

## BICICLETA NAS ELEIÇÕES

Resultados do

# Inquérito aos candidatos à Câmara Municipal de Aveiro

– Eleições autárquicas de 2017 –



**Aliança com  
Aveiro  
(PSD.CDS.PPM)**



**Bloco de  
Esquerda  
(BE)**



**CDU - Coligação  
Democrática  
Unitária  
(PCP.PEV)**



**Partido  
Socialista  
(PS)**



**Pessoas-  
Animais-Natureza  
(PAN)**

## INTRODUÇÃO

Este inquérito dirigido às forças políticas candidatas à Câmara Municipal de Aveiro nas eleições autárquicas de 1 de Outubro de 2017 tem por objectivo dar conhecer aos cidadãos que estratégias e medidas os programas de governação dos candidatos propõem para o incremento da mobilidade em bicicleta e activa em Aveiro, para a redução da utilização do automóvel, para a redução do perigo rodoviário e, em geral, para a “devolução” do espaço público às pessoas.

O inquérito foi disponibilizado e enviado por correio electrónico em 16 de Agosto de 2017 às cinco forças políticas candidatas, e esteve aberto a respostas até 12 de Setembro.

**Responderam ao inquérito o Partido Socialista (PS), o Bloco de Esquerda (BE) e o Pessoas–Animais–Natureza (PAN). Não responderam a coligação Aliança por Aveiro (PPD/PSD.CDS-PP.PPM) e a CDU - Coligação Democrática Unitária (PCP.PEV).**

As respostas apresentadas de seguida a cada uma das questões colocadas pelo Ciclaveiro estão ordenadas pela ordem cronológica pela qual os inquéritos respondidos foram recebidos.

Este documento e informações relativas às restantes iniciativas desenvolvidas pelo Ciclaveiro – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta no âmbito da campanha ‘Bicicleta nas Eleições’ estão disponíveis *online*, em:

[ciclaveiro.pt/autarquicas2017](http://ciclaveiro.pt/autarquicas2017)

## QUESTÕES E RESPOSTAS

### 1 - Incremento da utilização da bicicleta

Existe um objetivo por parte da ECF - *European Cyclists' Federation* de duplicar a utilização da bicicleta como meio de transporte em toda a Europa, de forma a que 15% do total das deslocações sejam efetuadas em bicicleta em 2020. O município de Braga anunciou o objetivo de aumentar a taxa modal de deslocações em bicicleta de 0.5% para 10% até 2025. Lisboa aumentou a taxa modal de deslocações em bicicleta de 0.2% em 2010 para 1.4% em 2017 e anunciou os objetivos de aumentar essa taxa modal para 7% até 2020 e para 15% até 2025. De acordo com os Censos de 2011, Aveiro apesar de nessa altura ser a capital de distrito com maior utilização de bicicleta, esse valor de 2.8% corresponde apenas a cerca de um terço da atual média da União Europeia de 8% (Eurobarómetro sobre Políticas de Transporte 2010).

#### 1.1 Que valor pretendem alcançar para a taxa modal de utilização da bicicleta no município de Aveiro até 2021?

**Partido Socialista (PS): 12%<sup>1</sup>**

**Bloco de Esquerda (BE):** Não respondeu.<sup>2</sup>

**Pessoas–Animais–Natureza (PAN): 7.5%**

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**CDU - Coligação Democrática Unitária (PCP.PEV):** Não respondeu.

#### 1.2 Que propostas concretas irão implementar para impulsionar a utilização da bicicleta como meio de transporte em Aveiro?

Seguem alguns exemplos com título da proposta e dados concretos:

- Aumentar a rede ciclável em x km (nas localidades x, y e z)
- Introduzir bicicletas partilhadas (x bicicletas partilhadas, x estações, localidade);
- Implementar estacionamento para bicicletas junto à entrada de todos os edifícios públicos (x lugares de estacionamento)

##### **Partido Socialista (PS):**

Relativamente a este aspeto, preocupámo-nos em responder atendendo às nossas estratégias e medidas macro, sendo prematuro identificar medidas muito específicas e localizadas. A definição de medidas concretas dependerá de um planeamento baseado

---

<sup>1</sup> Nota do Partido Socialista: “Pensamos que 12% até 2021 e 20% até 2030 será adequado às condições e potencialidades de Aveiro, como região de excelência para o uso deste modo de transporte como alternativa diária. Tem as condições orográficas, a universidade e a vontade manifesta de algumas pessoas, que mesmo sem infraestrutura estão a mudar de atitude. Os grupos de opinião fundamentada como a Ciclaveiro tendem a contribuir para acelerar este processo”

<sup>2</sup> Nota do Bloco de Esquerda: “Para as perguntas 1.1 e 1.2 (quanto aos exemplos e dados concretos), no nosso entender, devido ao seu carácter técnico, são perguntas dirigidas a um executivo em funções. No entanto, a candidatura do Bloco de Esquerda compromete-se com políticas públicas em mobilidade que vão também de encontro às recomendações por vocês apresentadas.”

em estudos tecnicamente robustos, apoiados também por debates de opinião com as entidades e associações que desenvolvem atividade na área, que permitam ao município fasear as implementações de acordo com as disponibilidades de orçamento, não deixando de servir as necessidades prioritárias. Assim, fomos procurando clarificar qual a estratégia e quais as medidas de fundo, mais do que avançar com a ideia da construção de uma ciclovia concreta ou outra medida avulsa que pode não contribuir de forma eficaz para a mobilidade ciclável em Aveiro.

1. A rede ciclável deverá compreender uma ligação segura entre todas as freguesias do município. Para tal dever-se-á avaliar o terreno com cuidado para avaliar por onde poderão passar as melhores alternativas, pelo que dizer o número de km será prematuro nesta fase. A orçamentação possível irá também determinar prioridades, pelo que qualquer implementação nesta área deverá compreender um faseamento, sendo difícil que um município, qualquer que seja, consiga fazer tudo de uma só vez. Os estudos de procura que devem acompanhar o processo devem também ajudar a calibrar a priorização das intervenções. Mas pensamos que o compromisso deverá ser com a garantia da ligação entre freguesias, fundamental para se atingir a transferência modal referida. Noutra escala, dentro da cidade consolidada, dever-se-á garantir que as ligações são as mais diretas e lógicas do ponto de vista do ciclista, avaliando também quais são as áreas que podem ser incluídas na rede, mesmo que em muitos troços dos trajetos não seja necessário construir infraestrutura, mas apenas fazer pequenas alterações nos perfis transversais das vias.

2. Bicicletas partilhadas. Concordamos que um sistema de bicicletas partilhadas pode ser uma forma de incentivar o uso deste modo de transporte. Mas também pode ser 'não-inclusivo' se não for cuidadosamente estudado. Já se provou que este tipo de implementações requer planeamento, pensando antes de mais na segurança das pessoas, nas suas características e necessidades e nos limites orçamentais. Existem estudos que permitem minimizar investimento maximizando cobertura (população servida). Existem alternativas com recurso a novas tecnologias que não necessitam de estações. Por isso dizer quantas bicicletas, quantas estações e em que localidades é prematuro num programa eleitoral. O compromisso deve ser o de maximizar cobertura de necessidades, garantindo segurança e utilizando da melhor forma os recursos disponíveis.

3. Estacionamento. O estacionamento de bicicletas deve ser cuidadosamente articulado com a 'rede' ciclável - que não é necessariamente a rede de ciclovias. No centro da cidade consolidada não são possíveis grandes alterações da infraestrutura, mas pode-se reorganizar o espaço dando espaço à bicicleta, incluindo o seu estacionamento. Este deve ser estrategicamente colocado e não quer dizer tem de ser obrigatoriamente (e/ou apenas) em todos os edifícios públicos, podendo ser também colocado em zonas residenciais, comerciais, escolas, estação e apeadeiros e espaços abertos. Mais uma vez é prematuro definir este tipo de particularidades sem estudar o conjunto em função de um orçamento e das necessidades da população. Outro aspeto importante é determinar qual é a rede de vias e espaços que ao ser defendida para a bicicleta pode vir a ganhar maior número de adeptos de modo a aumentar a proporção modal da bicicleta para os valores atrás referidos. De outra forma será apenas uma 'manobra política' que nem serve quem precisa nem incentiva novos utilizadores.

4. Planeamento e Articulação. Pensar na rede ciclável do ponto de vista dos planos atuais e das previsões de desenvolvimento urbano futuro. Articulação entre os instrumentos existentes criando um espaço de debate e discussão. Garantir que os novos projetos não comprometem o futuro ciclável de Aveiro (ou poderão implicar gastos desnecessários mais tarde, para fazer alterações). Neste sentido é fundamental abrir um fórum-espaço de discussão em Aveiro com as associações e entidades impulsionadoras deste modo de transporte. Este debate poderá ser mensal. Planeamento da rede e das suas fases numa perspetiva multimodal: ligação com outros modos de transporte.

5. Diálogo com empresas interessadas em desenvolver atividade económica nesta área, que possa trazer benefícios para o município e para a sua população

6. Ligação às praias – Trabalhar com o Município de Ílhavo a possibilidade de criar uma ligação ciclável directa e segura entre Aveiro e as praias da Barra e Costa Nova.

7. Pontos de interesse eco-turístico – criar percursos cicláveis em zonas de interesse turístico (turismo de natureza) permitindo aos aveirenses e turistas explorar e usufruir da paisagem natural, em particular nas interfaces com a água (ria, rio e pateira). Esta possibilidade deve ser naturalmente elencada com uma maior valorização da paisagem lagunar que pertence ao município de Aveiro e aos seus municípios vizinhos.

8. Acções de segurança rodoviária. Trabalhar com as escolas, alunos e famílias a segurança rodoviária, identificação de percursos seguros e necessidades de intervenção, de modo a aumentar a segurança e a confiança nas deslocações em bicicleta e de modo a calibrar intervenções autárquicas futuras (orçamento e investimento) de acordo com o que são as necessidades reais

#### **Bloco de Esquerda (BE):**

1. Uma verdadeira política de mobilidade que permita a ligação entre transportes públicos e o uso da bicicleta.

2. Criação de parques para bicicletas cobertos e seguros perto das paragens de autocarro que vêm da periferia da cidade, assim como na estação de caminhos-de-ferro.

3. Criação de parques para bicicletas nos serviços públicos para trabalhadores e utentes.

4. A construção de novos prédios e a requalificação deve obrigatoriamente ter espaço reservado para que bicicletas sejam guardadas com segurança.

5. Reabilitar a rede de bicicletas partilhadas, gratuitas para os habitantes do concelho, e com um custo para os visitantes, para ajudar na manutenção do serviço.

6. Criação de Zonas de Coexistência, garantindo a segurança de peões, e dos utilizadores de bicicletas em espaços viários partilhados com veículos motorizados.

7. Redução de velocidade para limites entre 10 e 20 km/h em zonas habitacionais.

#### **Pessoas–Animais–Natureza (PAN):**

1. Construção de uma rede ciclável (ciclovias, ciclofaixas, vias partilhadas e zonas de coexistência) que numa primeira fase terá cerca de 50 km de extensão no centro urbano da cidade de Aveiro, sendo posteriormente alargado às restantes freguesias.

2. Implementação de um sistema de bicicletas partilhadas de quarta geração que contará inicialmente com cerca de 25 estações e 250 bicicletas.
3. Reconversão de 10% dos lugares de estacionamento automóvel em estacionamento para bicicletas.
4. Aplicação de 10% do orçamento anual da autarquia para os transportes (incluindo construção e manutenção de infra-estruturas) na mobilidade em bicicleta.
5. Criação de ecovias e ciclovias turísticas em estreita colaboração com os municípios vizinhos para a promoção do turismo cultural e ambiental do concelho e da região da Ria de Aveiro (por exemplo, possibilitando a ligação às praias, salinas, Baixo Vouga Lagunar, pateira de Fermentelos, Reserva Natural das Dunas de São Jacinto, etc.)
6. Adopção de práticas de mobilidade activa e sustentável por parte do executivo camarário, incentivando a adopção desses mesmos hábitos juntos dos funcionários das diversas divisões e departamentos da Câmara Municipal.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**CDU - Coligação Democrática Unitária (PCP.PEV):** Não respondeu.

## 2 - Redução do perigo rodoviário

No município de Aveiro existe um grande número de locais e zonas com elevado risco para os utentes vulneráveis (peões e ciclistas), gerando situações de perigo rodoviário muitas vezes proveniente das velocidades excessivas do tráfego motorizado, a principal causa de morte na via pública. Também o estacionamento abusivo sobre passeios, espaços pedonais e ciclovias tem deteriorado gravemente as condições de segurança dos utilizadores vulneráveis, incluindo os utilizadores de bicicleta, e em especial crianças, idosos e pessoas com mobilidade condicionada.

### 2.1 Preconizam uma estratégia municipal para reduzir o perigo rodoviário nas vias públicas?

- Sim.
- Não.

**Partido Socialista (PS):** ✓ Sim

**Bloco de Esquerda (BE):** ✓ Sim

**Pessoas–Animais–Natureza (PAN):** ✓ Sim

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**CDU - Coligação Democrática Unitária (PCP.PEV):** Não respondeu.

## 2.2 Quais dos seguintes objetivos concretos são propostos?

### 2.2.1 Redução das velocidades nas áreas urbanas para 30 km/h ou menos (20 km/h para áreas de coexistência em zonas urbanas densas):

- Sim, todas as ruas urbanas onde existe tráfego motorizado.
- Sim, algumas das vias urbanas. Quais?
- Não.

**Partido Socialista (PS):** ✓ Sim, algumas das vias urbanas.

*Quais:* Mais uma vez tendo presente que isto é fundamental, deverá ser estudado. Terá de existir priorização e faseamento. É fundamental passar a mensagem que não vale só prometer (como é o costume em campanha), mas sim prometer demonstrando capacidade de planeamento com sustentabilidade económica, social e ambiental.

**Bloco de Esquerda (BE):** ✓ Sim, todas as ruas urbanas onde existe tráfego motorizado.

**Pessoas–Animais–Natureza (PAN):** ✓ Sim, todas as ruas urbanas onde existe tráfego motorizado.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**CDU - Coligação Democrática Unitária (PCP.PEV):** Não respondeu.

### 2.2.2 Eliminação do tráfego de atravessamento:

- Sim, todas as áreas urbanas residenciais, comerciais e escolares.
- Sim, algumas áreas urbanas. Quais?
- Não.

**Partido Socialista (PS):** ✓ Sim, algumas áreas urbanas.

*Quais:* Mais uma vez tendo presente que isto é fundamental, deverá ser estudado. Terá de existir priorização e faseamento. É fundamental passar a mensagem que não vale só prometer (como é o costume em campanha), mas sim prometer demonstrando capacidade de planeamento com sustentabilidade económica, social e ambiental.

**Bloco de Esquerda (BE):** ✓ Sim, todas as áreas urbanas residenciais, comerciais e escolares.

**Pessoas–Animais–Natureza (PAN):** ✓ Sim, todas as áreas urbanas residenciais, comerciais e escolares.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**Coligação Democrática Unitária:** Não respondeu.

### 2.2.3 Política municipal de combate ao estacionamento automóvel abusivo sem recorrer à construção de mais estacionamento automóvel:

- Sim. Com que entidades parceiras (p.ex. PSP, GNR, Polícia Municipal, Comerciantes, ...)?
- Não.

**Partido Socialista (PS):** ✓ Sim.

Com todas as entidades e com a oposição.

**Bloco de Esquerda:** ✗ Não

**Pessoas–Animais–Natureza (PAN):** ✓ Sim.

Com a PSP, Polícia Municipal e cidadãos que poderão reportar estacionamento abusivo através de uma aplicação móvel.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**Coligação Democrática Unitária:** Não respondeu.

### 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:

- Sim. Onde?
- Não.

**Partido Socialista (PS) :** ??? (resposta inconclusiva).

Onde: Mais uma vez tendo presente que isto é fundamental, deverá ser estudado. Terá de existir priorização e faseamento. É fundamental passar a mensagem que não vale só prometer (como é o costume em campanha), mas sim prometer demonstrando capacidade de planeamento com sustentabilidade económica, social e ambiental.

**Bloco de Esquerda (BE):** ✗ Não

**Pessoas–Animais–Natureza (PAN):** ✓ Sim.

Onde: Na área urbana da cidade de Aveiro e junto a escolas, hospitais, universidade, centros comerciais, sítios turísticos, entre outros.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**Coligação Democrática Unitária:** Não respondeu.

### 2.2.5 Outro:

**Partido Socialista (PS):** Não respondeu.

**Bloco de Esquerda (BE):** Não respondeu.

**Pessoas–Animais–Natureza (PAN):** Elaboração do Plano Municipal de Segurança Rodoviária, incorporando o conceito de Visão Zero 2.0. Criação e alargamento dos passeios cumprindo a dimensão mínima exigida por lei. Requalificação das passagens para peões, colocando-as à cota do passeio. Construção de ciclovias segregadas



respeitando a dimensão mínima recomendada e com um cuidadoso planeamento das intersecções com o tráfego motorizado. Colocação de radares de tráfego fixos devidamente identificados nas zonas com maior incidência de acidentes rodoviários para alertar os condutores em velocidade excessiva.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**Coligação Democrática Unitária:** Não respondeu.

### 3 - Redução da utilização excessiva do automóvel

A excessiva motorização da sociedade acarreta dificuldades de investimento para os restantes modos de transporte, em especial os transportes públicos e os modos ativos. Demasiados recursos (financeiros e espaciais) são atribuídos ao uso exclusivo dos veículos motorizados de utilização particular. Além disso, os problemas de saúde pública decorrentes da poluição do ar e sonora têm vindo a aumentar, sendo o tráfego automóvel um dos grandes responsáveis por estes fatores negativos.

**No programa que propõem para o município, existe alguma estratégia ou medidas específicas destinadas a reduzir o tráfego automóvel?** *(Escolher todas as respostas aplicáveis)*

- Sim, incentivos à utilização da bicicleta. Quais?
- Sim, incentivos à utilização dos transportes públicos. Quais?
- Sim, tarifação da entrada nas áreas urbanas (*Congestion Charge*). Onde? (toda a área urbana, ou localidades específicas)
- Sim, tarifação generalizada do estacionamento automóvel.
- Sim, outras:
- Não.

#### **Partido Socialista (PS):**

✓ **Sim**, incentivos à utilização da bicicleta.

*Quais:* Os referidos acima.

✓ **Sim**, incentivos à utilização dos transportes públicos.

*Quais:* Todos.

#### **Bloco de Esquerda (BE):**

✓ **Sim**, incentivos à utilização da bicicleta.

*Quais:* Promoção de campanhas de utilização de bicicleta em meio urbano, quer para adultos quer para adolescentes. Promover o acompanhamento dos jovens na deslocação de casa à escola, desmistificando o tempo a mais em relação ao uso do automóvel.

✓ **Sim**, incentivos à utilização dos transportes públicos.

*Quais:* Redução generalizada do preço dos transportes. Redução de 50% do preço de transportes para crianças, estudantes, estudantes universitários e maiores de 65 anos. Transporte gratuito para desempregadas e desempregados. Transporte gratuito para pessoas com mobilidade reduzida.

**Pessoas–Animais–Natureza (PAN):**

✓ **Sim**, incentivos à utilização da bicicleta.

*Quais:* Implementação de um sistema de bicicletas partilhadas, rede de percursos cicláveis e de estacionamento para bicicletas, devidamente projectados em conjunto com outras entidades. Estabelecimento de uma parceria com a Associação Comercial de Aveiro para o desenvolvimento de uma rede de comércio local amiga da bicicleta.

✓ **Sim**, incentivos à utilização dos transportes públicos.

*Quais:* Estabelecimento de uma parceria com as restantes entidades para a criação de uma rede multimodal à semelhança dos casos de Lisboa (VivaViagem) e Porto (Andante). Programas e pacotes turísticos dedicados a quem chega de transportes públicos a Aveiro. Parceria com a CP para a requalificação da linha do Vouga e construção de apeadeiro na zona industrial de Cacia. Aumento da oferta e ajustamento dos horários dos autocarros às necessidades dos munícipes, disponibilizando ainda a compra online de bilhetes. Interligação dos percursos de autocarro e da rede pedonal e ciclável com o novo Centro Coordenadores de Transportes e da Estação da CP.

✓ **Sim**, tarifação generalizada do estacionamento automóvel.

✓ **Sim**, outras:

Criação do Observatório Municipal da Mobilidade Sustentável, responsável pela elaboração do Plano Municipal da Mobilidade de Aveiro e pela definição e monitorização de medidas que incentivem a utilização dos modos de transporte sustentáveis. Desenvolvimento de um programa municipal de recompensas para a mobilidade (por exemplo, serão atribuídos benefícios aos cidadãos ao fim de um determinado número de viagens em transporte colectivo ou bicicleta, como entradas gratuitas nos museus e equipamentos desportivos do concelho ou bilhetes para o teatro ou outros eventos realizados no município). Reconversão de zonas da cidade (ruas e praças) exclusivamente para a mobilidade pedonal e em bicicleta. Diminuição do estacionamento automóvel nos centros urbanos, garantindo ainda que 10% dos lugares de estacionamento são destinados a estacionamento para bicicletas. Atracção de serviços de car sharing para o município de Aveiro. Participação em eventos internacionais como a Semana Europeia da Mobilidade, o European Cycling Challenge e o Dia Europeu sem Carros e adesão a redes europeias de mobilidade sustentável.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**Coligação Democrática Unitária:** Não respondeu.

#### 4 - Participação pública

A participação pública e a transparência dos órgãos de decisão municipais são fatores fundamentais para um maior envolvimento dos cidadãos nas questões relacionadas com a mobilidade sustentável e ocupação do espaço público no município de Aveiro.

**Quais das seguintes propostas pretendem implementar durante o próximo período de governação autárquica, de modo a promover a contribuição da sociedade civil no desenvolvimento dos planos e decisões relativos à mobilidade ativa? (Escolher todas as respostas aplicáveis)**

- Reuniões regulares com as associações e instituições ligadas à mobilidade suave. Quais? E com que frequência (*mensal, trimestral, semestral*)?
- Utilização de meios 'on-line' para informação e auscultação dos cidadãos?
- Outras:

##### **Partido Socialista (PS):**

- ✓ Reuniões regulares com as associações e instituições ligadas à mobilidade suave. *Quais e com que frequência:* Com todas. A frequência é um assunto a definir com a ajuda de todos, dependendo da disponibilidade.
- ✓ Utilização de meios 'on-line' para informação e auscultação dos cidadãos.
- ✓ Encontros, fóruns.

##### **Bloco de Esquerda (BE):**

- ✓ Mecanismos de participação da comunidade na administração e gestão públicas.

##### **Pessoas–Animais–Natureza (PAN):**

- ✓ Reuniões regulares com as associações e instituições ligadas à mobilidade suave. *Quais e com que frequência:* Ciclaveiro, Plataforma Tecnológica da Bicicleta da Universidade de Aveiro, Núcleo da Bicicleta da AAUAV, Associação Cicloexio, Indústria da Bicicleta e pontualmente com outros parceiros importantes como Juntas de Freguesia, Municípios Vizinhos, Agrupamentos de Escolas, Instituições do Ensino Superior e Pré-Escolar, Empresas e Instituições Públicas do Município. Mensalmente.
- ✓ Utilização de meios 'on-line' para informação e auscultação dos cidadãos. Através da página oficial da Câmara Municipal de Aveiro, aplicação móvel e redes sociais.
- ✓ Inquéritos na rua aos cidadãos possivelmente em parceria com as associações e instituições referidas anteriormente.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**Coligação Democrática Unitária:** Não respondeu.

## 5 - Estrada Nacional 109

A antiga Estrada Nacional 109 constitui atualmente uma importante barreira para as deslocações a pé e em bicicleta entre o centro da cidade e as freguesias periféricas.

### Preveem a execução de algumas medidas para reduzir o impacto negativo deste eixo viário nos modos ativos de deslocação? *(Escolher todas as respostas aplicáveis)*

- Sim, considerando-a como via urbana (artigo 27.º do Código da Estrada) em todo o troço da EN 109 que atravessa o concelho de Aveiro.
- Sim, através da sobrelevação de todas as passadeiras presentes na EN 109.
- Sim, outras:
- Não.

#### **Partido Socialista (PS):**

✓ **Sim**, outras: Mais uma vez tendo presente que isto é fundamental, deverá ser estudado. Terá de existir priorização e faseamento. É fundamental passar a mensagem que não vale só prometer (como é o costume em campanha), mas sim prometer demonstrando capacidade de planeamento com sustentabilidade económica, social e ambiental.

#### **Bloco de Esquerda (BE):**

✓ **Sim**, considerando-a como via urbana (artigo 27.º do Código da Estrada) em todo o troço da EN 109 que atravessa o concelho de Aveiro.

✓ **Sim**, através da sobrelevação de todas as passadeiras presentes na EN 109.

#### **Pessoas–Animais–Natureza (PAN):**

✓ **Sim**, considerando-a como via urbana (artigo 27.º do Código da Estrada) em todo o troço da EN 109 que atravessa o concelho de Aveiro.

✓ **Sim**, através da sobrelevação de todas as passadeiras presentes na EN 109.

✓ **Sim**, outras: Redução do tráfego automóvel através da adequação da oferta dos transportes colectivos que servem as localidades envolventes à EN 109, assim como as zonas industriais da Taboeira e Cacia (adaptar os horários dos autocarros aos turnos de trabalho nas empresas e construção de apeadeiro na zona industrial de Cacia). Construção de passeios nas zonas mais próximas das localidades e de ciclovias onde a sua implantação for exequível. Colocação de radares de tráfego fixos devidamente identificados nos pontos mais críticos da EN 109.

**Aliança com Aveiro (PSD.CDS.PPM):** Não respondeu.

**Coligação Democrática Unitária:** Não respondeu.

----- (fim do inquérito) -----

## TABELA-RESUMO

Inquérito aos candidatos à Câmara Municipal de Aveiro - Eleições Autárquicas de 2017 -	 PS	 BE	 PAN	 Aliança com Aveiro	 CDU
Taxa de utilização de bicicleta a alcançar até 2021:	12%	n.r.	7.5%	n.r.	n.r.
Estratégia municipal de redução do perigo rodoviário?	✓	✓	✓	n.r.	n.r.
Redução das velocidades nas áreas urbanas para 30km/h ou menos?	(✓)	✓	✓	n.r.	n.r.
Eliminação do tráfego de atravessamento?	(✓)	✓	✓	n.r.	n.r.
Combate ao estacionamento automóvel abusivo sem recorrer à construção de mais estacionamento automóvel?	✓	X	✓	n.r.	n.r.
Regulação de cargas e descargas, e tarifação generalizada de estacionamento automóvel em áreas urbanas?	?	X	✓	n.r.	n.r.
Estratégia ou medidas de redução do tráfego automóvel?	✓	✓	✓	n.r.	n.r.
Incentivos à utilização da bicicleta?	✓	✓	✓	n.r.	n.r.
Incentivos à utilização dos transportes públicos?	✓	✓	✓	n.r.	n.r.
Tarifação da entrada nas áreas urbanas ( <i>Congestion Charge</i> )?	X	X	X	n.r.	n.r.
Tarifação generalizada do estacionamento automóvel?	X	X	✓	n.r.	n.r.
Promover a contribuição da sociedade civil no desenvolvimento dos planos e decisões relativos à mobilidade activa?	✓	✓	✓	n.r.	n.r.
Medidas de redução do impacto negativo da N109 nos modos activos de deslocação?	✓	✓	✓	n.r.	n.r.
Considerar a N109 via urbana?	X	✓	✓	n.r.	n.r.
Sobrelevação de todas as passadeiras na N109?	X	✓	✓	n.r.	n.r.
<b>Legenda:</b> PS: Partido Socialista; BE: Bloco de Esquerda; PAN: Pessoas–Animais–Natureza; CDU: Coligação Democrática Unitária; ✓: Sim; (✓): Sim, algumas; X: Não; ?: Resposta inconclusiva; n.r.: Não respondeu.					
 Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta <span style="float: right;">Bicicleta nas Eleições: <a href="http://ciclaveiro.pt/autarquicas2017">ciclaveiro.pt/autarquicas2017</a></span>					

**Ciclaveiro - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta**

18 de Setembro de 2017



[ciclaveiro.pt](http://ciclaveiro.pt)

[ciclaveiro.wordpress.com](http://ciclaveiro.wordpress.com)

[facebook.com/ciclaveiro](https://facebook.com/ciclaveiro)