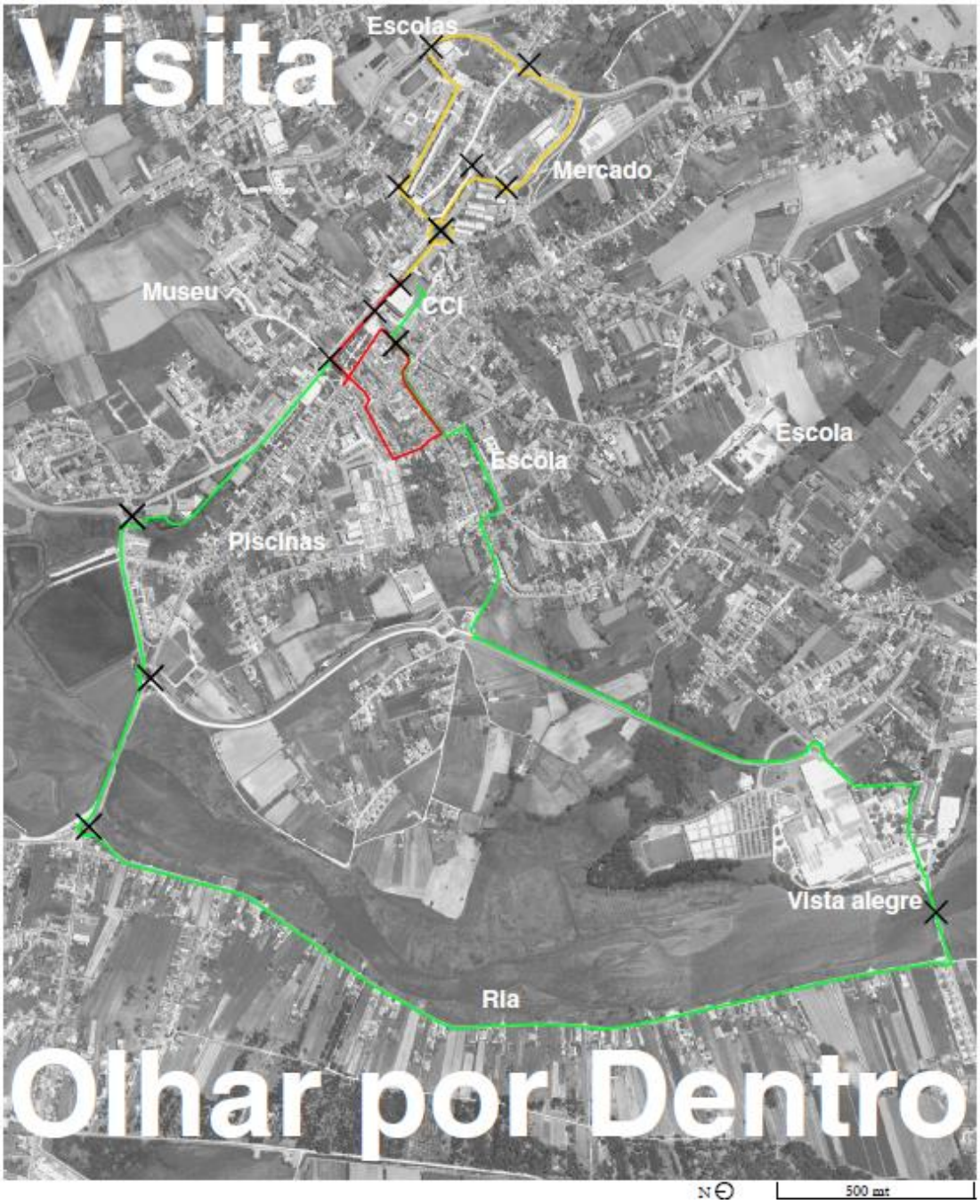
[MAPA COM PONTOS DE PARAGEM]

OLHAR POR DENTRO A CIDADE PARA BICICLETAS com o Laboratório de Planeamento e Políticas Públicas



Circuito a amarelo - percurso do quotidiano casa - escola / serviços / trabalho - casa

Circuito a vermelho - centro histórico

Circuito a verde - rota de lazer

Temas de debate

Ponto 1

a) Integração da bicicleta em meio urbano, problemas recorrentes:
   - Descontinuidade
   - Subdimensionamento

- Cruzamentos por resolver (principais pontos de conflito!)
- Estacionamento
- Conceção de redes cicláveis como corredores (ou tubos de água!); Bicicleta funciona por bacias/áreas e não por linhas
- Sem envolvimento de ciclistas (sem estratégias de participação)
- Padrão disperso na localização de Grandes Geradores de Viagens (equipamentos, em particular escolas)

b) Entendemos conceber em "laboratório" uma rede ciclável preliminar para Ílhavo (o esqueleto, a 1ª fase, do que poderia ser uma rede ciclável em Ílhavo) que nos permitisse com os participantes deste "olhar por dentro":
   - Avaliar a rede proposta
   - Analisarmos tipologias a adotar e possíveis resoluções para pontos críticos

c) Conceção global de redes cicláveis – princípios de planeamento:
   1. Conetividade

   Contrariar linearidade do sistema e gerar percursos alternativos

   2. Legibilidade

   simplificar leitura do espaço urbano resulta na afirmação de percursos urbanos estruturantes

   3. Coerência / lógica

   Ligação de principais pontos focais (residência, emprego e grandes geradores de viagens)

   4. Continuidade

   Assegurar unidade e consistência da oferta

   5. Complementaridade

   Sobretudo com outras redes de tp de nível superior (mais pesadas!)

   6. Agradabilidade / atratividade

   Aproveitar o maior benefício da utilização da bicicleta: é divertido!

   7. Custo

   Determinante em contextos em que a rede é inexistente ou deficitária (abordagem responsável e faseada)

d) Metodologia para a definição de traçados – critérios:
   1. Agradabilidade / prazer ("FUN")

   Ligar pontos de interesse com valor patrimonial e/ou paisagístico (elementos naturais ou construídos)

   2. Rapidez / diretos ("fast")

   Satisfazer linhas de desejo (mapear percursos e relação entre GGV e centralidades de residência e emprego)

   3. Segurança ("safe")

   Adequar tipologia de infraestrutura ao programa da via e resolver pontos críticos (sobretudo cruzamentos)

   4. Conforto ("comfortable")

   Considerar ajuste da topografia e da pavimentação das vias

   Mérito:

   4 critérios que geram rede complementar ajustada a diferentes necessidades de diferentes utilizadores (oferta vs procura)

Ponto 2

Hierarquia da tomada de decisão para definição da tipologia de infraestrutura a adotar:

1. Redução de volume do tráfego motorizado
2. Redução da velocidade da circulação motorizada
3. Tratamento das interseções/cruzamentos
4. Redistribuição do espaço afeto à circulação motorizada
5. Implementação de pistas ou faixas cicláveis
6. Conversão de passeios em espaços partilhados entre peões e ciclistas (+ de 4 metros e em período de ponta menos de 200 px/hora)

Segregação versus partilha(coexistência):

Velocidade (3 ambientes: <30; 30 a 50; > 50)

Volume (TMDA 10.000 veic./dia)

Tipo de tráfego (Pesados?)

Ponto 3

Coexistência

EN 109

Conflitos com peões

Ponto 4

Nos centros consolidados:

- Bicicleta é cavalo de Tróia rumo à qualificação/humanização dos espaços públicos!

- Questão-chave são os cruzamentos (rotundas? Contramão?)

Ponto 5

Escala regional das redes cicláveis

Caso da Gafanha (destruidor de mitos publicados: disperso, infraestrutura, idade e sexo dos ciclistas)

Ponto 6

Potencial paisagístico e patrimonial – bicicleta é cavalo de Tróia (é atividade física, lúdica, flexível…)!

Ponto 7

Discussão final:

- avaliação da rede proposta

- identificação dos principais pontos de conflito

- identificação das principais ameaças à sua implementação

- 2ª fase da rede (relação com UA? EN109?)