

**RECOMENDAÇÃO**  
**Porto: Por uma Cidade 15 minutos**

A cidade 15 minutos é um modelo urbano que promove um futuro centrado no ser humano e ambientalmente sustentável. A ideia central é que as cidades devem ser concebidas - ou redesenhadas - de modo a que quem lá mora, independentemente da sua idade, origem e capacidade, em todas as partes da cidade, possa ter acesso à sua habitação, trabalho, alimentação, saúde, educação, cultura e lazer à distância de 15 minutos em transportes públicos, de bicicleta ou a pé. O modelo preconiza uma cidade descentralizada e uma transferência modal para reduzir o uso individual do automóvel. (...) O modelo foi adotado por várias cidades em todo o mundo [Barcelona, Bogotá, Buenos Aires, Melbourne, Milan, Paris and Portland]. Em 2020, a C40 Cities [rede global de quase 100 presidentes de câmara das principais cidades do mundo que estão unidos na ação para enfrentar a crise climática] promoveu a ideia da cidade de 15 minutos como um modelo para a recuperação pós-COVID-19. (*in* Moreno, Carlos, “Definição da cidade dos 15 minutos: O QUE É A CIDADE DE 15 MINUTOS?”, 2022).

A cidade 15 minutos traz um conjunto significativo de benefícios a quem nela vive, nomeadamente:

- a) **Melhor saúde e qualidade de vida:** menos tempo de deslocação, permitindo que as pessoas tenham mais tempo livre tempo livre à sua disposição; benefícios para a saúde física e mental, ar mais limpo, fácil acesso a opções alimentares saudáveis, espaços verdes de qualidade e laços comunitários mais fortes que reduzem a solidão.
- b) **Uma cidade mais sustentável do ponto de vista ambiental:** menos emissões dos automóveis; mais árvores, vegetação e espaços verdes, redução do risco de inundações e melhoria da biodiversidade.
- c) **Uma cidade mais equitativa e inclusiva:** mais espaços públicos, tanto interiores como exteriores, para socializar; desenho de ruas e esquemas de deslocação para utilizadores com menos oportunidades; incentivos para os cidadãos participarem na elaboração das políticas locais; maior sentido de comunidade.
- d) **Um impulso para a economia local:** maior afluência às ruas principais locais; mais oportunidades de emprego locais e oportunidades de emprego locais diversificadas; utilização mais produtiva dos edifícios e do espaço urbano. (Idem)

Assim, considerando que:

1. No Porto, continua por concretizar a rede de ciclovias e percursos cicláveis anunciados em maio de 2020, num total de mais 35 km de percursos cicláveis; os percursos intermunicipais financiados pelo Fundo Ambiental (Trindade-São Mamede de Infesta e Asprela-Rio Tinto) foram mais uma vez adiados, de novembro de 2023 para janeiro de 2025, num novo atraso de mais de 1 ano; a CMP não definiu ainda a solução para a reformulação das Avenidas Atlânticas, não havendo ainda qualquer prazo para a concretização do seu reperfilamento; e no que diz respeito à ciclovia da Avenida da Boavista – ao longo do trajeto da nova linha de Metrobus Boavista-Castelo do Queijo/Praça do Império -, a CMP solicitou à Metro do Porto apenas “a manutenção da ciclovia existente, entre o ponto de ligação à rua de Pinho Leal e a Praça de Gonçalves Zarco”. A única estratégia da CMP para a promoção da mobilidade em bicicleta na cidade é a implementação da rede “plasmada no PDM aprovado em 2021” – ainda sem avanços e sem cronograma faseado para o prazo de aplicação de 10 anos inscrito.
2. As nossas cidades têm sido desenhadas para dar prioridade ao automóvel, com vias de circulação que convidam ao excesso de velocidade, criando graves situações de insegurança para todos. Cerca de 22.000 pessoas morreram em 2018 nas estradas da União Europeia, registando-se ainda cerca de 180.000 feridos graves e quase 1.000.000 de feridos leves. De acordo com o “Relatório Anual de Segurança Rodoviária: 2019”, Portugal apresentava valores mais penalizadores (52 mortos) face à média europeia por milhão de habitantes (42 mortos), com mais 1.491 acidentes com vítimas (+74%) e mais 20 vítimas mortais (+41%).
3. Em 2020, Portugal assinou a Declaração de Estocolmo, na qual se estabelece claramente que os Estados signatários deverão priorizar a gestão da velocidade como uma intervenção chave de segurança rodoviária, em particular para “fortalecer a aplicação da lei, para prevenir o excesso de velocidade e determinar uma velocidade máxima de 30 km/h conforme apropriado nas áreas onde utilizadores vulneráveis e veículos se

## Assembleia Municipal do Porto

misturam ... ". A Declaração de Estocolmo ressalta ainda que os esforços para reduzir a velocidade têm um impacto benéfico na qualidade do ar e nas alterações climáticas - não haverá mobilidade sustentável sem segurança, nem segurança sem mobilidade sustentável. Em maio de 2021, a Organização Mundial da Saúde (OMS) patrocinou a 6ª Semana Global de Segurança no Trânsito da ONU, a destacar os benefícios de ruas de baixa velocidade em áreas urbanas e apelando aos países a limitar as velocidades a 30 km/h nas ruas partilhadas entre peões, utilizadores de bicicleta e o tráfego motorizado. A OMS, baseada em inúmeros estudos epidemiológicos, é muito clara: o risco de morte e ferimentos reduz consideravelmente quando as velocidades praticadas são abaixo dos 30 km/h.

4. Diversas cidades da Europa estão já a aplicar a recomendação das organizações internacionais para adotar a velocidade máxima de 30 kms/hora em determinadas zonas entre outras medidas para reorganizar a mobilidade, dando prioridade aos peões. Na cidade do Porto, com mais de 1.000 vítimas anuais de acidentes na rede viária sob gestão municipal, foi finalmente aprovado em 2019 um Plano Municipal de Segurança Rodoviária que se propunha diminuir em 30% os acidentes com vítimas até 2021 e diminuir tendencialmente para zero o número de vítimas mortais no mesmo período.
5. No Porto, o modo de transporte dominante é o automóvel, com 48% das deslocações. Uma cidade feita para quem nela vive e trabalha deve inverter este ciclo e priorizar os modos suaves e os transportes públicos. A velocidade média de serviço dos autocarros da STCP em 2022 continuou a ser 15,5 km/hora, devido a paragens desnecessárias e faltas de corredores BUS.

*Por todas estas razões, a Assembleia Municipal do Porto, reunida em sessão extraordinária no dia 20 de novembro de 2023, delibera recomendar ao Executivo da Câmara Municipal do Porto,*

*1. Adirir à Rede C40 Cities - rede global de quase 100 presidentes de câmara das principais cidades do mundo que estão unidos na ação para enfrentar a crise climática, empenhados em utilizar uma abordagem inclusiva, baseada na ciência e na colaboração para reduzir para metade a sua quota-parte de emissões até 2030, ajudar o mundo a limitar o aquecimento global a 1,5°C e construir comunidades saudáveis, equitativas e resilientes.*

*2. Implementar a Rede de Ciclovias anunciada em maio de 2020 calendarizando a sua construção até 2026. associado e um sistema de bicicletas partilhadas público, integrado no sistema andante, para que este seja um sistema de uso generalizado e de tarifas acessíveis ou gratuitas conforme os tarifários.*

*3. Alterar o limite máximo de velocidade de 50 km/h para 30 km/h em áreas da cidade onde o tráfego motorizado é partilhado com peões e utilizadores de bicicleta (definido no Código da Estrada como "dentro das localidades" com a exceção de "vias reservadas a automóveis e motociclos"), alteração que deve ser acompanhada de medidas de carácter pedagógico e preventivo, como as previstas no Objetivo Estratégico 2 - Utilizadores mais seguros - do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (p. 55).*

*4. Aumentar a extensão dos corredores de BUS que já foi de 33 kms na totalidade, tendo reduzido para cerca de 25 km e apenas 20,9 kms na cidade do Porto.*

*5. Alargar a gratuitidade dos transportes para estudantes na cidade até aos 23 anos, a pessoas com mais de 65 anos, pessoas com mobilidade condicionada e pessoas em situação de desemprego.*

*6. Criar uma Comissão Municipal de Acompanhamento das alterações de mobilidade decorrentes das obras da Metro (Infraestruturas de Portugal), mas também de elementos decorrentes de outras intervenções na cidade (obras de construção imobiliária e outras matérias), incluindo um Portal da Queixa da Mobilidade e Sinaletica, no sentido de monitorizar a articulação e adequação da sinalética e horários da STCP com ampla divulgação e visibilidade tendo em conta as alterações das frentes de obra.*

*7. Pedonalizar mais vias, nomeadamente no chamado Centro Histórico, onde devem ser definidas zonas sem automóveis, tanto permanentes como esporádicas.*