

Futuro Sustentável

Manual do Plano de Acção

Mobilidade e qualidade do ar

Como participar?

Promotor



Equipa técnica



CATÓLICA
UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA
ESCOLA SUPERIOR DE BIOTECNOLOGIA



Índice

| | |
|--|----------|
| Índice | 2 |
| 1. Introdução | 3 |
| 1.1. Instruções para participar | 3 |
| 2. Acções previstas | 4 |
| 3. Promover a utilização da bicicleta | 5 |
| 3.1. Público-alvo..... | 5 |
| 3.2. Princípios | 5 |
| 3.3. Critérios de intervenção..... | 5 |
| 3.4. Elementos concretos a fornecer | 6 |
| 4. Aumentar a circulação a pé | 8 |
| 4.1. Critérios de intervenção..... | 8 |
| 4.2. Elementos concretos a fornecer | 8 |
| 5. Equipa técnica | 9 |

1. Introdução

A fase mais importante do Futuro Sustentável é, sem dúvida, a do Plano de Acção. É através deste que serão desenvolvidas propostas concretas para as questões prioritárias identificadas – as quais, por sua vez, foram analisadas no Diagnóstico de Ambiente já divulgado e disponível em <http://www.futurosustentavel.org>.

Este Manual constitui um guia para auxiliar todos aqueles que pretendem participar activamente na elaboração do Plano de Acção.

1.1. Instruções para participar

Para contribuir com sugestões e propostas concretas para o Plano de Acção deverá:

- Ler este documento, que explica detalhadamente os temas em análise e o tipo de informação que deve submeter sobre cada um; ter em especial atenção os capítulos designados “elementos concretos a fornecer”;
- Preencher a ficha de participação e enviá-la juntamente com os elementos anexos necessários, **até 31 de Março de 2006**.

Em caso de dúvida contacte-nos:

Escola Superior de Biotecnologia
Grupo de Estudos Ambientais
Rua Dr. António Bernardino de Almeida
4200-072 Porto
Tel.: 22 558 00 32 / Fax: 22 509 03 51
contacto@futurosustentavel.org

2. Acções previstas

Descrevem-se seguidamente as acções que constituirão o Plano e relativamente às quais pode contribuir com sugestões. Assinala-se a negrito o nome de cada uma.

Promover a utilização da bicicleta

1. **Rede de ciclovias**: criação de uma rede de ciclovias ou passeios mistos;
2. **Promoção da intermodalidade entre bicicletas e outros meios**: criação de parques em estações do metro, do comboio e em centros de transportes, e facilitar o transporte de bicicletas nas composições;
3. **Parques para bicicletas**: instalação de parques em diversos equipamentos públicos, e construção de balneários públicos ou aproveitamento de outros já existentes.

Aumentar a circulação a pé

- **Zonas pedonais**: identificação de novas zonas pedonais, onde o trânsito automóvel deve ser proibido ou condicionado.

3. Promover a utilização da bicicleta

A criação da rede de ciclovias deve obedecer a critérios que permitam estabelecer prioridades e, de alguma forma, ajudar a conceber a rede como um todo. Estes critérios têm em vista maximizar o potencial de utilização de bicicleta tendo em consideração factores importantes como a facilidade da própria criação das ciclovias. Globalmente, a ideia é construir uma rede de âmbito regional e com forte carácter intermodal apostando numa política de promoção da acessibilidade.

3.1. Público-alvo

Pelo potencial acrescido que apresentam para a utilização da bicicleta, são escolhidos os jovens, em particular os estudantes do ensino superior ou de cursos de formação profissional, como público-alvo preferencial das propostas a realizar.

3.2. Princípios

São três os princípios essenciais que regem a concretização das medidas:

- **Acessibilidade:** os percursos da rede de ciclovias deverão favorecer o acesso a instituições e equipamentos com maior utilização, particularmente os que são frequentados pelo público-alvo;
- **Intermodalidade:** a definição da rede e dos parques para bicicletas deverá favorecer a intermodalidade, tendo em particular atenção a ligação ao metro e ao comboio;
- **Facilidade:** deve ser equacionada como prioritária a construção de ciclovias em locais onde, pelas suas características próprias (por exemplo, disponibilidade de espaço ou relevo pouco acidentado), ela esteja naturalmente facilitada.

Os três princípios definidos podem concorrer entre si, ou seja, não estão ordenados segundo uma hierarquia, devendo o equilíbrio entre eles ser avaliado caso a caso.

3.3. Critérios de intervenção

Os critérios de intervenção procedem directamente dos três princípios já enumerados e constituem, por isso mesmo, a sua tradução e aplicação à realidade. Os critérios devem ser tidos directamente em conta na elaboração de propostas para a rede de ciclovias.

A rede de ciclovias deve, por isso, privilegiar:

- Acessibilidade a **instituições de ensino superior e profissional**, promovendo a ligação destas a residências estudantis e a estações do metro, de comboio e a centros de transportes;

- Ligação entre **estações do metro, do comboio e centros de transportes a zonas habitacionais**, com particular destaque para os **bairros sociais**;
- Acessibilidade a **zonas de comércio tradicional** (em particular ruas comerciais e mercados), **equipamentos desportivos** (estádios, piscinas, ringues e polidesportivos), **bibliotecas, lojas do cidadão, espaços verdes** de dimensão relevante, centros de educação ambiental, equipamentos culturais, hospitais, parques de campismo e organismos oficiais, entre outros;
- Zonas de lazer e com declives pouco acentuados, como **marginais marítimas e ribeirinhas**;
- **Zonas pedestres e ruas largas** onde a criação de ciclovias se afigure mais fácil (ou, em alternativa, fomentar a partilha do passeio por peões e ciclistas);
- **Ruas calmas** onde o tráfego automóvel não é intenso;
- Novos arruamentos, onde passeios amplos e ciclovias devem ser pensados de raiz (neste caso deve ser aproveitado o modelo de intervenção que fará parte do Plano de Acção).

3.4. Elementos concretos a fornecer

Todas as propostas de ciclovias devem incluir a seguinte informação ou, pelo menos, parte dela:

- **Percurso:** indicação do percurso concreto da ciclovia;
- **Conflitos:** descrição dos locais onde são espectáveis conflitos com o tráfego automóvel ou com outros meios de transporte e, caso seja possível, da forma como poderão ser solucionados;
- **Equipamentos acessíveis:** indicação dos principais equipamentos que ficam acessíveis pela ciclovia;
- **Jardins e outros locais relevantes acessíveis:** *idem* para jardins e outros locais relevantes (mercados, por exemplo);
- **Zonas habitacionais:** *idem* para as principais zonas habitacionais e bairros servidos;
- **Comprimento e declive:** se possível fornecer comprimento total do percurso e um corte com os declives;
- **Intermodalidade:** estações de metro, comboio e centros de transportes que ficam acessíveis;
- **Parques:** localização dos parques para bicicletas (em locais como estações de transportes públicos, equipamentos, etc.);
- **Instalações e serviços:** indicação de balneários, oficinas de reparação, lojas de bicicletas, bebedouros e outras instalações ou serviços que possam ser úteis aos ciclistas.

Nota: também possível sugerir a criação de parques para bicicletas mesmo que não enquadrados numa ciclovia.

Os elementos acima enunciados devem, sempre que possível, ser:

- **Representados geograficamente**, de preferência sobre uma carta militar ou outra de escala maior (ou seja, com mais detalhe);
- Acompanhados dos **elementos descritivos** necessários à sua correcta caracterização.

Aceitamos os dados em formato digital (incluindo ficheiros CAD, *shapefile* ou outros) ou em papel.

4. Aumentar a circulação a pé

Este objectivo será concretizado no Plano de Acção através da definição de zonas pedonais (embora também o seja indirectamente através de acções previstas em “promover a utilização da bicicleta”). O enfoque desta medida será sobretudo a localização das zonas a fechar ao trânsito ou onde este deverá ser condicionado e não tanto projectar pormenorizadamente todas as alterações de desenho urbano necessárias. Esta escala mais fina será focada apenas quando as alterações em causa forem consideradas relevantes. A implementação das propostas irá requer a elaboração de projectos mais detalhados.

4.1. Critérios de intervenção

A criação de zonas pedonais deve ser privilegiada em:

- **Ruas comerciais** ou com elevada afluência de peões: a maior parte das experiências existente neste campo é positiva; em alguns locais há mesmo uma pressão dos comerciantes para que as zonas pedestres sejam expandidas. Em alternativa podem criar-se zonas de tráfego condicionado ou onde este se processe de forma mais calma (através, por exemplo, da nivelção dos passeios e faixa de rodagem à mesma cota);
- **Centros históricos**: são locais onde, por excelência, tanto residentes como turistas devem poder usufruir de tranquilidade, espaço para caminhar à vontade e, de um modo geral, sentir o espírito do lugar. Em alguns locais o automóvel é um autêntico intruso;
- **Zonas residenciais**, em particular bairros com identidade própria: num bairro típico com diversos arruamentos pequenos nada impede que, por exemplo, alguns sejam cortados ao trânsito e destinados aos peões.

Fica de fora neste capítulo a criação de percursos pedestres ao longo de locais apazíveis como frentes marítimas e ribeirinhas.

4.2. Elementos concretos a fornecer

Todas as propostas de novas zonas pedonais devem conter os seguintes dados:

- **Ruas ou locais em causa**;
- **Tipo de zona**: descrição das características da zona (comercial, centro histórico, residencial, etc.);
- **Condicionamentos**: indicação dos condicionamentos a aplicar em cada local (corte total do trânsito, permissão de transportes públicos, limitação de velocidade, etc.);
- **Intervenções**: explicação de intervenções relevantes que sejam necessárias (por exemplo, nivelamento dos passeios com a rua, arborização ou criação de canteiros, colocação de bancos, melhoria da iluminação, etc.).

Os elementos acima enunciados devem, sempre que possível, ser:

- **Representados geograficamente**, de preferência sobre uma carta militar ou outra de escala maior (ou seja, com mais detalhe);
- Acompanhados dos **elementos descritivos** necessários à sua correcta caracterização.

Aceitamos os dados em formato digital (incluindo ficheiros CAD, *shapefile* ou outros) ou em papel.

5. Equipa técnica

O Futuro Sustentável – Plano Estratégico de Ambiente do Grande Porto – é um processo promovido pela Lipor – Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto – e suportado tecnicamente pelo Grupo de Estudos Ambientais da Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica Portuguesa.

Contacto

Escola Superior de Biotecnologia
Grupo de Estudos Ambientais
Rua Dr. António Bernardino de Almeida
4200-072 Porto
Tel.: 22 558 00 32
Fax: 22 509 03 51
contacto@futuresustentavel.org
<http://www.futuresustentavel.org>

Ficha de participação

Promover a utilização da bicicleta

Utilize esta ficha para nos fazer chegar as suas sugestões relativamente ao objectivo “promover a utilização da bicicleta”. Preencha-a com tanta informação quanto possível e anexe os elementos necessários. Todas as sugestões serão consideradas e terão uma resposta individual.

| | | | |
|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|
| Instituição (se aplicável) | | | |
| Nome | | | |
| Morada | | | |
| Código postal | | Concelho | |
| Correio electrónico | | | |
| Telefone e telemóvel | | | |
| É parceiro local do projecto? | <input type="checkbox"/> Sim | <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Não, mas quero mais informações |

| | |
|--|--|
| Medidas específicas para promover o uso da bicicleta (ver detalhadamente em 3.2 e 3.3) | <ul style="list-style-type: none">• Rede de ciclovias• Promoção da intermodalidade entre bicicletas e outros meios• Parques para bicicletas |
|--|--|

Informações a fornecer para cada ciclovia proposta (ver detalhadamente em 3.4)

Nota: os elementos devem ser representados geograficamente, de preferência sobre uma carta militar ou outra de escala maior (ou seja, com mais detalhe).

| | |
|---|--|
| Percurso (indicação do percurso concreto da ciclovia) | |
|---|--|

| | |
|---|--|
| <p>Conflitos (descrição dos locais onde são espectáveis conflitos com o tráfego automóvel)</p> | |
| <p>Equipamentos acessíveis (indicação dos principais equipamentos que ficam acessíveis pela ciclovia)</p> | |
| <p>Jardins e outros locais relevantes acessíveis (<i>idem</i> para jardins e outros locais relevantes como mercados)</p> | |
| <p>Zonas habitacionais (<i>idem</i> para as principais zonas habitacionais e bairros servidos)</p> | |
| <p>Comprimento e declive (se possível fornecer comprimento total do percurso e um corte com os declives)</p> | |
| <p>Intermodalidade (estações de metro, comboio e centros de transportes que ficam acessíveis)</p> | |
| <p>Parques (localização dos parques para bicicletas)</p> | |

Instalações e serviços

(indicação de balneários,
oficinas, lojas de
bicicletas e outros)

Ficha de participação

Aumentar a circulação a pé

Utilize esta ficha para nos fazer chegar as suas sugestões relativamente ao objectivo “aumentar a circulação a pé”. Preencha-a com tanta informação quanto possível e anexe os elementos necessários. Todas as sugestões serão consideradas e terão uma resposta individual.

| | | | |
|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|
| Instituição (se aplicável) | | | |
| Nome | | | |
| Morada | | | |
| Código postal | | Concelho | |
| Correio electrónico | | | |
| Telefone e telemóvel | | | |
| É parceiro local do projecto? | <input type="checkbox"/> Sim | <input type="checkbox"/> Não | <input type="checkbox"/> Não, mas quero mais informações |

| | |
|---|---|
| Medidas específicas para aumentar a circulação a pé (ver detalhadamente em 4.1) | <ul style="list-style-type: none">• Zonas pedonais |
|---|---|

Informações a fornecer para cada zona pedonal proposta (ver detalhadamente em 4.2)

Nota: os elementos devem ser representados geograficamente, de preferência sobre uma carta militar ou outra de escala maior (ou seja, com mais detalhe).

| | |
|--------------------------------|--|
| Ruas ou locais em causa | |
|--------------------------------|--|

Tipo de zona

(descrição das características da zona: comercial, centro histórico, residencial, etc.)

Condicionalismos

(indicação dos condicionalismos a aplicar em cada local: corte total do trânsito, permissão de transportes públicos, limitação de velocidade, etc.)

Intervenções

(explicação de intervenções relevantes que sejam necessárias: nivelamento do passeio com a rua, arborização ou criação de canteiros, colocação de bancos, melhoria da iluminação, etc.)