

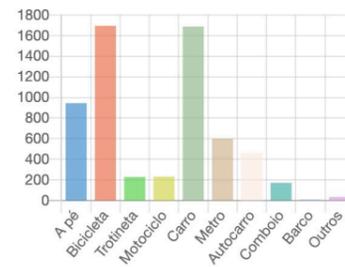
The background of the page is a large, light blue curved shape that starts from the bottom left and curves towards the top right, creating a modern, abstract design.

ANEXO 2
Resultados do Inquérito
da Auditoria

Perguntas gerais

P1

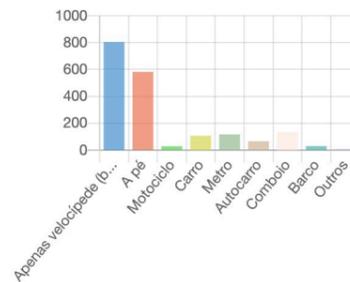
Como se desloca habitualmente?



■ P1 - O questionário foi preenchido por indivíduos que utilizam a bicicleta como principal meio de deslocação. Isso pode indicar que muitas pessoas recorrem tanto ao carro como à bicicleta para as suas atividades diárias.

P2

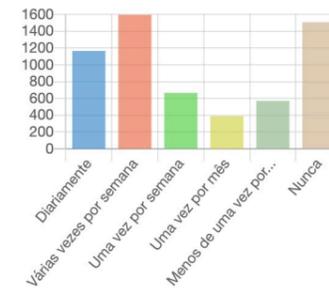
Qual a sua viagem de velocípede (bicicleta/trotineta) combina com outro modo de transporte?



■ Parece que não existe grande multimodalidade - as pessoas tendem a combinar apenas a pé e de bicicleta numa única deslocação.

P3

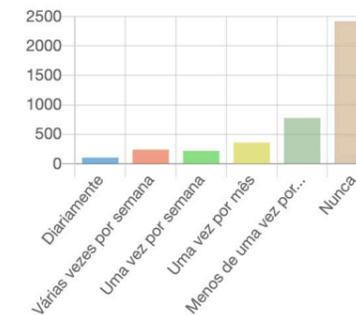
Com que frequência se desloca de velocípede (bicicleta ou trotineta)?



■ O Inquérito foi também preenchido na maioria por indivíduos que usam a bicicleta ou que nunca a utilizam.

P7

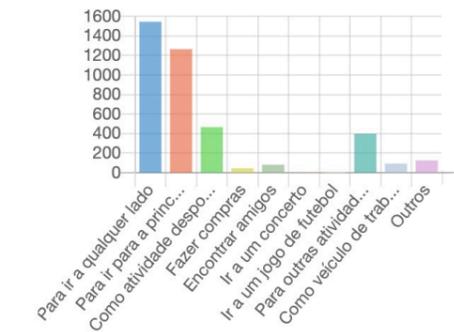
Com que frequência usa os outros sistemas de mobilidade partilhada de velocípedes (trotinetas e bicicletas de operadores de sharing)?



■ Outras alternativas de partilha de bicicletas são muito pouco utilizadas, sugerindo que são mais adotadas por visitantes e turistas.

P8

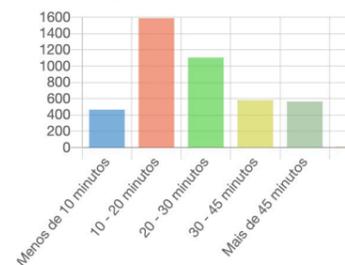
Qual o motivo das suas deslocações de velocípede (bicicleta ou trotineta)?



■ A maioria dos inquiridos utiliza a bicicleta para deslocações diárias, nomeadamente para o trabalho e escola, embora menos a utilizem para atividades de lazer ou exercício. Isso sugere que as respostas refletem uma abordagem centrada no ciclismo utilitário.

P4

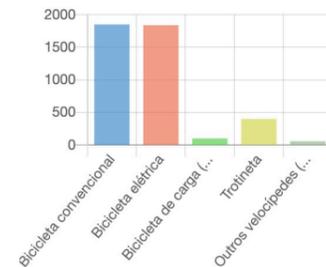
Quanto tempo dura a viagem de velocípede (bicicleta ou trotineta)?



■ A maioria dos inquiridos pedala entre 10 e 30 minutos por deslocação, o que equivale a uma média de aproximadamente 5 km.

P5

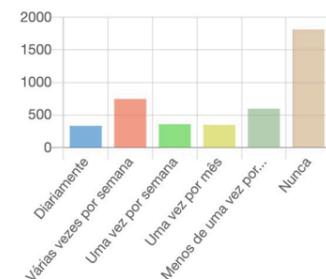
Que tipo de velocípede utiliza?



■ O estudo indica que há uma proporção semelhante de pessoas a utilizar bicicletas elétricas e bicicletas tradicionais para deslocações, evidenciando um aumento da popularidade das bicicletas elétricas. O reduzido número de utilizadores de trotinetas é inesperado.

P6

Com que frequência utiliza as bicicletas da rede Gira?

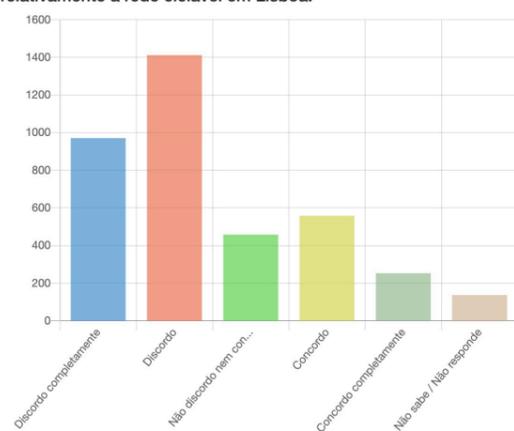


■ Em todas as respostas, a adesão à Gira é bastante reduzida. No entanto, observa-se um aumento significativo quando se analisa os grupos etários mais jovens, com menos de 25 anos.

Perguntas de rede

Há poucas ciclovias interrompidas.

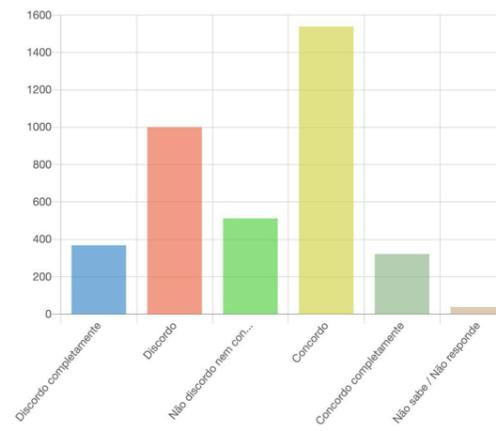
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P9 ■ A maioria dos entrevistados vê a rede de Lisboa como descontínua. Esta perceção está alinhada com as nossas observações.

As ciclovias têm largura suficiente

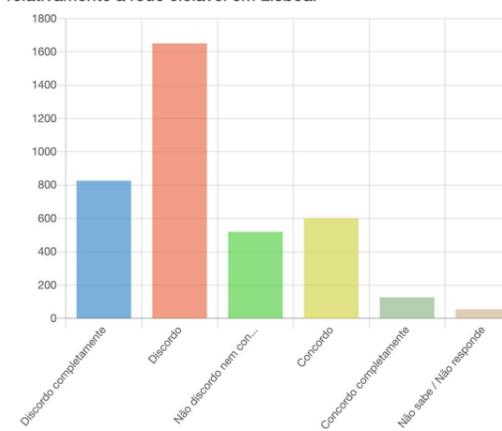
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P10 ■ Apesar de muitos dos inquiridos acharem que as infraestruturas para bicicletas são demasiado estreitas, a maioria considera que são adequadas para as suas necessidades. Portanto, o foco deverá ser mais na expansão da rede.

A rede de ciclovias alcança os destinos que desejo.

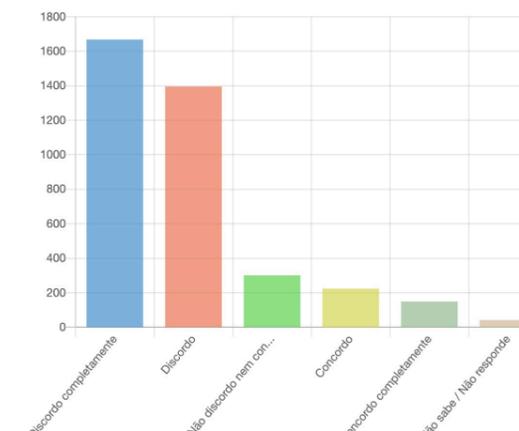
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P13 ■ Este resultado sugere que ainda há muitos locais inacessíveis de bicicleta, visto que apenas 16% dos utilizadores estão satisfeitos.

Há ciclovias suficientes

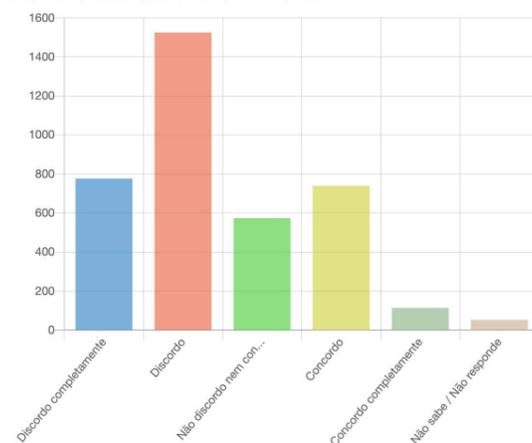
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P14 ■ As respostas aqui sugerem que as pessoas pretendem uma maior quantidade e uma rede de infraestruturas para bicicletas mais intensa.

A proteção contra o tráfego motorizado é adequada

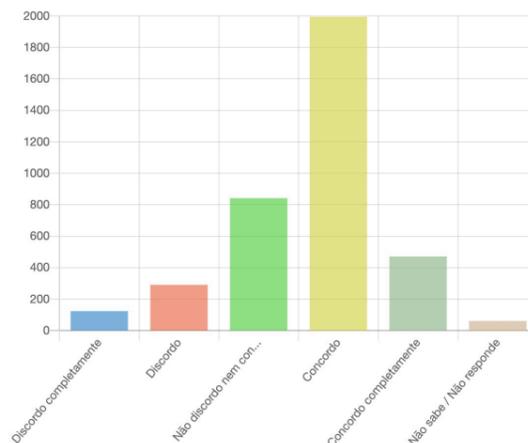
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P11 ■ A maior parte dos inquiridos entende que a proteção contra o tráfego motorizado é insuficiente. Tal pode também indicar uma carência geral de segurança para bicicletas em toda a cidade e apontar para a necessidade de uma infraestrutura mais segura.

As ciclovias têm a inclinação adequada à sua utilização.

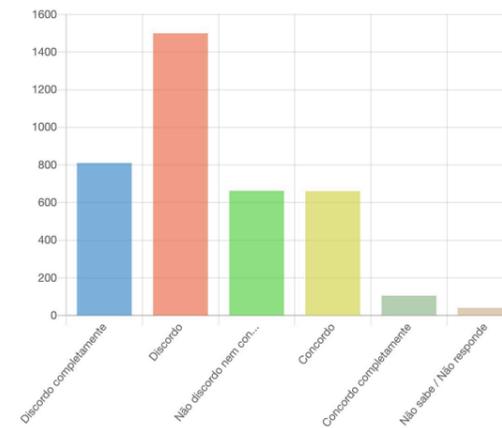
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P12 ■ Os resultados indicam que Lisboa conseguiu evitar grandes inclinações na sua rede atual.

Sinto-me seguro em cruzamentos

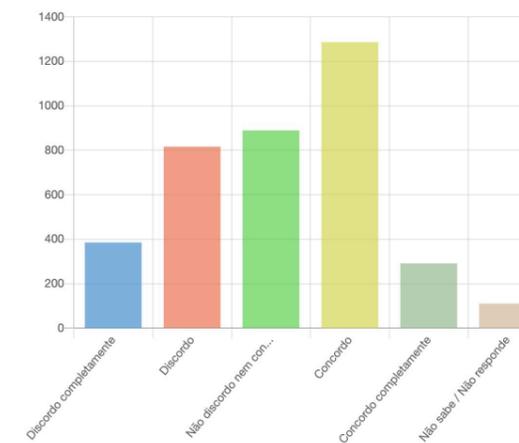
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P15 ■ 2/3 dos inquiridos sentem-se inseguros ou bastante inseguros em cruzamentos, o que se torna uma grande preocupação para Lisboa, elevando a melhoria destes cruzamentos a uma prioridade mais alta.

Sinto-me seguro quando estou a circular sozinho em locais isolados

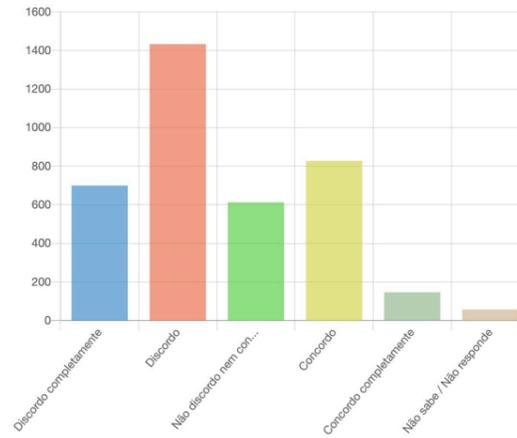
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P16 ■ As respostas evidenciam que a segurança pública não é a principal preocupação. Um terço dos indivíduos sente-se inseguro, o que justifica melhorar a iluminação e a visibilidade, sobretudo nas vias secundárias.

Há sinalização suficiente para me orientar na rede de ciclovias

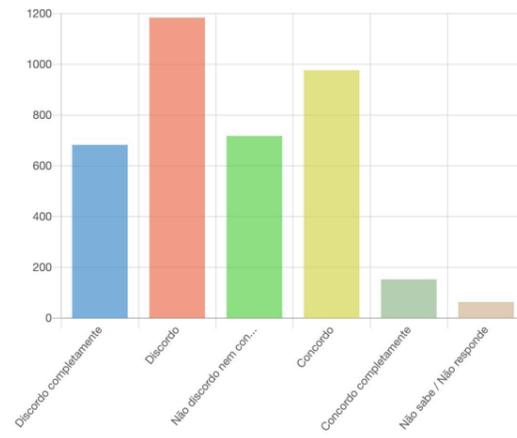
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P17 ■ Apesar de 22% estarem contentes com a sinalização na infraestrutura, a maioria reconhece margem para aperfeiçoamentos. Isto poderá refletir a distintiva percepção entre os ciclistas mais experientes e os recém-chegados.

A manutenção do pavimento das ciclovias é adequada

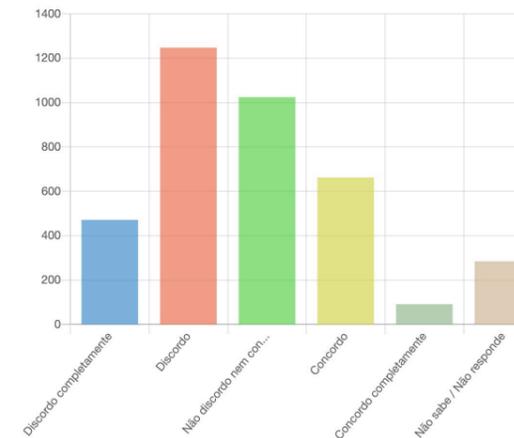
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P18 ■ Apesar de a manutenção surgir como uma preocupação para metade dos entrevistados, a outra metade mostra-se indiferente ou não vê isso como uma questão relevante.

As ciclovias estão bem iluminadas

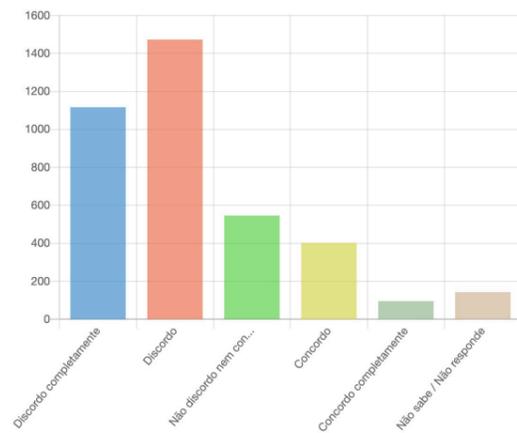
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P21 ■ Com base nas respostas, a iluminação poderia ser otimizada em toda a infraestrutura. O elevado número de respostas neutras sugere que a iluminação não é uma preocupação principal. As opiniões tanto do P16 como do P21 podem ser influenciadas pelo facto de a maioria dos participantes ser do sexo masculino.

Há locais de estacionamento de bicicleta suficientes

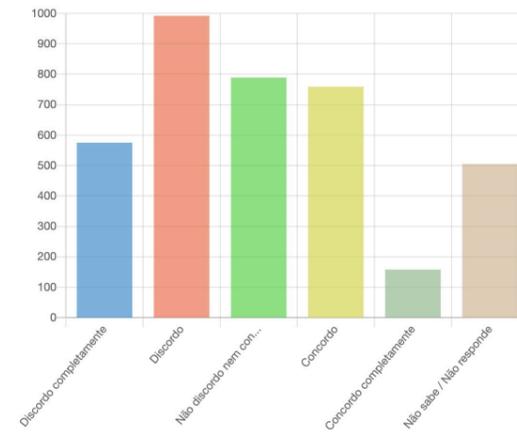
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P19 ■ A escassez de lugares de estacionamento para bicicletas parece ser uma questão significativa para a maioria dos inquiridos (70%), evidenciando uma necessidade evidente de intervenção.

A combinação entre bicicleta/trotinete com o transporte público é fácil

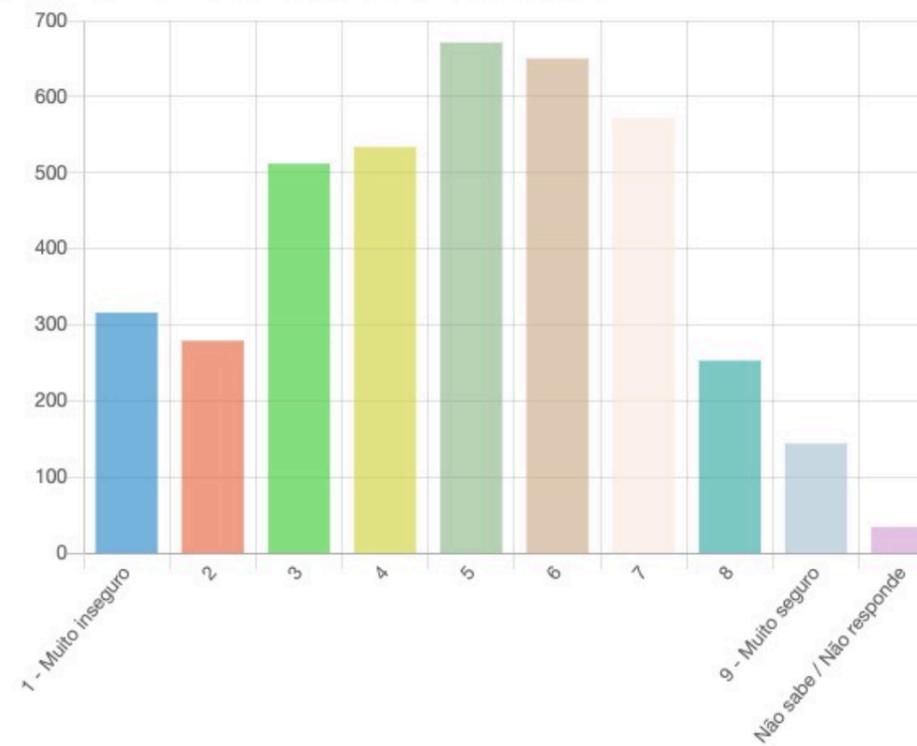
Diga se discorda ou concorda com as seguintes afirmações abaixo relativamente à rede ciclável em Lisboa.



P20 ■ A intermodalidade não é uma preocupação central para a maioria dos inquiridos. Tal é compreensível, uma vez que a maioria se desloca dentro de Lisboa. As respostas evidenciam uma lacuna de conhecimento sobre as opções de conexão entre diferentes modos de transporte, em parte devido ao contexto atual (como a escassez de lugares para estacionar bicicletas) que não fomenta essa integração.

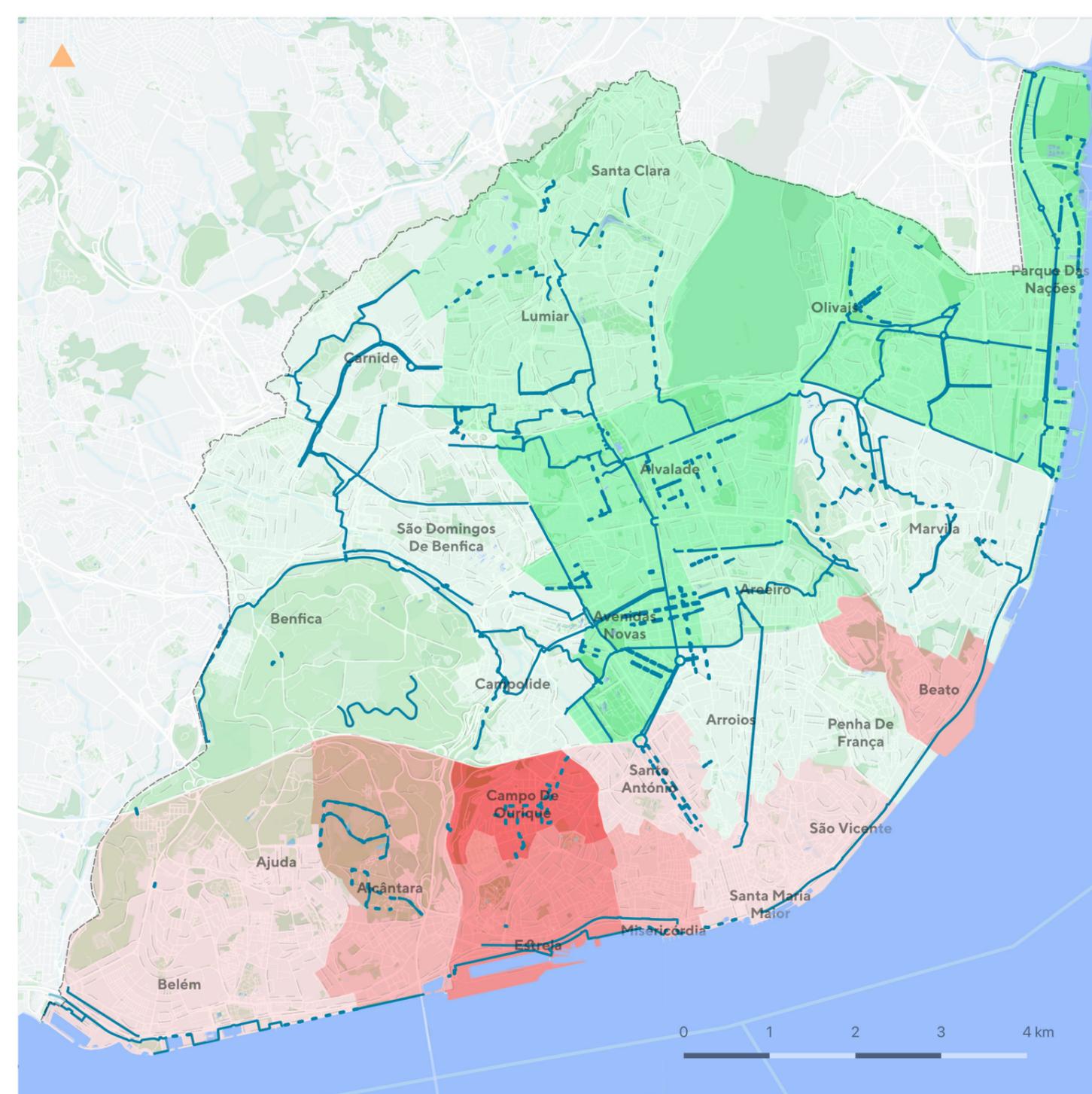
Segurança

Qual o grau de segurança que sente nas suas deslocações de velocidade (bicicleta ou trotineta) na cidade de Lisboa? Atribua um valor numa e a 9, onde 1 é muito inseguro e 9 muito seguro.



P22

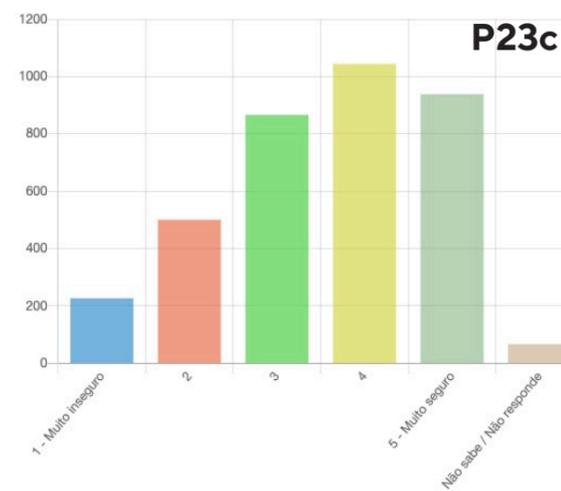
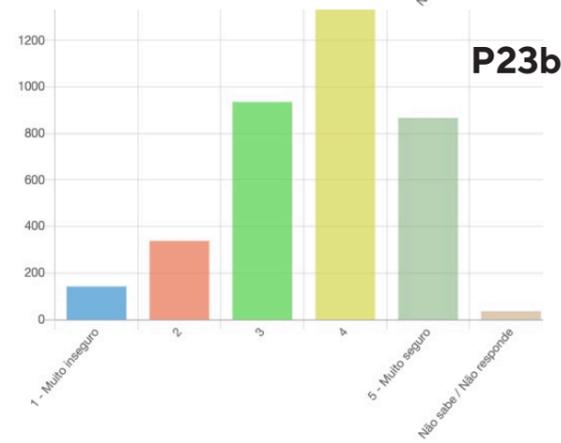
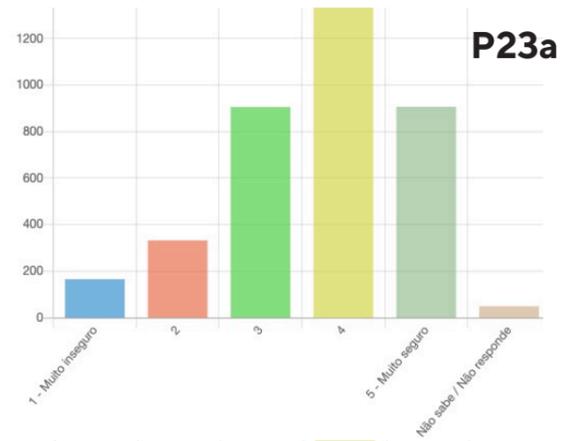
- Uma questão relevante prendeu-se com a perceção de segurança em Lisboa. As opiniões apresentadas revelam uma variedade significativa, oscilando entre uma satisfação geral e insatisfação.
- Tal resultado não é inesperado: apesar da existência de extensos quilómetros de ciclovias protegidas em Lisboa, surgem preocupações de segurança junto a essa infraestrutura.
- Assim, categorizamos as respostas conforme os bairros de origem dos inquiridos, visando obter uma visão mais pormenorizada (consultar mapa à direita).



■ O mapa acima evidencia de maneira mais precisa onde as pessoas se sentem mais seguras. Isso sugere que a atual rede tem um impacto positivo na perceção de segurança, e a ampliação desta rede para áreas menos servidas deverá melhorar a sensação de segurança por toda a cidade.

Perguntas relacionadas com a infraestrutura

Tendo como exemplo a fotografia apresentada, qual a sua avaliação sobre estes tipos de infraestruturas cicláveis existentes na cidade de Lisboa? Atribua um valor numa escala de 1 a 5 ou Não sabe / não responde; onde 1 considera a infraestrutura insegura e 5 segura.



Conforme era previsto, a infraestrutura protegida de todos os tipos oferece uma melhor sensação de segurança em geral. Devido à sua total separação do tráfego, os índices ciclopedonais apresentam-se ligeiramente mais elevados.



Os entrevistados acreditam que um contrafluxo eficaz numa via '30+bici' com proteção para estacionamento é praticamente tão seguro quanto ciclovias protegidas.



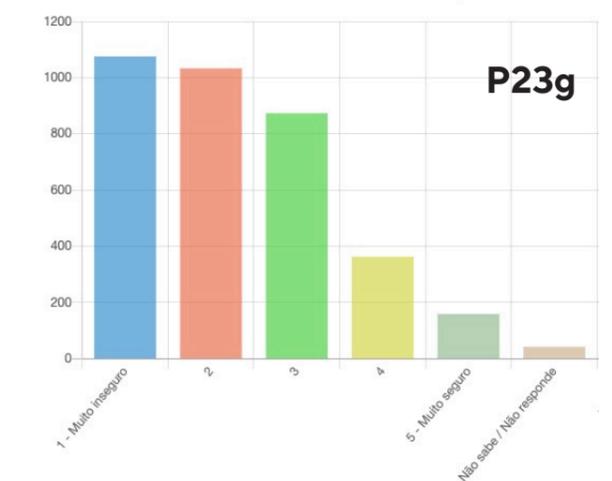
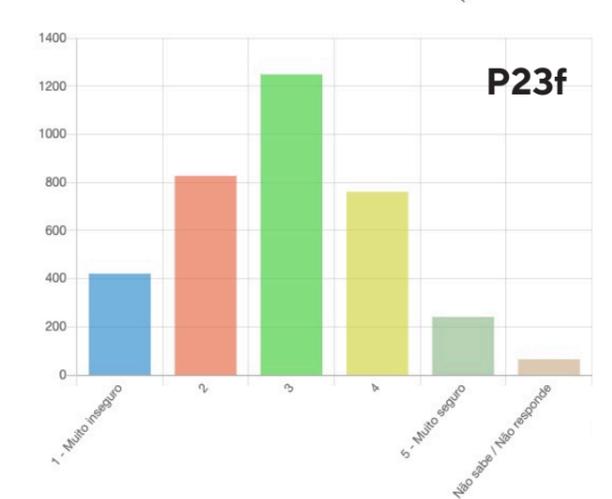
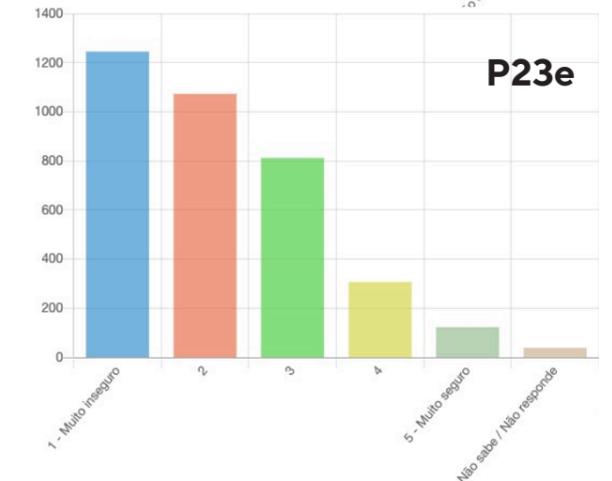
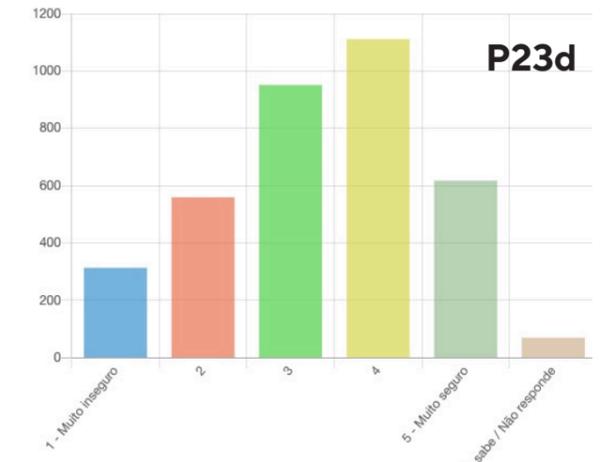
As pessoas sentem-se ligeiramente menos seguras em percursos sinalizados, mesmo com uma área de proteção. Uma alternativa seria posicionar a ciclovia do lado oposto dos carros estacionados.



A sensação de segurança diminui ao analisarmos a 'zona de coexistência'. Pode ser que alguns dos inquiridos tenham tido dificuldade em reconhecer essa área como tal.

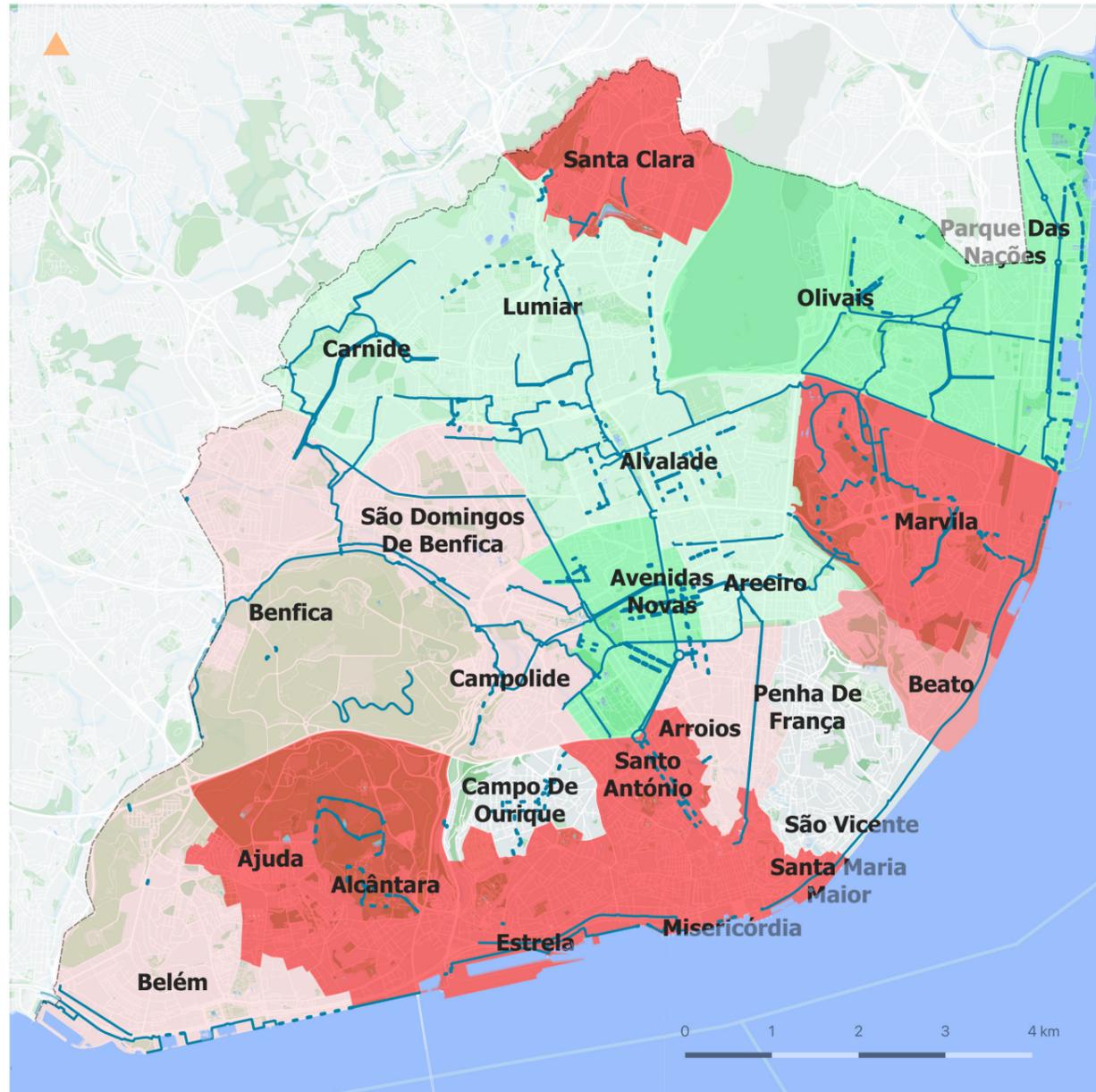


Neste contexto, verificamos uma redução notável na sensação de segurança, o que é em parte compreensível numa zona de tráfego partilhado. Contudo, isso sugere que as 'zonas 30+bici' necessitam de ser melhoradas.



Por favor, classifique a infraestrutura ciclável desta freguesia em termos de:

Conectividade - As ciclovias encontram-se bem conectadas com o resto da cidade.



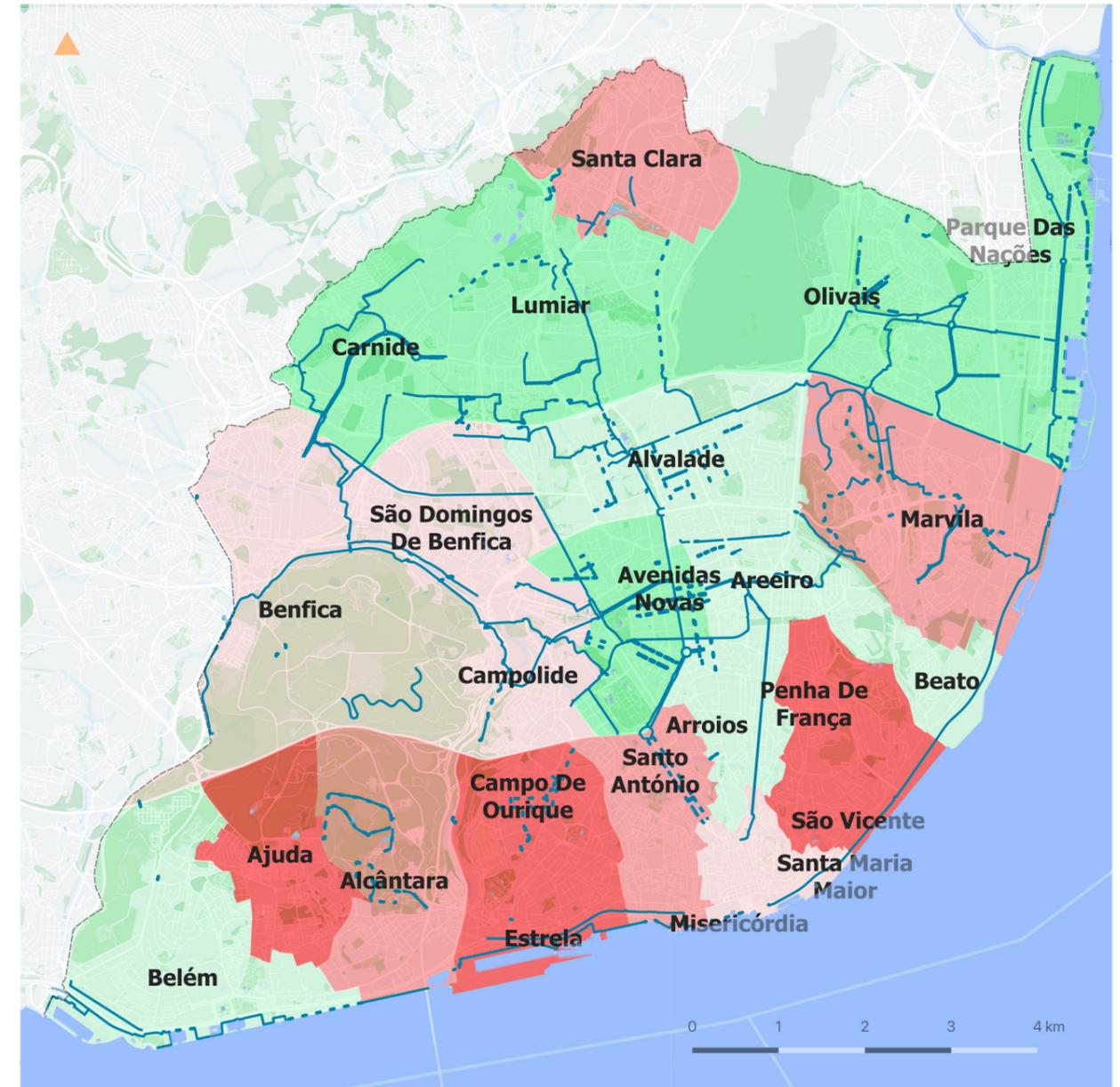
P24a

- Infraestrutura protegida
- - - Infraestrutura desprotegida
- Insatisfeito
- Satisfeito

Os mapas nas páginas subsequentes mostram uma avaliação das freguesias em comparação umas com as outras, não uma avaliação absoluta.

As respostas aqui refletem bem a densidade de infraestruturas para bicicletas. A baixa classificação de Marvila é uma situação atípica.

Direção - As ciclovias locais levam diretamente a destinos importantes que precisa alcançar.

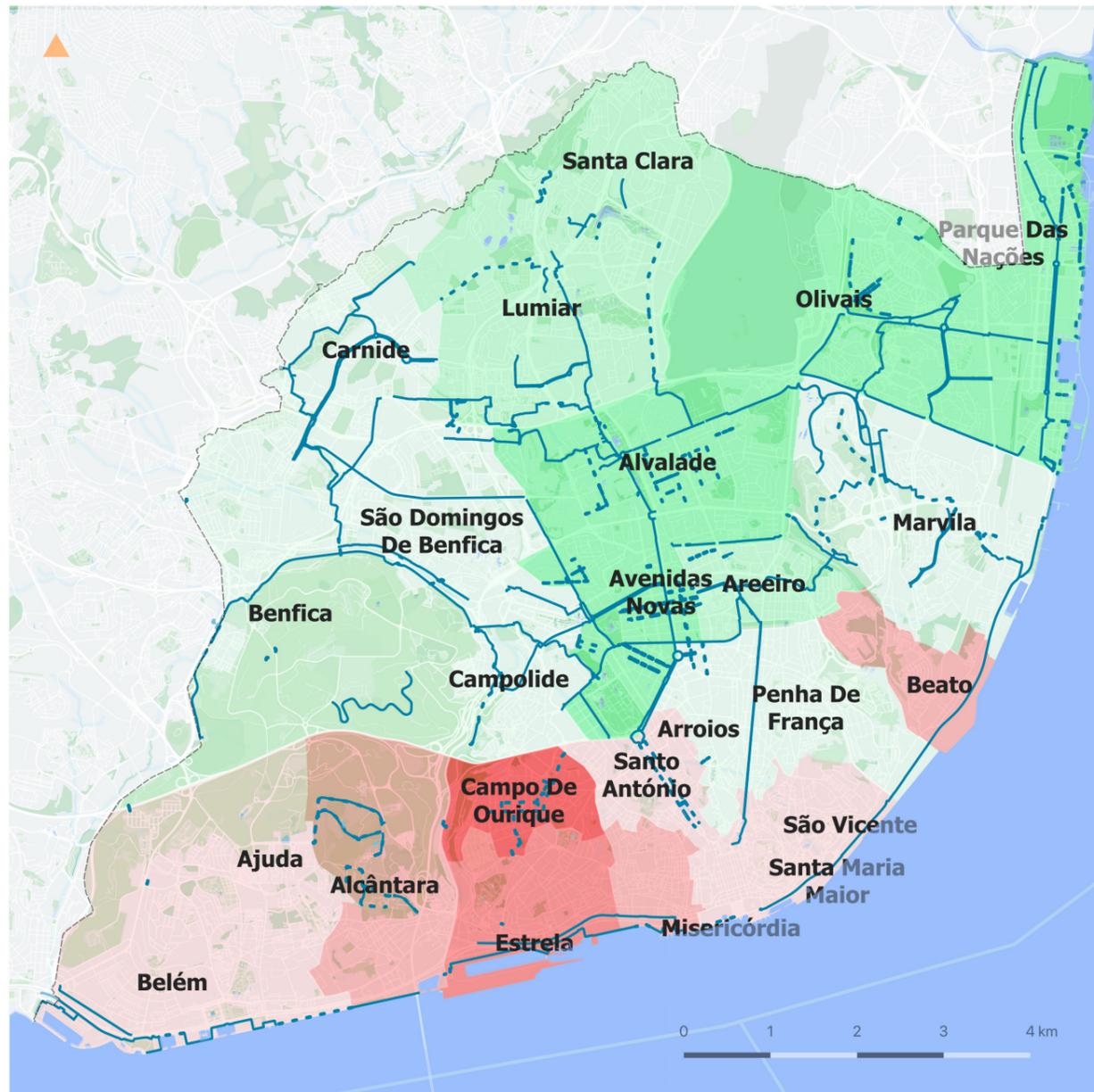


P24b

- Infraestrutura protegida
- - - Infraestrutura desprotegida
- Insatisfeito
- Satisfeito

Belém apresenta ligeiramente melhores indicadores em termos de direcionalidade, no entanto, a divisão geral entre norte e sul continua evidente.

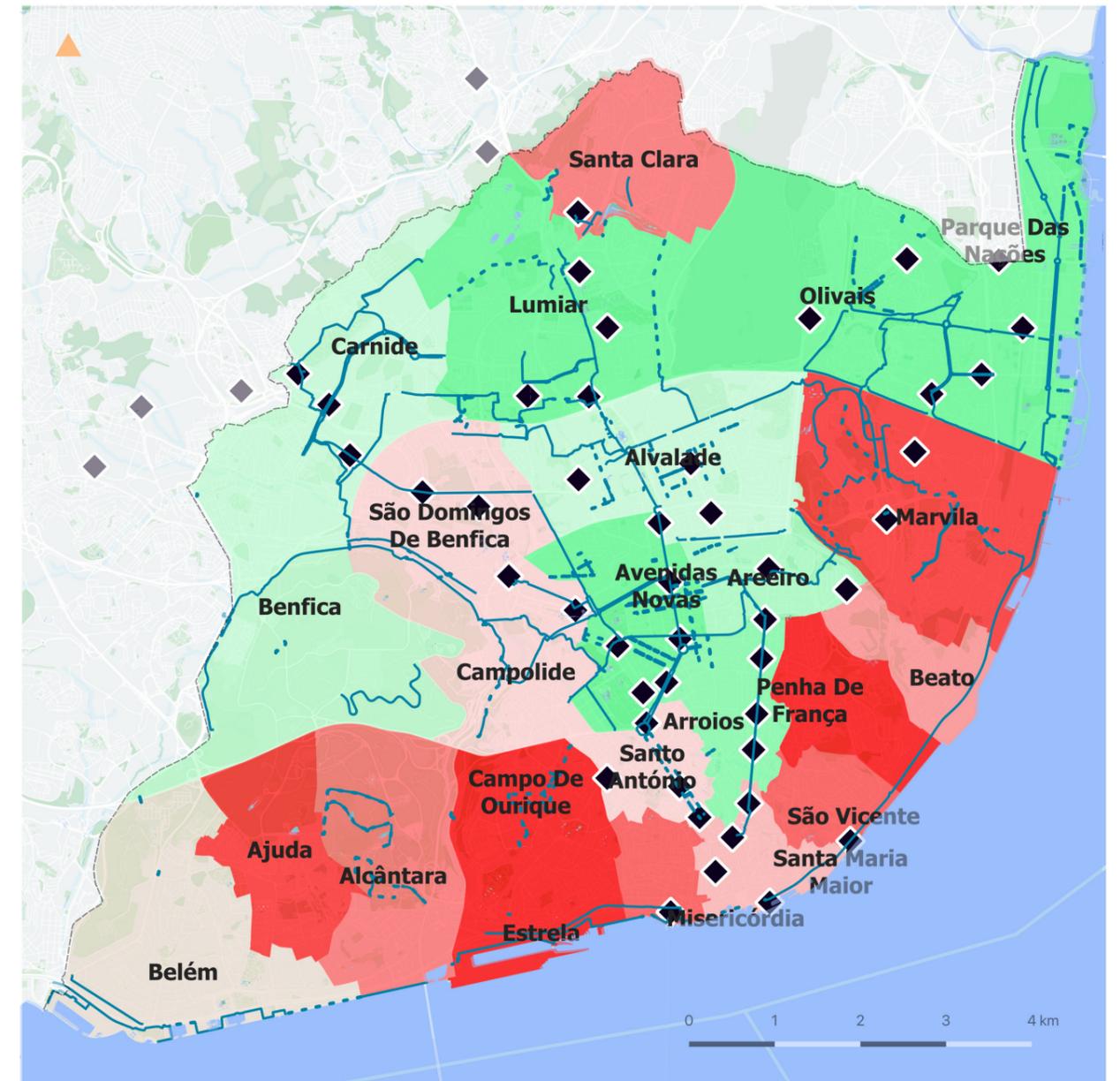
Segurança e conforto – Sente-se seguro e confortável a andar de velocípede (bicicleta/trotineta) nesta freguesia.



P24c



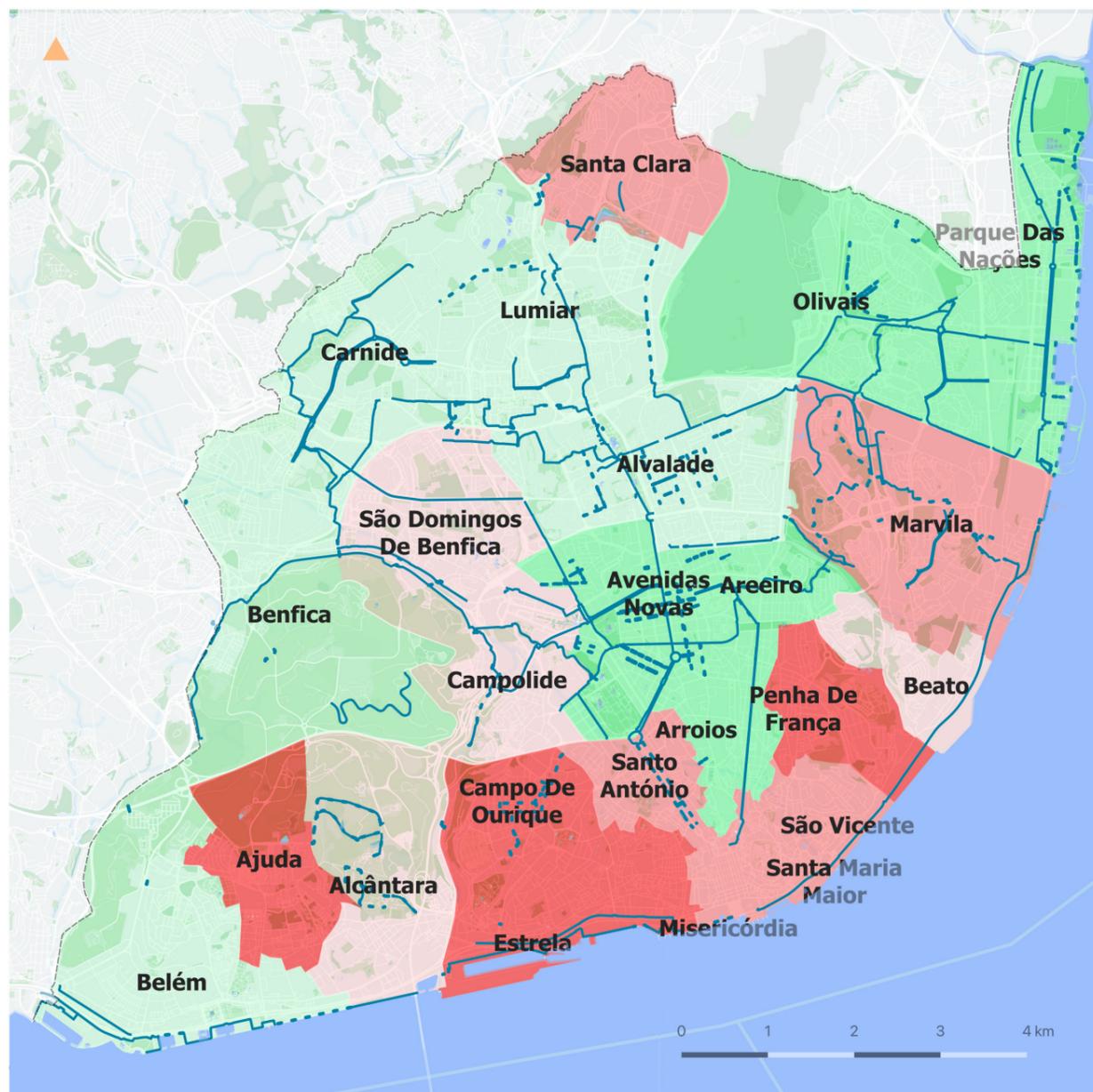
Intermodalidade – É fácil chegar ao metro, comboio, autocarro ou barco de velocípede (bicicleta ou trotineta).



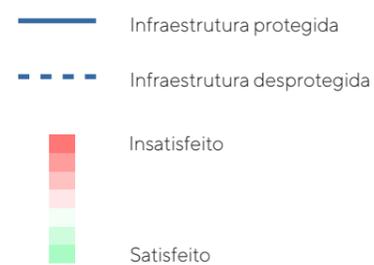
P24d



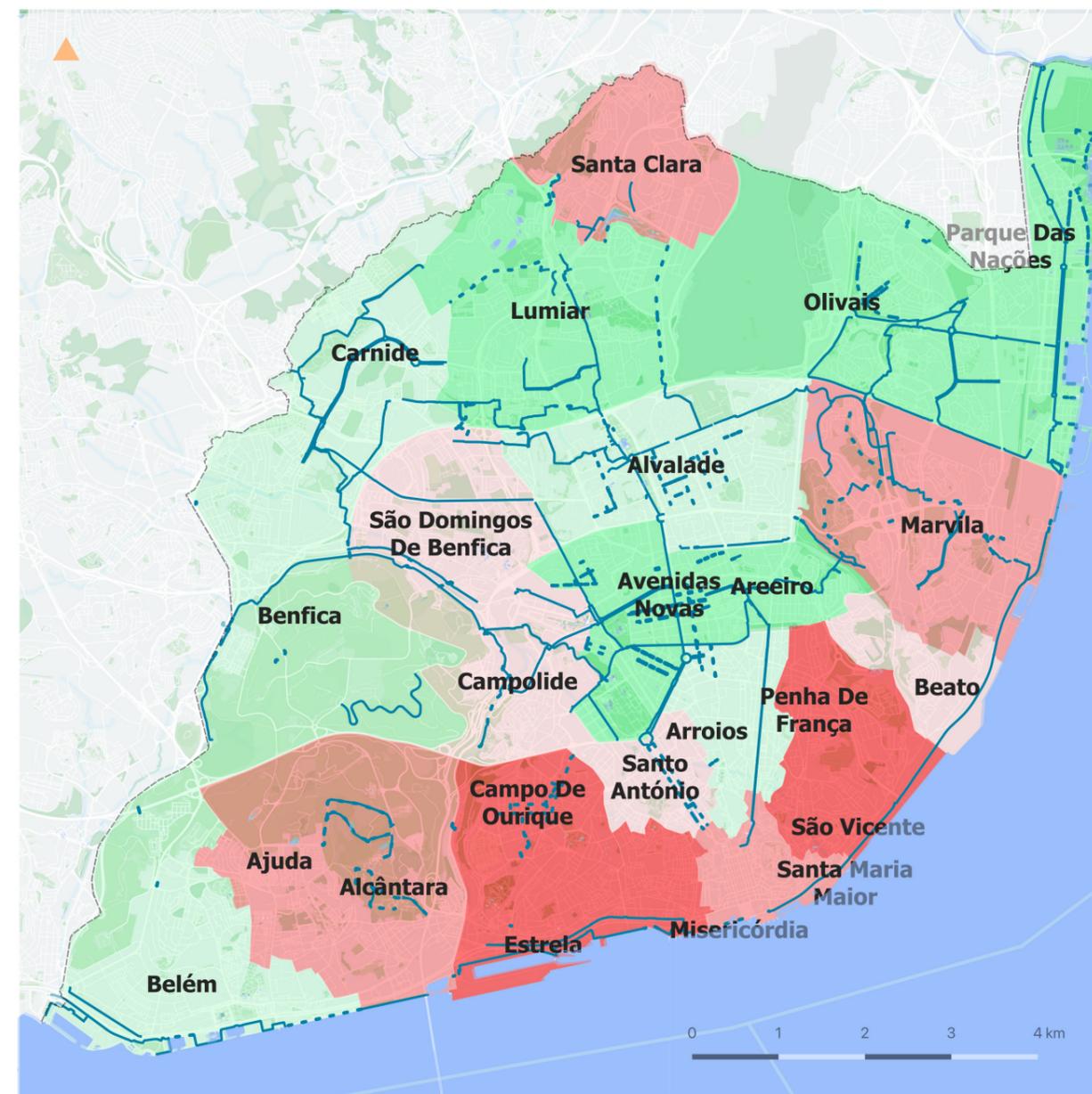
Legibilidade e coerência - É fácil encontrar ciclovias e saber a sua ligação/destino.



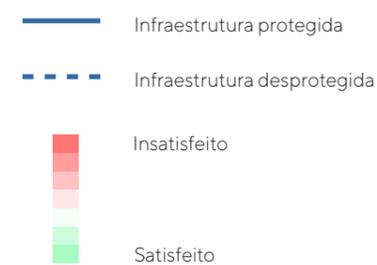
P24e



Atratividade - As ciclovias da freguesia passam por locais atrativos. São bem iluminadas.



P24f



Observações gerais

- Freguesias como Avenidas Novas e Parque das Nações destacam-se positivamente na maioria dos critérios, ao passo que áreas com infraestrutura mais limitada obtêm pontuações inferiores.
- Este facto sublinha a importância de melhorar a infraestrutura nas freguesias menos favorecidas para reduzir estas discrepâncias.