

Capacitação e transferência de conhecimentos

■ Geral

De 24 a 27 de outubro, os planeadores da Copenhagenize deslocaram-se a Lisboa para realizar a Fase 5 da Auditoria à Infraestrutura para Bicicletas - uma Ação de formação de Transferência de Conhecimentos com um grupo de ~20 membros de diferentes departamentos de planeamento da cidade de Lisboa. O tempo passado no local foi também utilizado para reunir com os intervenientes políticos locais, a fim de os informar sobre o estado atual da avaliação e os primeiros resultados.

O objetivo geral da Fase 5 era realizar uma série de apresentações, passeios de bicicleta e ações de formação para educar e inspirar os funcionários municipais no planeamento e conceção de infraestruturas para bicicletas, mas também promover a discussão sobre o estado atual da mobilidade das bicicletas em Lisboa e, em última análise, obter uma melhor noção da melhor forma de melhorar a situação da cidade.

A Copenhagenize trabalhou com um grupo de participantes extremamente empenhados, já bem informados e motivados para dar os próximos passos para que Lisboa se torne uma cidade mais amiga das bicicletas.

■ Dia 1

O primeiro dia consistiu numa primeira reunião com o gabinete do vice-presidente da Câmara e o gabinete de mobilidade de Lisboa para falar sobre os resultados da Fase 2 - a análise multicritério e as possíveis implicações para a filosofia de planeamento da cidade. Além disso, o dia foi utilizado para planear a ação de formação com os funcionários municipais.



Local do workshop no centro de Lisboa

■ Dia 2 - Introdução às melhores práticas em matéria de infraestruturas

A manhã do primeiro dia da Ação de formação Planeamento consistiu em apresentações dos resultados da Análise Multicritério na Fase 2, bem como numa palestra sobre as melhores práticas no planeamento de corredores de infraestruturas para bicicletas.

Apresentação da Fase 2

Esta apresentação abrangeu os resultados da análise da atual infraestrutura de Lisboa, incluindo a análise da rede, do destino e do desenho ao nível das ruas (incluindo Cruzamentos). Concluiu-se com os resultados da análise SWOT e a classificação das intervenções, dando aos funcionários municipais presentes uma ideia do trabalho a realizar e das prioridades de planeamento.

Apresentação das melhores práticas em matéria de infraestruturas para bicicletas

A segunda apresentação abordou a base das filosofias de planeamento Copenhagenize, com uma análise aprofundada das melhores práticas de planeamento de infraestruturas, incluindo, entre outros, exemplos do caso dinamarquês e holandês.

Apresentação do local da ação de formação

Um dos principais objetivos da ação de formação era realizar sessões de planeamento orientadas em diferentes locais assinalados pela equipa Copenhagenize como problemáticos. O objetivo era encontrar soluções que tornassem os diferentes locais mais amigos das bicicletas e correspondessem bem às diretrizes de planeamento municipal de Lisboa, sem envolver restrições políticas. As equipas foram incentivadas a olhar não só para o local em si, mas também para os bairros circundantes e para a cidade como um todo. O objetivo deste exercício era desenvolver soluções de conceção que tivessem em conta todos os aspetos do planeamento, incluindo o planeamento do tráfego e urbanístico.



Esquerda: Mauricio Suarez apresentando exemplos de melhores práticas. Direita: Discussões animadas ao longo do processo de planeamento.



Topo: Segundo dia de passeio de bicicleta ao longo do rio
Fundo: Explicando desafios no cruzamento da Av. Conselheiro Fernando de Sousa e Av. Eng. Duarte Pacheco.



Passeio a pé pela Praça Comercio e Av 24 de julho

À tarde, o grupo da ação de formação fez um passeio a pé, parando na Praça Comercio e em locais ao longo da Avenida 24 de julho. Durante o passeio, foram discutidas várias ligações em falta na rede identificadas na análise da fase 2, tendo os responsáveis locais pelo planeamento podido dar o seu contributo e a sua perspetiva. A visita foi igualmente utilizada para explicar as soluções de conceção para os cruzamentos no local.

Debate e discussão em grupo na ação de formação

Após a visita, o resto da tarde foi utilizado para distribuir os locais apresentados por 5 equipas e para começar a trabalhar nas soluções nos grupos. Durante os 3 dias da ação de formação, foram atribuídos tempos diários para o processo de planeamento.

■ Dia 2 - Cruzamentos e longas distâncias

O segundo dia consistiu em várias apresentações durante a manhã, seguidas de sessões de grupo e de um passeio de bicicleta durante a tarde.



Trabalho em equipe durante as sessões do workshop.

Apresentação das melhores práticas de conceção de interseções (cruzamentos) para bicicletas e de Micro Design

A primeira apresentação do dia abordou diferentes soluções de planeamento para a conceção dos cruzamentos, em função da sua tipologia. Esta sessão serviu para informar e inspirar os participantes nos respetivos locais da ação de formação.

A apresentação também abordou ferramentas como soluções de micro-conceção (Micro Design) que tornam os cruzamentos mais seguros tanto para os utilizadores de bicicletas como para os peões e que contribuem para criar uma cidade mais amiga das bicicletas.

Apresentação dos percursos cicláveis de longa distância e das rodovias para bicicletas

A segunda apresentação explicou o conceito de diferentes percursos de bicicleta de longa distância para os tornar uma opção válida para a futura Lisboa. A palestra abordou os elementos de conceção desses itinerários, bem como estudos de casos da Dinamarca, França e Países Baixos.

Após este contributo, os grupos foram convidados a começar a trabalhar nos respetivos locais.

Passeio de bicicleta à tarde

No âmbito do tema da longa distância, o grupo fez um passeio de bicicleta ao longo da costa, desde o terminal de ferries até à estação de comboios Estação do Oriente. A visita abrangeu uma série de pontos identificados durante a análise da Fase 2, como a largura da ciclovia, a conceção da estação de autocarros e a conceção dos cruzamentos. Adicionalmente, a visita percorreu locais em que os respetivos grupos estavam a trabalhar: a ponte que liga Mouzinho de Albuquerque ao rio, o cruzamento da Infante Dom Henrique com a Rua Fernando Palha, terminando no cruzamento da Berlim com a João II junto à estação de comboios.

Dia 3 - Apresentações

O último dia da ação de formação começou com um passeio de bicicleta que percorreu os restantes locais no terreno e terminou com os diferentes grupos a apresentarem as suas soluções para o local.

Passeio de bicicleta matinal

O grupo reuniu-se na Av. Elias Garcia para percorrer os diferentes desafios das ruas 30+bici de Lisboa. Em seguida, o passeio passou pela Praça de Espanha, pelo cruzamento da Rua Marquês de Fronteira com a Av. António Augusto de Aguiar. A visita continuou em direção à importante ligação em falta na Rua Marquês de Fronteira para a Av. Conselheiro Fernando de Sousa. No local, as equipas que trabalham nas ligações puderam partilhar as suas ideias sobre a forma de melhorar os diferentes locais e obter um feedback imediato dos seus colegas.

Depois, a visita continuou em direção ao Marquês de Pombal, pela Avenida da Liberdade, até ao local da ação de formação. Pelo caminho, foram visitadas e discutidas as importantes ligações em falta na Praça dos Restauradores e na Praça do Rossio.

Depois de regressarem ao local da ação de formação, as equipas puderam finalizar as respetivas soluções de design para os respetivos locais.

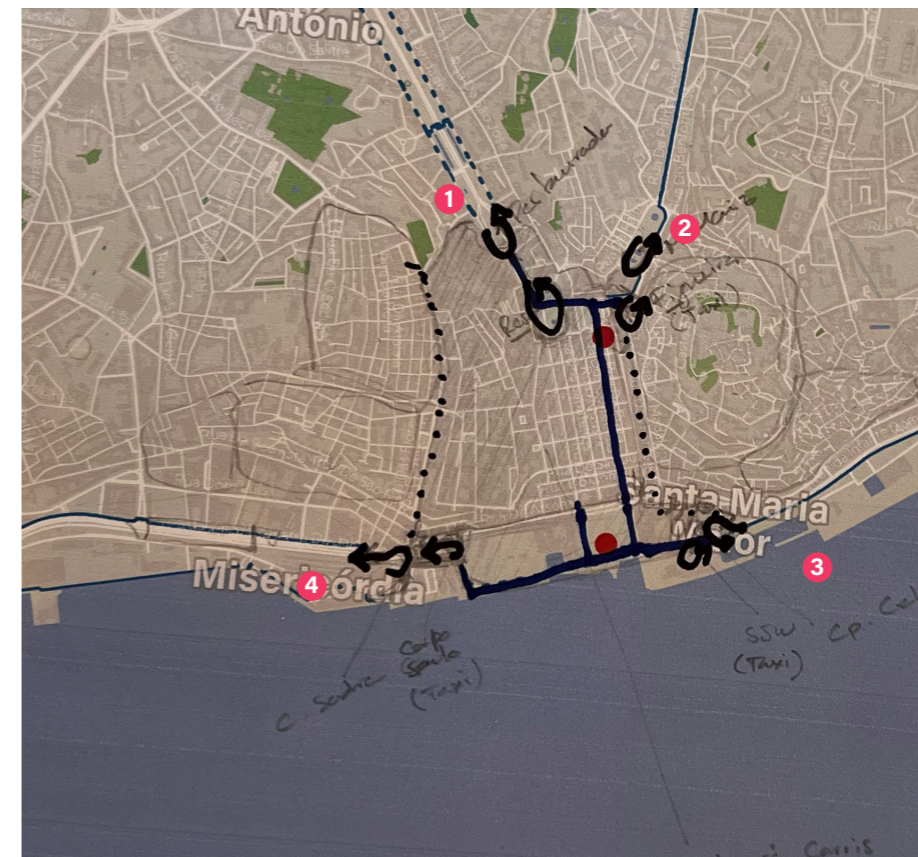
Apresentação das primeiras soluções esquemáticas da fase 3

Durante a tarde, a Copenhagenize apresentou uma série de soluções esquemáticas que a equipa do projeto já tinha trabalhado no âmbito da terceira fase da auditoria. Após a apresentação, as soluções foram discutidas com os funcionários municipais para obter feedback e determinar o caminho a seguir.

Apresentação da solução do local da ação de formação pelos grupos

Para concluir a ação de formação, as diferentes equipas apresentaram a sua solução para os locais da ação de formação. Estas soluções foram discutidas com os restantes participantes e com a equipa Copenhagenize

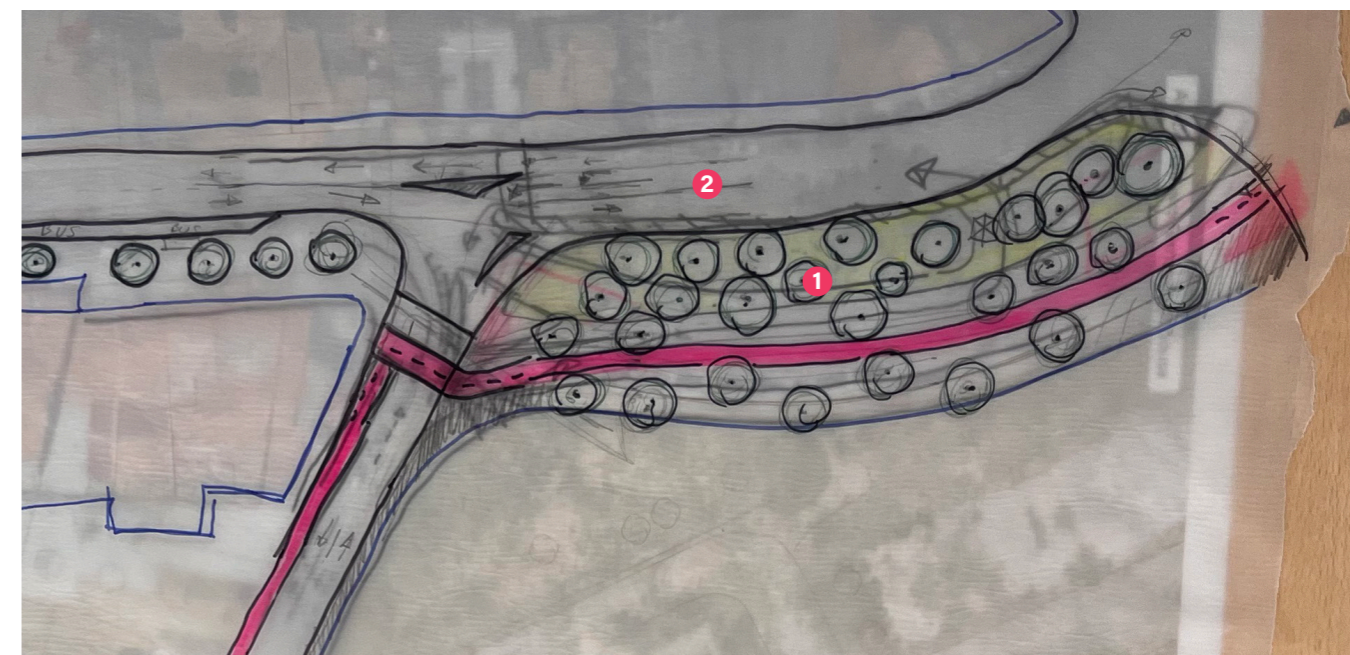
Nas páginas seguintes são apresentados exemplos de locais da ação de formação



Exemplo 1 - Praça Comercio

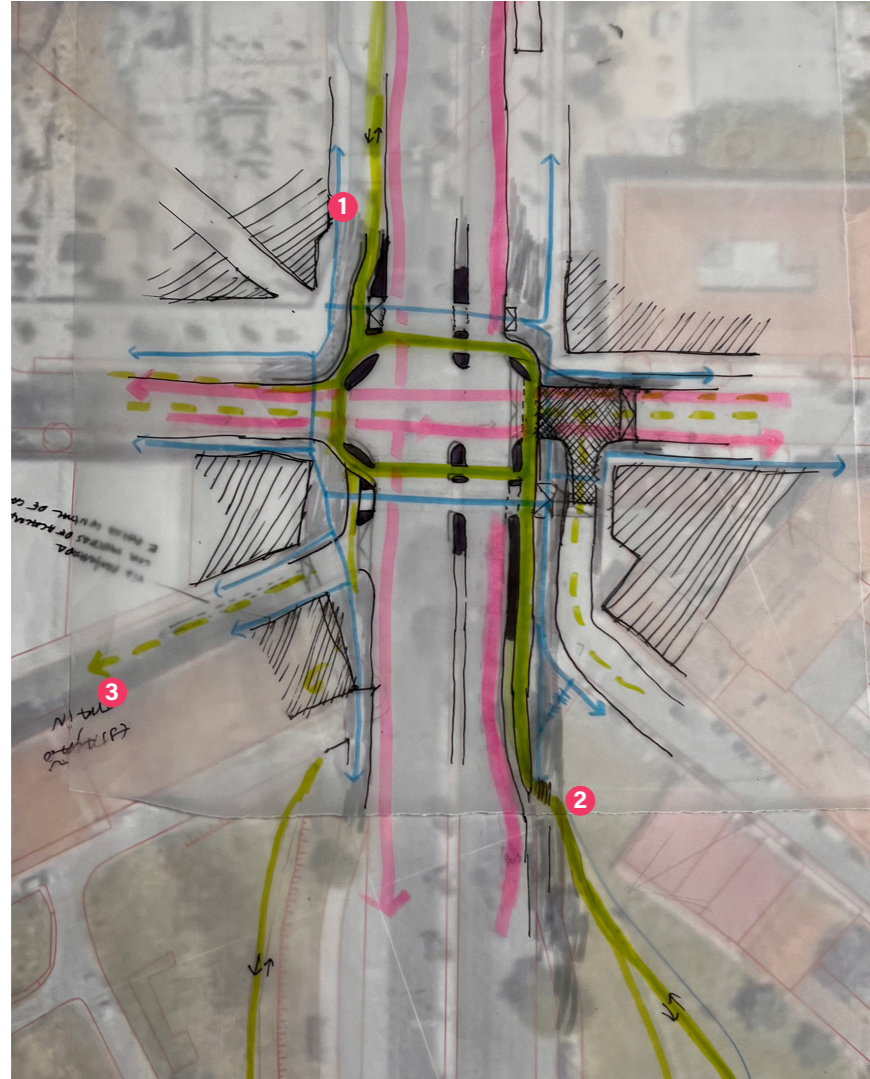
A equipa que trabalhou na Praça Comercio apresentou uma solução que incluía uma estratégia com medidas para redução do tráfego: o Plano de Circulação Automóvel da Baixa / Zona de Emissões Zero, que é implementado para otimizar as principais ligações cicláveis da zona ribeirinha e da principal artéria central de Lisboa no Terreiro do Paço

O resultado será uma redução de 80% do tráfego automóvel na zona, omitindo o tráfego de passagem e permitindo apenas o tráfego motorizado sob a forma de residentes e autocarros. Os carros serão filtrados em 4 locais à volta do centro.



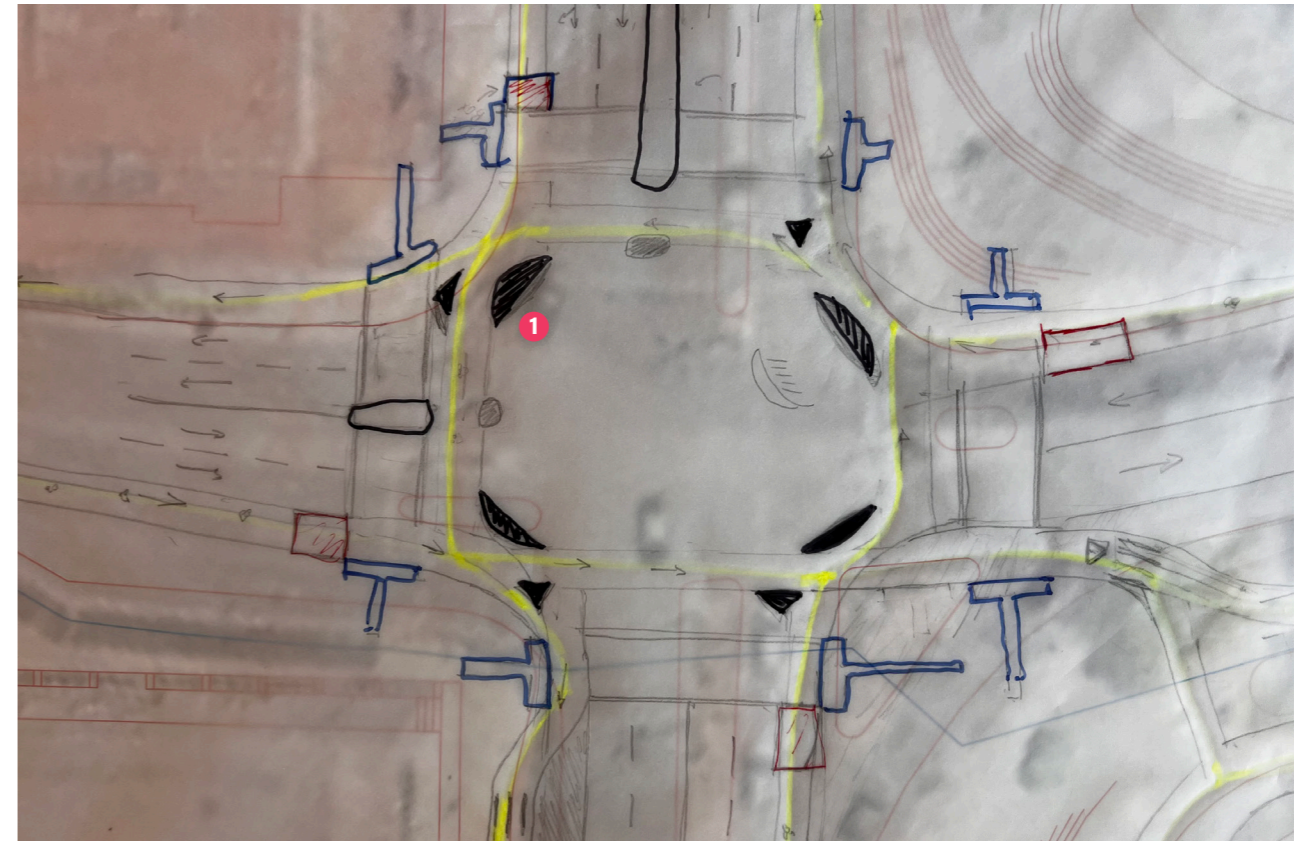
Exemplo 3 - Ligação em falta na Rua Marquês de Fronteira

A equipa elaborou um projeto abrangente para proporcionar um ambiente mais seguro para bicicletas e peões neste trecho tedioso da Rua Marquês de Fronteira. O projeto inclui um espaço público recentemente desenvolvido (1) no lado sul do corredor. As bicicletas serão guiadas através deste espaço verde para virar em segurança para a Augusto de Aguiar. O tráfego automóvel utiliza a parte norte (2) deste espaço transitório.



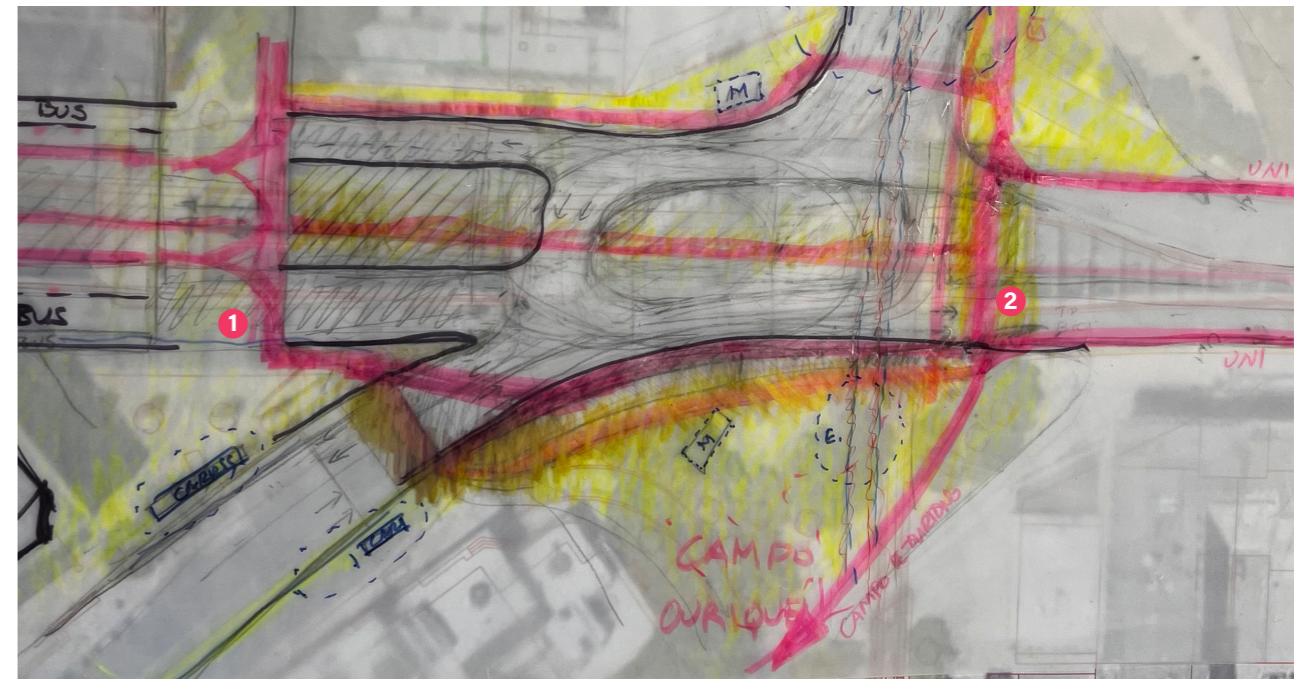
Exemplo 3 - Av. Infante Dom Henrique e R. Fernando Palha

Este cruzamento de 4-6 vias foi redesenhado para permitir a passagem segura de bicicletas e peões. Um dos objetivos era ligar a infraestrutura existente - a ciclovia bidirecional na Dom Henrique (1) a um caminho dissociado da rede viária que sai na diagonal do lado oposto (2). Além disso, a R. do Vale Formoso será transformada numa rua para bicicletas, proporcionando um percurso adicional (3).



Exemplo 5 - Cruzamento da R. Marquês de Fronteira com a Av. Marquês de Fronteira. António Augusto de Aguiar

Working in different implementation-steps, the team worked with best-practise infrastructure elements to make this high-traffic intersection safer. Infrastructure will be switched into unidirectional lanes, intersection corner protection (1) provide safe spaces for bicycle users to wait.



Exemplo 4 - Cruzamento da Fernando de Sousa x Pacheco

Este cruzamento funciona atualmente como uma grande barreira para entrar em Campo Ourique. A grande remodelação inclui uma rotunda e 2 possíveis cruzamentos a Este e a Oeste (1,2). A conceção propõe uma ligação em falta na rede de ciclovias e uma continuidade nos trajetos possíveis. A equipa também propôs um aumento do espaço público para criar mais zonas verdes.