

Futuro Sustentável - Plano Estratégico de Ambiente do Grande Porto

REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO TEMÁTICO:

MOBILIDADE E QUALIDADE DO AR

Data: Quarta-feira, 1 de Junho de 2005

Local: Sala 2 - 6º piso da Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica Portuguesa

Presentes	
Ana Albuquerque Barata Joana Manuela Oliveira Nuno Quental Pedro Macedo	Escola Superior de Biotecnologia, Universidade Católica Portuguesa (Equipa Técnica)
Luís Miguel Torres José Fernandes da Costa Alves Susana Gernel de Pinho Osvaldo Figueiredo Rui Albino Resende A. Pimpão António Santos Miguel Ângelo Lopes Vidal Paula Marques Maria João Pessoa Rute Teixeira Álvaro Costa Sílvia Magalhães João Marrana	Associação Amigos do Mindelo Câmara Municipal da Maia Câmara Municipal da Maia Câmara Municipal de Gondomar Câmara Municipal de Póvoa de Varzim Câmara Municipal de Valongo Câmara Municipal de Valongo Câmara Municipal de Valongo CCDR Norte CCDR Norte FEUP FEUP STCP

Tema	Descrição
1 – Apresentação do projecto “Futuro Sustentável” pela Equipa técnica	<p>Pedro Macedo começou a reunião por fazer uma breve descrição do projecto: Futuro Sustentável – Plano Estratégico de Ambiente, na qual expôs os principais objectivos, resultados, acções realizadas e em curso, bem como algumas das principais acções propostas.</p> <p>Resumidamente, o Futuro Sustentável é um processo através do qual as autoridades trabalham em parceria com os vários sectores da comunidade na elaboração de um Plano de Acção de modo a promover a sustentabilidade regional e a qualidade de vida dos cidadãos do Grande Porto.</p> <p>Após a apresentação do esquema de trabalhos do Futuro Sustentável, Pedro Macedo explicou todo o processo de selecção dos 4 temas principais:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Água 2. Mobilidade e qualidade do ar 3. Ordenamentos do território, espaços verdes e áreas naturais 4. Educação e formação ambiental.

	<p>A selecção destes temas foi baseada:</p> <ul style="list-style-type: none"> – no relatório do questionário Sinal Verde realizado à população do Grande Porto; – no relatório do questionário realizado a instituições e personalidades do Grande Porto; – nos relatórios das reuniões participativas de cada concelho; e – nos relatórios parcelares das reuniões com as Juntas de Freguesia.
--	--

Tema	Descrição
2 - Importância e objectivos dos Grupos Trabalhos Temáticos	<p>No seguimento da apresentação do projecto “Futuro Sustentável”, Pedro Macedo continuou a reunião com a apresentação do conceito de Grupos de Trabalho Temáticos (GTT).</p> <p>Reforçou-se a ideia de que os GTT têm um papel fundamental em estruturar o Diagnóstico, acompanhar a elaboração deste, aprovar e participar na definição de visão para o futuro e propor objectivos específicos e metas concretas para indicadores-chave. Os GTT constituem mecanismos de participação cívica e articulação regional.</p> <p>De seguida, cada participante apresentou-se.</p>

Tema	Descrição
3. Tema: Mobilidade e qualidade do ar	<p>Nuno Quental foi o responsável pela apresentação da proposta de estrutura de diagnóstico. Explicou que com esta reunião do GTT se pretendem recolher os vários contributos para melhorar esta estrutura, de modo a retratar o estado do tema da forma mais fiel possível. Salientou que este tema principal se encontra subdividido em vários subtemas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Circulação pedonal; 2. Acessos a pessoas com mobilidade reduzida; 3. Ciclovias; 4. Qualidade do ar. <p>Nuno Quental completou ainda a informação com a exposição de alguns indicadores e gráficos considerados úteis para discussão. Com o findar da apresentação iniciou-se o debate.</p>

Tema	Descrição
<p>4. Debate de ideias para a estrutura do diagnóstico</p>	<p>João Marrana iniciou o debate sugerindo que em relação ao esquema do diagnóstico o item “impacte” deveria aparecer em primeiro lugar e que deve igualmente contemplar o tempo gasto nos movimentos pendulares. De seguida colocou a questão se apenas os 3 ou 4 subtemas referidos iriam ser avaliados. Nuno Quental respondeu que foram considerados os subtemas mais importantes de acordo com a sondagem e que não se pretende duplicar o trabalho da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto (AMTP).</p> <p>Álvaro Costa interveio afirmando que a AMTP se encontra parada e, assim sendo, parte-se de um pressuposto errado.</p> <p>Maria João Pessoa comentou que para haver mobilidade para todos é necessário repensar a cidade de forma diferente, o que implica integrar o desenho urbano com a rede de transportes, pelo que o tema deveria incluir a questão dos transportes públicos, envolvendo as várias instituições com responsabilidade na matéria. Comentou a existência da “Rede Nacional de Cidades e Vilas com Mobilidade para Todos” (www.rededemobilidade.org).</p> <p>João Marrana acrescentou que um dos aspectos mais urgentes a incluir é o planeamento. Os transportes públicos regra geral não são incluídos no planeamento das infra-estruturas, o que não deveria acontecer (exemplo dos espaços comerciais, onde se investe muito no estacionamento e nada no provimento de melhores transportes públicos).</p> <p>Pedro Macedo referiu a importância de melhorar os passeios para facilitar a circulação a pé. Deu os exemplos de Gondomar, Gaia e Mindelo, onde foram construídos novos passeios que aumentaram significativamente o número de pessoas a optar por esta forma de locomoção.</p> <p>Miguel Vidal afirmou que, relativamente a Valongo, se nota que as pessoas se deslocam principalmente para os espaços verdes. Daí que seja imprescindível a criação de corredores ecológicos estruturando uma rede pedonal.</p> <p>Paula Marques concordou a que a aposta deve ser nas via/espacos para as pessoas se deslocarem e poderem desfrutar dos espaços verdes. No entanto, a sua criação é muito complicada numa zona urbana, uma vez que se tratam de zonas densamente urbanizadas. O regulamento existente está a ser alterado, passando a largura dos passeios de 2,25 para 3m.</p> <p>Pedro Macedo lembrou que os resultados da sondagem mostram que as pessoas do concelho da Póvoa de Varzim ficaram muito satisfeitas com o passeio público ao longo da costa.</p> <p>Rui Pimpão referiu que os limites de ruído estabelecidos pela nova lei são bastante limitativos, condicionando por isso o tráfego automóvel em grande parte das vias. Com o regulamento em vigor e com os mapas já elaborados será quase impossível cumprir os limites, ou então será necessário fazer algo</p>

para restringir/diminuir o tráfego automóvel em muitos centros urbanos.

O Plano de Urbanização da Póvoa de Varzim contempla corredores para circulação pedonal.

Miguel Vidal comentou que visto Valongo não ser banhada pelo mar pretendem aproveitar as linhas de água para a criação de corredores ecológicos, mas a sua execução é difícil pois engloba muitos esforços de sensibilização dos proprietários dos terrenos.

Osvaldo Figueiredo advertiu que Gondomar não é um bom exemplo em termos de passeios mas que se devia apostar na sua criação e melhoria.

João Alves afirmou que enquanto não existir um organismo que aposte nos transportes públicos se corre o risco de apostar em prioridades erradas e de se perderem oportunidades.

Rute Teixeira interveio dizendo que a questão dos arranjos/passeios é uma competência local, enquanto que a rede de transportes públicos é de âmbito supramunicipal e, logo, mais interessante para o Futuro Sustentável.

João Marrana acrescentou que o problema é que se criam equipamentos em locais afastados dos centros, obrigando a criar novas redes de transportes públicos dificilmente rentabilizáveis.

Nuno Quental defendeu que se deveria condicionar a construção de urbanizações apenas em locais onde já existam transportes públicos.

João Marrana reforçou a ideia de que o bom ou mau funcionamento dos transportes públicos não é um problema que preocupe os municípios porque os custos não são da sua responsabilidade. As Câmaras deveriam participar no seu financiamento.

Álvaro Costa acrescentou que as Câmaras por vezes prejudicam os transportes públicos devido à falta de planeamento.

José Alves considerou fundamental haver uma autoridade que dite as regras.

Álvaro Costa defendeu que é necessário algum incentivo para as operadoras locais. Para tal deve existir uma autoridade que planeie devidamente os transportes. Os custos são actualmente suportados pelo poder central, mas o envolvimento das autarquias é essencial.

João Marrana afirmou que provavelmente não é rentável ou a melhor opção construir linhas de metro em diversos locais, mas como as autarquias não suportam os custos continuam a exigir o seu alargamento.

Por sua vez, Miguel Vidal defendeu que o metro para Valongo é importante, pois desta forma o tempo gasto nas viagens pode diminuir significativamente, melhorando a qualidade de vida dos cidadãos.

Álvaro Costa salientou que a sensibilidade para os percursos a pé é muito grande. Normalmente associamos as ciclovias ao lazer - não as vemos como um verdadeiro meio de transporte. Acrescentou ainda que não se devem criar zonas só para andar a pé; deveríamos ser mais prudentes pois corremos o risco de por em causa o comércio de algumas zonas por inibição da circulação automóvel.

Maria João Pessoa realçou que é necessário ter atenção aos equipamentos que se instalam (rampas de acesso, postes), pois tornam a cidade traiçoeira para as pessoas com mobilidade reduzida.

Nuno Quental mencionou que já existe legislação, mas não é cumprida. Relativamente ao metro considerou que a sua construção partiu do pressuposto de que não era possível melhorar a rede de autocarros, a qual possui uma cobertura territorial bastante vasta, sobretudo se incluirmos os operadores privados.

Luís Miguel Torres pensa que as câmaras deveriam evitar a dispersão das zonas urbanas, reduzindo assim as necessidades de mobilidade.

Pedro Macedo lançou a questão das bicicletas na Maia. José Alves respondeu que este projecto não teve sucesso porque boa parte das bicicletas foi roubada.

Susana Pinho acrescentou que as bicicletas foram danificadas. O uso da bicicleta era para lazer, não era aproveitado como meio de transporte, como ir trabalhar, estudar ou ir às compras.

Rute Teixeira comentou que quando os jovens começam a conduzir cedo dificilmente mudam para transportes públicos. Neste sentido é fundamental que, primeiro, se habituam a utilizar este meio.

Luís Miguel Torres completou a ideia dizendo que existem zonas onde a população é maioritariamente estudantil e não existem ciclovias, e as que existem não oferecem segurança.

Em relação à qualidade do ar, Rute Teixeira disse que a CCDR encomendou um estudo à Universidade de Aveiro, o qual será divulgado em Setembro de 2005.

Por último, Pedro Macedo apelou a quem conhece projectos em curso na região que os partilhem com a equipa técnica do Futuro Sustentável no sentido de serem apresentados no Fórum "Ambiente no Grande Porto".

A próxima reunião do GTT fica agendada para o dia 20 de Setembro e está prevista para o Fórum de Ermesinde.

Porto, 7 de Junho de 2005
Acta redigida por Joana Oliveira
Comentários para: jmoliveira@esb.ucp.pt