



## 12 PROPOSTAS PARA A MOBILIDADE EM BICICLETA

Segundo o INE, em 2017, a bicicleta era utilizada em apenas 0,4% das deslocações no município do Porto, valor inferior ao de muitas localidades portuguesas e bem abaixo da média europeia (7,4%). Nalguns países europeus, este valor chega a atingir os dois dígitos, como no caso da Holanda (36%), Dinamarca (23%) ou Suécia (17%).

O Bloco de Esquerda defende uma verdadeira política de mobilidade para a cidade. **Uma política capaz de modificar a cultura assente no uso do automóvel individual e de colocar as pessoas e os modos suaves de transporte no centro da mobilidade urbana.** O Município do Porto deve assumir o compromisso de aumentar em 10 vezes a utilização da bicicleta como meio de transporte no Porto, até 2025 – para cerca 4% das deslocações diárias. Propomos, por isso, um **Plano Municipal para a Mobilidade em Bicicleta**: um conjunto de medidas - coerentes e integradas - com vista à promoção da utilização da bicicleta como meio de transporte urbano competitivo na cidade do Porto.

Este plano assenta no conceito *push & pull* que, **de forma gradual**, combina um modelo punitivo de desincentivo à utilização automóvel, com outro mais orientado para a criação de 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. Este modelo permite que, à medida que as condições de mobilidade não automobilizada são reforçadas, e as alternativas ao automóvel cada vez mais disponíveis, se possam reforçar os elementos persuasivos da sua utilização.

## 1. PLANEAR, PROJETAR: PARTICIPAÇÃO E ENVOLVIMENTO DA SOCIEDADE CIVIL

### I. UM CONSELHO CONSULTIVO E UM 'MAYOR' PARA A MOBILIDADE EM BICICLETA

Criação de um 'mayor' e de um conselho consultivo para a mobilidade em bicicleta, que inclua técnicos especializados, investigadores, associações de ciclismo urbano e ativistas, para aconselhar a autarquia na elaboração e implementação de propostas. Desta colaboração – horizontal, aberta 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 cidadãos e as cidadãs.

## 2. INTERVENÇÕES FÍSICAS

### II. 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. *(medida de baixo custo e alto impacto)*

### III. 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 Senhora da Hora > Avenida AEP > Boavista // Marginais (Matosinhos, Foz, Gaia, Gondomar) // São Mamede > Paranhos // Pedrouços > Antas > Marquês via Costa Cabral // Gaia > Ponte do Infante (ou D. Maria) > São Lázaro > Santa Catarina. *(medida que requer um investimento maior: financiamento participado Portugal Ciclável 2030)*

### IV. DISPONIBILIZAÇÃO DE OPÇÕES DE PARQUEAMENTO 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. Nalguns locais, incluindo também postos de carregamento para bicicletas elétricas. *(medida de baixo custo e alto impacto)*

## V. REFORÇO DAS LIGAÇÕES MECANIZADAS ENTRE COTAS

Adaptando ao transporte de bicicletas as ligações mecanizadas já previstas e reativando os elevadores da Ponte da Arrábida. *(medida de baixo custo e alto impacto)*

## VI. TRANSFORMAÇÃO DE ALGUNS BAIRROS EM "ZONAS BICICLETA"

Uma espécie de projeto-piloto para intervenções de maior escala – Faculdade de 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 transportes públicos para se deslocarem para o centro, mas utilizam a bicicleta para as pequenas e médias deslocações (incluindo entre a estação / paragem e a casa). *(medida de baixo custo e alto impacto)*

# 3. SEGURANÇA NA CIRCULAÇÃO RODOVIÁRIA E ACALMIA DE TRÁFEGO

## VII. 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. *(medida de baixo custo e alto impacto)*

## VIII. ABERTURA DAS FAIXAS BUS À CIRCULAÇÃO DE BICICLETAS

Complementando a rede de ciclovias a desenvolver.

## 4. MUDANÇA DE HÁBITOS E MENTALIDADES

### IX. DINAMIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE INCENTIVO À DESLOCAÇÃO EM BICICLETA E PROMOÇÃO DE 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). *(medida de baixo custo e alto impacto)*

### X. CRIAÇÃO DE UM SISTEMA DE BIKE-SHARING NA CIDADE

Criar, em articulação com os municípios vizinhos, um sistema de partilha de bicicletas comum, que potencie não só os movimentos de residentes em bicicleta como os percursos realizados por turistas. *(medida que requer um investimento maior)*

### XI. ADESÃO À SEMANA EUROPEIA DA MOBILIDADE E AO DIA MENSAL SEM CARROS

Com realização de ciclofornas e outras atividades nas principais praças da cidade, e com o encerramento da Baixa da Cidade e de algumas ruas de cada freguesia ao trânsito automóvel, um domingo por mês. A implementação do Dia Mensal Sem Carros foi aprovada pela Assembleia Municipal, mas ainda não concretizada pelo Executivo de Rui Moreira.

### XII. PUBLICAÇÃO DE GUIA BILÍNGUE E MAPA DO CICLISTA NO PORTO

A distribuir gratuitamente em lojas de bicicletas, postos de turismo, etc. O mapa pode ser para ciclistas e peões, com um esquema gráfico que indique as distâncias entre locais tanto a pé como a pedalar. O mapa pode ser também dividido por zonas e estar fixo (como mobiliário urbano) em zonas importantes (transportes públicos, docas de *bike-sharing*, pontos de pressão turística). *(medida de baixo custo e alto impacto)*