável** e considera os limites do ecossistema terrestre que habitamos.

A **bicicleta é uma ferramenta essencial** para a construção da cidade que acima se descreve. Ciente disso, a Organização Mundial da Saúde incluiu a priorização da bicicleta, a par com o modo pedonal e os transportes públicos, numa das suas **10 recomendações à COP26**.

A Sociedade Civil espera que os eleitos **liderem pelo exemplo e pelas acções**, privilegiando sempre que possível as deslocações quotidianas a pé, de transportes públicos e de bicicleta.

É vital **educar nas escolas** para os fundamentos da mobilidade sustentável tal como se fez em relação à reciclagem. **Mas também comunicar a toda a população os desafios e objectivos consensualizados**, tendo por base uma estratégia de comunicação sólida e ambiciosa, que motive cada cidadão a ser parte da solução.

Apelamos ainda que o **inaugurar de cada projecto** seja uma oportunidade para **ouvir e co-criar soluções de forma incremental e participada ao longo do processo**. Para tal é necessário começar, desde logo, por explicar o seu contexto, sequência e necessidade, esclarecendo as pessoas sobre o enquadramento do projecto e a estratégia no seu conjunto.

Baseado no manifesto da MUBi **Cidades Vivas**, criamos este documento que pretende resumir as medidas prioritárias e urgentes que defendemos para a cidade do Porto. Perante a urgência climática, a crise de saúde pública, com graves riscos de morbilidade para populações expostas à poluição atmosférica, e a urgência de reduzir a nossa dependência de combustíveis fósseis, atravessamos um momento histórico, em que serão necessárias alterações substanciais na forma como usamos e nos deslocamos na cidade do Porto.

Destacamos que **Cidades Vivas e Acessíveis** a todas as pessoas implicam espaços públicos seguros e uma justa distribuição do espaço urbano. Para que tal aconteça é essencial¹:

- i) reduzir o tráfego automóvel;
- ii) reduzir a sua velocidade;
- iii) melhorar as condições de segurança nas intersecções;
- iv) redistribuir o espaço dedicado a cada modo de transporte, garantindo a segurança de todos.

Assim recomenda-se:

¹ <https://mubi.pt/2014/12/23/principios-de-acao-para-a-reducao-do-perigo-rodoviario-dos-utilizadores-de-bicicleta/>

1

PLANEAR O FUTURO



- ▶ **Desenvolver um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)** seguindo os princípios de priorização dos modos activos e colectivos de deslocação para a redução da dependência do automóvel². A existência de um PMUS participado e aprovado é necessidade absoluta para que o Porto tenha acesso aos fundos europeus e seja participante credível do grupo das 100 cidades com impacto neutro no clima até 2030³.

² https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans_en

³ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/knowledge-publications-tools-and-data/publications/all-publications/100-climate-neutral-cities-2030-and-citizens_en

- ▶ **Acompanhar medidas já estudadas e propostas** no Plano Estratégico de Ambiente da Área Metropolitana do Porto (AMP) — **Futuro Sustentável**⁴. Este contém propostas detalhadas para a implementação de projectos âncora a serem terminados até 2013. Dez anos passados, muitos destes continuam por implementar. Além dos projectos âncora, são referidas outras medidas para melhoria do ambiente, segurança e, no geral, da qualidade de vida da população da AMP.

- ▶ **Garantir a participação pública**, por exemplo, através do **Conselho Consultivo do Plano Municipal de Segurança Rodoviária** (CC do PMSR). As pessoas que usam soluções de mobilidade activa no dia-a-dia não estão adequadamente representadas pelas entidades listadas como participantes de reuniões sobre o PMSR. Nesse sentido, propomos maior representatividade da sociedade civil, nomeadamente a inclusão da MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta, assim como representatividade de escolas e associações de pais, no CC do PMSR.

- ▶ **Criar um Grupo de Acompanhamento de Projectos**, de forma a assegurar a segurança dos modos activos. Para o efeito deverá ser elaborado um protocolo sucinto que estabeleça o intuito, a composição e a periodicidade com que este grupo reunirá. Deverá ser um grupo de debate e discussão desde o início do processo na fase de criação e que fará todo o acompanhamento até à fase de implementação. Este grupo deverá debater aspectos estruturantes como a definição da rede ciclável da cidade, mas também aspectos concretos de implementação, como sejam a criação de uma ciclovia e a expansão da rede de parqueamentos para velocípedes.

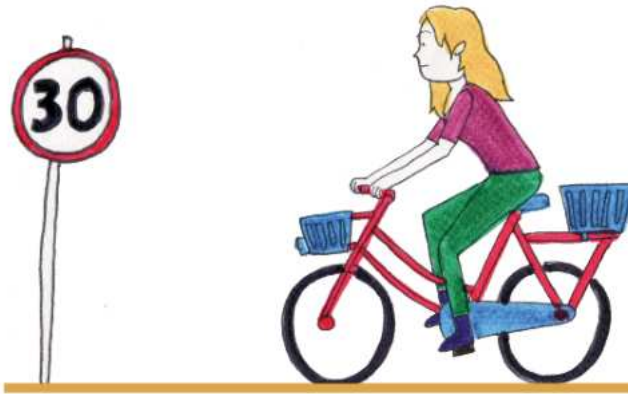
⁴ <https://repositorio.ucp.pt/handle/10400/14/30985>

- ▶ **Acompanhar a estratégia de expansão de espaços verdes com um plano estratégico de arborização,** calendarizando desde já o aumento da cobertura de árvores nas ruas, dado que estas são cruciais para gerar oxigénio, absorver CO₂, reduzir as temperaturas na cidade e renaturalizar a paisagem, melhorando o bem-estar e a qualidade de vida.



2

PROTEGER O DIA-A-DIA



- **Reduzir o volume de tráfego automóvel** de forma generalizada na cidade, com uma política de estacionamento coerente que:
- i) garanta a cobertura de toda a cidade por zonas tarifadas;
 - ii) contemple dísticos para residentes, que devem pagar tendencialmente o custo real do espaço que ocupam;
 - iii) agrave o valor do estacionamento para visitantes;

- iv) reajuste os requisitos de estacionamento automóvel das construções, alterando os valores definidos no PDM para máximos, em vez de mínimos;
- v) garanta que a criação de espaços de estacionamento em garagem corresponda a uma diminuição de um número superior, ou pelo menos equivalente de lugares de estacionamento na rua;
- vi) preveja a remoção de lugares de estacionamento na cidade, em número superior, ou pelo menos equivalente aos lugares adicionados nos parques dissuasores.

▶ **Restringir o acesso automóvel ao centro histórico**, implementando Zonas de Acesso Automóvel Condicionado e aumentando as ruas pedonais. Programar áreas semelhantes pelas restantes zonas da cidade, identificando ruas com potencial para pedonalização, para que todas as zonas possam ter, pelo menos, uma rua ou uma significativa área pedonal. Chama-se à atenção que a programada Rede 20 não implica necessariamente uma redução do volume de tráfego.

▶ Iniciar a revisão do PDM de forma a que **o limite de velocidade padrão da cidade passe a 30 km/h** e rever os corredores prioritários (art. 111 do PDM) para que a curto-médio prazo sejam sujeitos a medidas físicas de acalmia e requalificação de espaço público favorável aos modos activos e transporte público.

▶ **Considerar a lógica do “road diet”**, ou seja, estreitamento da rodovia, sempre que possível, transformando faixas de rodagem com 2 + 2 vias em 1,5 + 1,5 (solução de 3 vias, com a via central dedicada a multiusos: viragens à esquerda, ilhas para peões, arborização...).

- ▶ **Redesenhar as ruas com plataformas redutoras de velocidade**, *chicanes*, estreitamento das faixas, etc., para garantir o cumprimento dos limites de velocidade.
- ▶ **Fiscalizar** rigorosamente, de forma eficaz e inexorável **a velocidade** do tráfego motorizado.
- ▶ **Fiscalizar rigorosamente, de forma eficaz e inexorável** o estacionamento automóvel ilegal: em segunda fila, nos passeios, nas passeadeiras ou a menos de 5 metros destas e nas vias para bicicletas ou BUS.
- ▶ **Criar condições de segurança nos locais onde os sinistros são recorrentes**, tendo por base os resultados das acções do PMSR, nomeadamente as desenvolvidas no âmbito do Objetivo Operacional 1 — Melhorar o sistema de recolha, tratamento e disponibilização da informação sobre segurança rodoviária, incluindo os dados relativos ao atropelamento de animais na via pública.
- ▶ **Melhorar as condições de conforto e segurança** para peões e utilizadores de meios activos e suaves (bicicleta, trotineta, etc.) — em especial nas intersecções e em torno de interfaces de transporte.
- ▶ **Promover medidas de urbanismo táctico** (rápidas e baratas) **para reduzir velocidades**, tais como: redução dos raios de viragem; criação de passeios contínuos; implementação de plataformas sobrelevadas e de ilhas para atravessamento de peões; redução pontual da largura das vias; colocação de almofadas de Berlim; criação de *chicanes* usando estacionamento alternado, entre outras.

- ▶ **Fechar ao trânsito motorizado a área envolvente das escolas**, nos horários de entradas e saídas, à semelhança do que é boa prática noutras cidades (por exemplo, Barcelona ou Paris).
- ▶ **Iniciar um programa de monitorização da poluição à porta das escolas**, divulgando regularmente pela comunidade escolar os resultados obtidos e encorajando trabalhos escolares sobre os níveis de emissão e exposição de diferentes modos de transporte.
- ▶ **Reduzir o número de semáforos nos locais de atravessamento**, privilegiando-se a utilização de passadeiras elevadas sem semaforização, e/ou melhorar a gestão dos semáforos nos locais em que estes se considerarem imprescindíveis, permitindo mais tempo para o atravessamento das ruas por parte dos peões e a priorização dos transportes públicos.



3

DESENHAR PARA TODOS



- ▶ **Recuperar as ruas como espaço público de usufruto** para crianças e pessoas adultas, definindo uma estratégia que combine a criação de zonas de acalmia de tráfego e Bairros com Pouco Tráfego e evitar o tráfego de atravessamento nos bairros residenciais.
- ▶ **Incentivar e proteger o acesso à escola em modos sustentáveis**, privilegiando as deslocações a pé e de bicicleta; criando estacionamentos seguros e práticos;

promovendo pedibus e comboios de bicicletas e ensinando as crianças a usar a bicicleta na cidade.

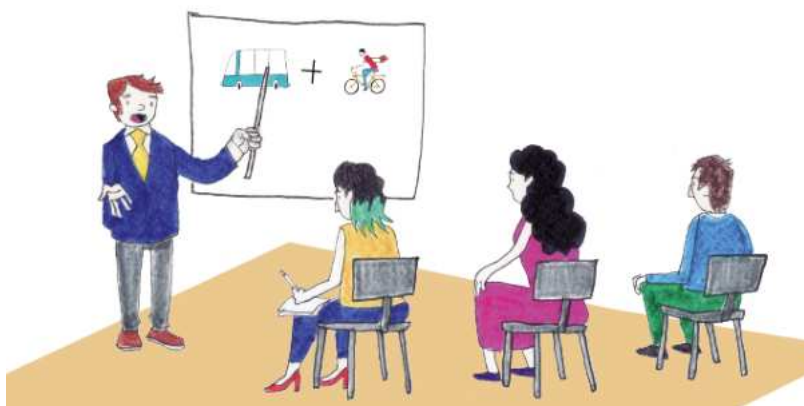
- ▶ Prever e adoptar a **perspectiva de género** na elaboração de políticas, medidas, projectos relativos a espaço público, mobilidade e urbanismo, incluindo dados relativos à utilização dos diferentes modos de transporte, discriminados por género.
- ▶ **Desenvolver um programa de melhoria da acessibilidade do espaço público**, aumentando a acessibilidade dos passeios, criando passeios nas ruas onde os mesmos não existam e melhorando os passeios nas ruas onde estes não obedecem à legislação em vigor. Neste âmbito, é necessário garantir que o piso do canal de circulação pedonal seja seguro e confortável para todos, bem como aumentar o número de lugares de estacionamento destinados a pessoas com mobilidade condicionada.
- ▶ **Tornar todos os edifícios públicos acessíveis** e alargar o Sistema de Itinerários Acessíveis.
- ▶ **Definir e implementar uma rede pedonal hierarquizada**, dando condições de segurança e conforto aos utilizadores mais vulneráveis (nomeadamente crianças, idosos, acompanhantes de crianças de colo e pessoas com mobilidade reduzida) e incentivando que mais e maiores percursos se façam a pé. Tais condições passam pelo alargamento de passeios, tal como já realizado, a título de exemplo, na Rua Barão Forrester.
- ▶ **Expandir o actual programa de abertura de ruas às pessoas**, interditando o trânsito motorizado, regularmente (frequência semanal/mensal), **alargando-o a bairros residenciais noutras zonas que não as do centro da cidade**. O encerramento temporário de determinadas ruas ao tráfego automóvel deverá servir para testar soluções de carácter permanente.

- ▶ **Encarar os modos a pé e em bicicleta como um complemento determinante do transporte público**, garantindo ligações seguras e apelativas às interfaces de transportes públicos (comboio, metro, autocarro, funicular) (ex: melhorar acessos de bicicleta às estações de metro, e às plataformas, instalando calhas para subir/descer escadas).
- ▶ **Reservar um número mínimo de lugares para carga/descarga**, em cada quarteirão que revele essa necessidade. Em média o valor económico das viagens para cargas/descargas é muito superior ao de outras viagens realizadas por outro tipo de veículo. A falta de lugares para este fim propicia o estacionamento em segunda fila, motivando conflitos desnecessários, criando situações de insegurança para quem anda a pé ou de bicicleta.
- ▶ **Criar zonas de travessia de peões na diagonal**, nos cruzamentos, para facilitar as deslocações de pessoas com mobilidade reduzida.



4

ACTIVAR A MOBILIDADE



- **Acelerar a implementação dos planos para a rede estruturante de percursos seguros para utilização em bicicleta.** Corrigir alguns troços das ciclovias já existentes (ex. troços no cruzamento do Carvalhido que induzem quem usa bicicleta a situações de perigo), seguindo indicações de organizações representantes de pessoas que utilizam a bicicleta na cidade. Recorrer, quando necessário, ao conhecimento de especialistas reconhecidos e de instituições internacionais de promoção dos modos activos.

- ▶ **Criar um sistema público de bicicletas eléctricas partilhadas**, a nível intermunicipal, a preço acessível e passível de integrar o sistema Andante e respectiva aplicação ANDA, incluído no valor do passe mensal.
- ▶ **Aumentar o número de vias BUS contínuas** e efectivamente facilitadoras da melhoria do serviço público, melhorando também nesse sentido as vias já existentes.
- ▶ **Alterar as regras de dotação de estacionamento** para todos os edifícios habitacionais e de serviços, com a substituição de limites mínimos de estacionamento automóvel por limites máximos e a criação de limites mínimos de estacionamento para bicicletas.
- ▶ **Promover a requalificação da Circunvalação** (responsabilidade IP), incluindo passeios mais largos e contínuos e ciclovias seguras que garantam acessibilidade aos pontos de interesse.
- ▶ **Promover a requalificação da Ponte da Arrábida** (responsabilidade IP) para permitir o seu atravessamento por peões e bicicletas (incluindo melhoramento de acessos), diminuindo as barreiras arquitectónicas entre as duas margens.
- ▶ Promover a requalificação da ponte D. Maria Pia (responsabilidade IP) para **permitir a circulação de bicicletas e peões**.
- ▶ Considerar a oportunidade de **permitir a circulação de velocípedes em contrafluxo, em ruas de sentido único para o tráfego motorizado**, sempre que as condições do canal viário o permitam.

- ▶ **Criar campanhas de comunicação de apelo à deslocação, sempre que possível, em bicicleta ou a pé**, como faz a Organização Mundial da Saúde, disseminando-as *online*, em MUPIs e outros ecrãs de informação espalhados pela cidade⁵.
- ▶ **Financiar a reparação e compra de bicicletas mecânicas e eléctricas**, particularmente no caso das bicicletas eléctricas, que são um excelente incentivo à mobilidade activa.
- ▶ **Adoptar a política de *mobility as a service***, prevista no European Green Deal (EC, 2019)⁶, priorizando a intermodalidade através da oferta de transportes públicos e transportes partilhados acessíveis, de modo a promover a mobilidade activa e desincentivar o uso de veículos motorizados privados.
- ▶ **Alargar a rede de metro e a ferrovia ultraligeira**, com destaque para o eléctrico cuja utilização nas linhas existentes poderia ser potenciada para fins de mobilidade e não apenas de turismo.
- ▶ **Melhorar as condições para a complementaridade entre transportes públicos e bicicleta**, através da colocação de bicicletários nas estações de metro, comboio e nas proximidades de áreas com maior concentração de paragens e linhas de autocarros.
- ▶ **Criar espaços de estacionamento de longa duração para bicicletas (*bike hangars*)** em zonas de maior densidade populacional.

⁵ World Health Organization - Regional Office for Europe (2020), Moving around during the COVID-19 outbreak, 20 de Abril de 2020. <https://www.who.int/europe/publications/m/item/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>, 1 de Maio de 2020

⁶ European Commission (2019). Sustainable Mobility. The European Green Deal. European Commission. Retrieved from https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_19_6726

- ▶ **Incentivar a criação de serviços de distribuição em bicicletas de carga** (*cargo bikes*) e ao uso destes serviços pelo comércio local, empresas e instituições públicas.
- ▶ **Promover a criação de planos de mobilidade** em empresas e outras organizações, começando pelo exemplo das instituições públicas.
- ▶ Destinar as **receitas com taxas e multas de estacionamento** directamente para iniciativas de mobilidade sustentável e transporte públicos.
- ▶ **Apoiar iniciativas comunitárias de apoio e promoção da utilização da bicicleta**, tais como ciclofornas de bairro ou escolares, permitindo o contacto directo com as comunidades e desenvolvendo localmente hábitos de mobilidade ciclável.
- ▶ **Oferecer 3 anos de passe familiar gratuito** aos residentes que façam prova do abatimento de um automóvel⁷.

⁷ <https://www.europapress.es/catalunya/noticia-amb-entrega-mas-12000-titulos-verda-metropolitana-2017-20210803124158.html>





Associação pela Mobilidade
Urbana em Bicicleta

555

MUBi

**Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta**

**mubi.pt
geral@mubi.pt**

SETEMBRO 2024