



Sugestões para a revisão do Plano Director Municipal de Aveiro

Para uma Mobilidade Ciclável e Sustentável em Aveiro

RESUMO

Aveiro tem excelentes condições naturais para a utilização da bicicleta. Tem também a vantagem de a cidade consolidada ter dimensões que permitem que todas as deslocações possam ser feitas de bicicleta e de num raio de 5 km se encontrar a quase totalidade da cidade alargada e importantes núcleos habitacionais como Ílhavo e a Gafanha da Nazaré. No entanto, devido ao perfil das vias, organização do trânsito, volume e velocidade do tráfego de veículos motorizados, e inexistência de vias cicláveis, é difícil e perigoso circular em bicicleta em Aveiro, em especial no acesso aos e entre os núcleos habitacionais periféricos à cidade.

Várias orientações nacionais e internacionais apontam no sentido de serem privilegiados os modos de transporte activos e suaves (pedonal e ciclável) e transportes públicos, cujas vantagens tem sido comprovadas pela experiência de outros locais.

Uma maior utilização da bicicleta como meio de transporte e redução da utilização do transporte motorizado particular em meio urbano traz inúmeros benefícios à sociedade em geral, ultrapassando o âmbito da mobilidade em si, e enquadra-se completamente em vários dos objectivos e pontos da missão da actual revisão do Plano Director Municipal (PDM) de Aveiro.

Investir na mobilidade em bicicleta não significa gastar mais, pelo contrário, é uma oportunidade para gastar menos e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e do território. Com este documento e o conjunto de 52 sugestões apresentados à Câmara Municipal de Aveiro no âmbito da Participação Pública da Revisão do PDM, o conjunto de 218 subscritores pretende contribuir para que a utilização da bicicleta em Aveiro se torne verdadeiramente uma opção de transporte segura, cómoda, conveniente, desejável e comum, e que Aveiro nos próximos 10 anos se torne um modelo a nível nacional em termos de mobilidade ciclável e sustentável, com os benefícios sociais, económicos, ambientais, de qualidade de vida e de saúde pública para todos daí provenientes

Resumo das sugestões propostas

Visão, metas e planeamento

1. Visão de futuro em torno da mobilidade ciclável

O PDM deverá estabelecer para o concelho uma visão de futuro em torno da mobilidade ciclável, que passe por estabelecer-se como região amiga da bicicleta, onde esta seja verdadeiramente uma opção de transporte desejável e comum.

2. Metas

Propomos as metas para a taxa modal de utilização de bicicleta de 10% em 2020 e 25% em 2025. O aumento da bicicleta como meio de transporte deve acontecer à custa da redução da utilização do automóvel.

3. Interiorizar os custos externos no planeamento e na tomada de decisão de sistema de mobilidade

Em assuntos de mobilidade, os custos externos/indirectos devem sempre contabilizados e interiorizados, e comparados os custos e benefícios totais (directos e externos) das várias opções de mobilidade

4. Articulação de modos de transporte - intermodalidade

Diferentes meios de transporte, e os seus planos de mobilidade, devem estar articulados e coordenados entre si, e esses planos pensados em conjunto e integrados num plano global.

5. Plano de Mobilidade Ciclável

O Plano de Mobilidade Ciclável deverá avançar o quanto antes, com objectivos temporais, estratégias para os atingir e calendário de implementação faseada de infraestruturas.

6. Mobilidade pensada para todos

A mobilidade deve ser pensada, planeada e executada para todos os cidadãos: idosos, pessoas com mobilidade reduzida, comunidade escolar, etc.

7. Planos de mobilidade para as escolas

A Câmara Municipal, em conjunto com as direcções de escolas e associações de pais, devem elaborar planos de mobilidade para as escolas do concelho.

Redução do perigo rodoviário dos utilizadores vulneráveis

8. Hierarquia de tomada de decisão nas medidas de redução do perigo rodoviário

A hierarquia deverá ser: 1) Redução do volume de tráfego motorizado. 2) Redução da sua velocidade. 3) Tratamento de intersecções de forma a aumentar a seguranças. 4) Passeios mais largos e/ou vias dedicadas à circulação de bicicleta.

9. Ordenamento da circulação e estacionamento

Ordenamento da circulação e do estacionamento que incentive a maior utilização de modos suaves e transportes públicos e penalize a utilização do transporte motorizado particular.

10. Redução do tráfego motorizado de atravessamento em áreas urbanas

Redução e condicionamento de tráfego motorizado particular de atravessamento nas áreas urbanas, em especial nas habitacionais, comerciais e envolventes de escolas.

11. Limite de velocidade 30 km/h em meio urbano

Todas as vias em meio urbano, à excepção de vias estruturantes e de distribuição principal, deverão ter a velocidade limitada a 30 km/h. Zonas habitacionais e comerciais devem ser transformadas em “Zona 30”.

12. Limites de velocidade em vias estruturantes e de distribuição principal em meio urbano

Nestas vias em áreas urbanas deverão ser estabelecidos limites de velocidade de idealmente 40 km/h e nunca acima dos 50 km/h.

13. Zonas de coexistência

Deverão ser estabelecidas, onde seja conveniente, Zonas de Coexistência, previstas pelo Código da Estrada.

14. Zona de segurança em torno dos equipamentos escolares

Deve ser obrigatório para todas as obras de construção ou requalificação de equipamentos escolares, e previsto para os existentes, a implementação de perímetros de segurança com limitações progressivas de velocidade e dissuasão do tráfego de atravessamento.

15. Condicionamento de estacionamento para automóveis nos centros urbanos e criação de parques periféricos

O número lugares de estacionamento para automóveis nos centros urbanos deve ser condicionado e criados estacionamentos periféricos.

16. Limite máximo de estacionamentos para automóveis em espaços comerciais

Ao contrário do estipulado no actual PDM, devem ser estabelecidos limites máximos para o número de lugares de estacionamento para automóveis em espaços comerciais.

17. Limite máximo da largura de faixas de rodagem em zonas urbanas

Em zonas habitacionais, comerciais, na proximidade de escolas e noutras zonas sensíveis, como forma de acalmia do tráfego e redução do perigo rodoviário, o limite máximo para a largura das faixas de rodagem deve ser 5.5 m.

18. Medidas físicas de acalmia de tráfego

Redesenho do espaço urbano e implementação de dispositivos físicos que forcem os veículos motorizados a circular a velocidades moderadas nas áreas urbanas.

19. Retirar perfil de via rápida da antiga EN 109

A antiga EN 109, para efeito de aplicabilidade do Código da Estrada, deve ser considerada estar dentro de localidade, aplicando-se o referido no ponto 12.

Percursos cicláveis

20. Detecção do grau de ciclabilidade e aptidão para vias cicláveis de vias rodoviárias

Detecção do grau ciclabilidade de cada via rodoviária de hierarquia superior em todo o concelho, e das suas aptidões para cada uma das diferentes tipologias de vias cicláveis.

21. Rede Ciclável

Deverá ser estabelecida uma Rede Ciclável para o concelho, de forma a promover a mobilidade em bicicleta, com ligações directas e contínuas entre os núcleos urbanos e locais geradores e atractores de deslocação, de malha fechada e articulada com as redes cicláveis dos concelhos vizinhos; e prevista a calendarização da sua execução faseada.

22. Tipologia dos percursos cicláveis

O PDM deverá definir a tipologia de vias cicláveis e as suas características: vias banalizadas (coexistência), faixas cicláveis e pistas cicláveis.

23. Selecção do tipo de via ciclável

O PDM deve definir os critérios para selecção do tipo de via ciclável, que deverão ser função da velocidade real de circulação dos veículos motorizados e do volume de tráfego

24. Dimensões e distâncias de segurança das vias cicláveis

O PDM deverá especificar para cada um dos três tipos de vias cicláveis as dimensões e distâncias de segurança mínimas.

25. Bike boxes

Implementação de paragens avançadas para bicicletas (*bike boxes*) nos semáforos, proporcionando um aumento da visibilidade e aumento da segurança para os utilizadores de bicicleta.

26. Semáforos com luz verde para velocípedes

Opção de os semáforos terem uma luz verde própria para velocípedes que abra alguns segundos mais cedo, contribuindo para a segurança dos seus utilizadores.

27. Contraflow

Opção de circulação de velocípedes em ambos os sentidos (*contraflow*) em ruas de sentido único para o trânsito motorizado.

28. Operações urbanísticas abrangidas pela Rede Ciclável

Projectos das operações abrangidas pela Rede Ciclável devem prever e garantir a implementação de tipologias de vias que proporcionem a circulação de bicicleta.

29. Projectos não abrangidas pela Rede Ciclável

Em projectos não abrangidos pela Rede Ciclável, devem ser realizados estudos sobre a possibilidade de incorporação na Rede Ciclável.

30. Circulação de velocípedes em zonas pedonais

Deve ser prevista a possibilidade de circulação de velocípedes em zonas pedonais e criado um regulamento próprio.

31. Transporte de bicicletas nos transportes públicos

Medidas que promovam que os autocarros de transporte público estejam preparados para o transporte de bicicletas, sem custos adicionais para o utilizador.

32. Calhas para bicicletas em escadas

Obrigatoriedade de novas passagens superiores e inferiores de vias de tráfego automóvel ou da via ferroviária implementarem calhas para bicicletas na sua construção, e prever a implementação nas passagens já existentes.

33. Circulação de velocípedes em vias de trânsito reservadas a transportes públicos (faixas BUS)

Na eventualidade de serem implementadas vias de trânsito reservadas a transportes públicos em Aveiro, deve ser prevista a permissão da circulação de velocípedes nestas vias.

34. Sistema de bicicletas partilhadas

Sistema de *bike sharing* com objectivos de mobilidade e de redução do tráfego automóvel nas áreas urbanas, dotado de meios e recursos para a sua operação e manutenção, e integrado com as redes de transportes públicos, com estacionamento periféricos e com a rede de percursos cicláveis.

35. Rede EuroVelo

A cidade de Aveiro deve fazer parte da Rota EuroVelo 1 (Rota da Costa Atlântica) da Rede Eurovelo, e interligação dos percursos cicláveis municipais à rede EuroVelo.

36. Acompanhamento por parte de grupos de utilizadores

O grupo Ciclaveiro pretende acompanhar cada uma das fases de estudo e trabalho de campo da rede de percursos cicláveis e de outras infraestruturas cicláveis, assim como o desenvolvimento da revisão do PDM, e participar nos seus processos de validação.

Estacionamento para bicicletas

37. Planta de estacionamentos para bicicletas

A revisão do PDM deverá estudar a localização e número de lugares de estacionamentos para bicicletas a implementar, e criar uma planta com essa e outras informações

38. Plano de Estacionamentos para Bicicletas (implementação e reconversão)

Deverá ser criado um plano de implementação de estacionamentos para bicicletas na via pública e em edifícios e equipamentos públicos, contemplando também a reconversão de estacionamentos existentes inadequados.

39. Estacionamento para bicicletas em edifícios

Obrigatoriedade de qualquer construção nova ou reabilitada assegurar espaço coberto e seguro para estacionamento de bicicletas.

40. Estacionamento para bicicletas em equipamentos públicos

Obrigatoriedade de todos os equipamentos públicos preverem, no interior do respectivo lote, estacionamento coberto e seguro para bicicletas.

41. Incentivos para reconversão em edifícios existentes

Criação de campanhas, programas e/ou parcerias para a implementação de estacionamentos correctos para bicicletas em edifícios já existentes.

42. Critérios para estacionamentos para bicicletas

Definição dos critérios para estacionamentos para bicicletas a ser instalados no espaço público e em equipamentos públicos.

43. Modelo de estacionamentos públicos para bicicletas

Desenvolvimento de um ou dois modelos próprios de Aveiro de suportes de estacionamento para bicicletas.

44. Estacionamentos temporários para bicicletas

Disponibilização de estacionamentos temporários em eventos licenciados pela autarquia de elevado afluxo de utentes.

Promoção e incentivo da utilização da bicicleta

45. Campanhas e programas

Campanhas de educação para a mobilidade em bicicleta, dirigidas à população escolar e à comunidade em geral.

46. Licenciamento de eventos de promoção de mobilidade suave e sustentável

Isenção de taxas e facilitação do licenciamento de eventos que promovam a adesão a modos de transporte activos e suaves e sustentáveis.

47. Promoção da utilização pelas forças policiais

Medidas de incentivo dirigidas às forças policiais para que estas utilizem a bicicleta em patrulhamento de proximidade.

48. Promoção da utilização na administração pública

Programas de incentivo à utilização preferencial da bicicleta nas deslocações pendulares dos funcionários da autarquia, assim como nos seus serviços em deslocações curtas.

49. Ciclogística

Criação de condições para que o transporte e distribuição de bens nos centros urbanos seja feita recorrendo à bicicleta e promoção da bicicleta também para este fim.

50. Formação na área da mobilidade sustentável

A autarquia deverá promover a participar em acções financiadas de formação na área da mobilidade sustentável.

51. Partilha de informação

Manutenção de uma área no *website* da autarquia dedicada à mobilidade ciclável, destinada a informar a população e promover a utilização da bicicleta como forma de transporte.

52. Plano Municipal de Educação Rodoviária

Implementação de um Plano Municipal de Educação Rodoviária, dirigido a diferentes grupos etários e utilizadores dos vários modos de transporte.

Sugestões para a revisão do Plano Director Municipal de Aveiro:

**Para uma Mobilidade Ciclável e Sustentável em Aveiro
RESUMO**

Aveiro, Janeiro de 2016

Este resumo, o documento completo e uma breve descrição do processo colaborativo do qual resultou encontram-se disponíveis em: <http://ciclaveiro.pt/PDM>