



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Proposta nº __/2022

Expansão da Rede BICIPARK da EMEL a toda a cidade de Lisboa e alargamento do estacionamento seguro para bicicletas no espaço público



Considerando que:

- I. Os Dados do Censos 2021¹, relativos ao meio de transporte nos movimentos pendulares, mostram que nas freguesias da cidade de Lisboa, onde a rede ciclável chegou nos últimos 10 anos, o número de utilizadores da bicicleta nos movimentos pendulares aumentou 10 vezes.
- II. No dia 28 de Novembro na reunião da 1.ª com a 8.ª Comissão da Assembleia Municipal de Lisboa para a Audição dos Vice-Presidente e Vereador da Mobilidade com a tutela da EMEL, no âmbito do Orçamento para 2023, em resposta a uma pergunta da deputada municipal do LIVRE, o presidente da EMEL referiu que:
 - “A EMEL vai continuar na sua rede de parques privada portanto a insistir com o BICIPARK. (...) é um projeto que está com algum sucesso,

¹ Censos 2021, Instituto Nacional de Estatística. Obtido de:
https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=censos21_populacao&xpid=CENSOS21



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

se repararem os vários BICIPARKS estão cheios (...) e daí que neste momento estejamos a ser muito contactados no sentido de aumentar a rede dos BICIPARKS.”

III. As queixas dos munícipes de Lisboa sobre a falta de estacionamento seguros para bicicletas e a forma como isso condiciona a utilização da bicicleta como meio de transporte na cidade, bem como a importância da rede de BICIPARK, têm vindo a ser amplamente noticiada na imprensa local, na qual se destacam 3 artigos que ilustram bem a realidade atual da cidade:

- [“Ana não tem estacionamento seguro para a sua bicicleta, mas tem uma solução e precisa de ajuda”](#)²
- [“E agora, onde é que guardo a bicicleta? Guia e mapa para saber estacionar na cidade”](#)³
- [“Querida Penha de França: o problema não é subir a colina, é parquear a bicicleta”](#)⁴

IV. Também na imprensa local foi noticiado o estado de abandono a que chegaram os Bicicletários Municipais com acesso condicionado instalados em espaço público, junto da estação de Comboios de Entrecampos e na Rua Mouzinho da Silveira:

² André, M. R. (12 de 09 de 2022). “Ana não tem estacionamento seguro para a sua bicicleta, mas tem uma solução e precisa de ajuda”. Obtido de Lisboa para Pessoas: <https://lisboaparapessoas.pt/2022/09/12/ana-estacionamento-seguro-bicicleta-sao-joao/>

³ Raposo, F., & Banza, M. (11 de 04 de 2021). “E agora, onde é que guardo a bicicleta? Guia e mapa para saber estacionar na cidade”. Obtido de A Mensagem: <https://amensagem.pt/2021/04/11/parques-emel-estacionar-bicicleta-guia-mapa-lisboa/>

⁴ Alves, L. (20 de 10 de 2022). “Querida Penha de França: o problema não é subir a colina, é parquear a bicicleta”. Obtido de Lisboa para Pessoas: <https://lisboaparapessoas.pt/2022/10/30/penha-de-franca-bicicleta-estacionamento/>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- [“Sujos, mal cheirosos e sem segurança. Parques cobertos para bicicletas de Lisboa acusam abandono”⁵](#)
- V. A rede de BICIPARKS da EMEL testada no parque de estacionamento do Lumiar, a partir de Novembro de 2020, foi inaugurada oficialmente em 2021 e conta bicicletários em 13 dos 39 parques de estacionamento (22 dos quais cobertos ou subterrâneos) geridos pela empresa:
- *“Protegidos por videovigilância e de acesso restrito, os BICIPARKS servem residentes, estudantes e trabalhadores em Lisboa que não tenham capacidade de guardar a sua bicicleta em casa. A sua utilização é gratuita para residentes de Lisboa que não disponham de dístico de residente, dístico verde ou avença automóvel em parque de estacionamento EMEL”⁶*
 - *“Os BICIPARKS foram especificamente pensados em função das necessidades dos utilizadores regulares de bicicleta, dispoendo de suportes individuais para bicicletas convencionais e de carga que permitem prender o quadro ao suporte para maior estabilidade.”⁷*
- VI. No Relatório e contas da EMEL relativo ao ano de 2021 podia ler-se:
- ***“A rede, designada rede BICIPARK, abrange já 13 parques, havendo planos para a sua expansão, quer em espaços EMEL quer em infraestruturas de outras entidades que demonstrem disponibilidade para a integrar. No final de 2021 existiam, nestes Bicicletários, cerca de 220 lugares para bicicletas convencionais e 20 com capacidade de carregamento de bicicletas elétricas. A EMEL foi ainda mais longe, elaborando um manual – Estacionamentos Fechados para Bicicletas em Lisboa – Princípios e Orientações de Design – com as definições mais adequadas para a instalação de infraestruturas deste tipo,***

⁵ André, M. R. (13 de 09 de 2022). “Sujos, mal cheirosos e sem segurança. Parques cobertos para bicicletas de Lisboa acusam abandono”. Obtido de Lisboa para Pessoas: <https://lisboaparapessoas.pt/2022/09/13/hangares-bicicletas-lisboa-abandono/>

⁶ Lisboa, C. P. (Junho de 2021). (D. M. MOBILIDADE, INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO | CERIS, & SHIFTER X, Edits.) Lisboa: CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. Obtido de https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/mobilidade/documentos/Como_Pedala_Lisboa.pdf

⁷ BICIPARKS – EMEL. Obtido de: <https://www.emel.pt/pt/mobilidade/mais-mobilidade/biciparks/>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

permitindo, aos eventuais interessados, a poupança de custos de desenvolvimento e projeto.”⁸

Considerando também os estudos académicos realizados tendo a cidade de Lisboa como objeto de estudo:

VII. Sobre a infraestrutura ciclável na Cidade de Lisboa, afirma-se que, ao contrário de outras cidades europeias, a infraestrutura ciclável na cidade de Lisboa e em particular os estacionamento para bicicletas, na rua e em edifícios públicos como escolas ou universidades, só começa a existir depois de 2008.⁹

VIII. Um outro estudo publicado no ano anterior, sobre os fatores que levam ciclistas e não-ciclistas a adotar a bicicleta como meio de transporte, indica que, para não-ciclistas, o **5.º fator mais importante que os faria adotar a bicicleta é precisamente ter espaço para a guardar¹⁰:**

- *“3.2.1. Non-cyclists For Non-Cyclists, the most relevant and chosen factors that would encourage cycling are: the expansion of the cycling network (relevance = 100); moving closer to work, school or home (86); owning an electric-bicycle (60); better and easier bicycles on public transit (43); having room to store a bike at home (42); and the existence of a bike-sharing system (34).”*

Em Lisboa, muitos edifícios não possuem arrecadações ou lugar de garagem e muitas habitações têm áreas pequenas ou ficam em andares elevados, sem acesso por elevador¹¹:

- *“Although Lisbon’ housing is not homogeneous, in some districts it may be difficult to store a bicycle at home. In the city center, buildings tend to be smaller, old, and with 3–5 floors without elevator. Furthermore,*

⁸ EMEL Relatório e Contas 2021. Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa. Obtido de:

https://www.emel.pt/fotos/financeiro/relatorio_e_contas_emel_2021_388419931628e4b2be642e.pdf

⁹ Félix, R., Cambra, P., & Moura, F. (2020). Build it and give ‘em bikes, and they will come: The effects of cycling infrastructure and bike-sharing system in Lisbon. 8(2).

¹⁰ Félix, R., Moura, F., & Clifton, K. (12 de 2019). Maturing urban cycling: Comparing barriers and motivators to bicycle of cyclists and non-cyclists in Lisbon, Portugal. 15, p. 100628.

¹¹ Idem.



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

it is unusual to see bicycles parked outdoors at night due to the risk of theft, in contrast to cities with a higher bicycle modal share.”

- IX. A percentagem de edifícios com pisos em cave onde seria possível criar este tipo de infraestrutura partilhada, em edifícios empresariais para os seus trabalhadores ou habitacionais para os seus moradores, é diminuta.

Uma análise aos dados da Câmara de Lisboa disponíveis no seu Geoportal interno mostra que do edificado da cidade, independentemente da sua função (habitação comércio, serviços ou outros), 44.928 dos 55.168 edifícios da cidade identificados enquanto tal nesta camada, não têm qualquer piso enterrado (81%):



Figura 1 - Gráfico gerado a partir da camada Edificado > N° de Pisos Abaixo do Solo



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

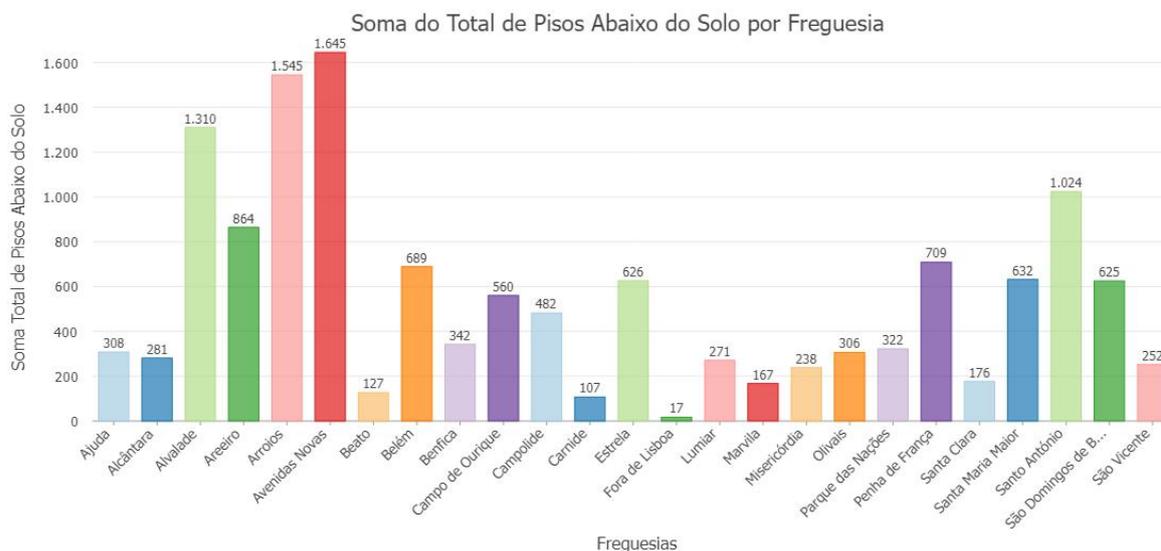


Figura 2 – Gráfico gerado a partir da camada Edificado > N° de Pisos Abaixo do Solo

Considerando ainda:

- X. De uma análise com base nos dados Geo-espaciais que constam do Geoportal interno da Câmara Municipal de Lisboa, do Portal de Dados Abertos quer da Camara Municipal de Lisboa, quer da EMEL, e os resultados provisórios dos Censos 2021, sobre a cobertura Rede de BICIPARK a 5, 10 e 15 minutos a pé para 3 cenários¹²:

- A Rede atual de BICIPARK

¹² As áreas resultantes da operação de análises de rede quando intersectadas com as áreas do BRGI do Censos 2021, deram o número total de residentes e alojamentos na subsecção estatística. Por vezes a área pode abranger menos que 100% da área da seção estatística, mas o número de residentes contabilizado é o da seção completa. Assim, esta análise numa aproximação por excesso ao número de residentes abrangidos para cada área, o que permite ter uma ideia da ordem de grandeza entre as diferentes fases de análise, mas não um valor rigoroso. Os valores para residentes e alojamentos entre diferentes tempos a pé numa mesma fase de análise não podem ser somados, pois correríamos o risco, nas subsecções estatísticas de fronteira, de somar as populações ou alojamentos em duplicado, obtendo um número superior ao total da cidade. Assim, em termos de somatórios, a única variável rigorosa que permite aferir a abrangência da rede face a totalidade do concelho é o valor da área. Interesse por isso neste exercício, comparar o grau de cobertura dum mesmo intervalo de tempo, neste caso o mais benéfico de até 5 minutos entre as varias fases para poder aferir o potencial grau de cobertura da rede nas suas diferentes possibilidades de expansão.



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- A Futura expansão considerando o acima citado do Relatório e Contas da EMEL de 2021, “quer em espaços EMEL quer em infraestruturas de outras entidades que demonstrem disponibilidade para a integrar” (Constantes na API da EMEL e no recurso “Ocupação de Parques de Estacionamento”¹³ dos dados abertos da CML)
- E um último cenário que considerou as opções anteriores adicionando os Edifícios totalmente ou parcialmente Municipais com dois ou mais pisos abaixo do solo, excluindo-se os edifícios localizados a menos de 5 minutos da rede de bicicletários no cenário anterior.

Por uma questão de eventual facilidade de acesso e viabilidade da perda de lugares para a criação de uma infraestrutura de bicicletário para a Rede BICIPARK, consideraram-se, para este cenário, apenas os edifícios municipais ou parcialmente municipais com 2 ou mais pisos abaixo do solo;

¹³ Ocupação de Parques de Estacionamento. Obtido de: <https://dados.cm-lisboa.pt/dataset/ocupacao-de-parques-de-estacionamento/resource/084cedef-edb5-49f0-84fc-c0d8d7001494>



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Situação Rede Existente

Legenda

Bicipaks

Tempos de Acesso

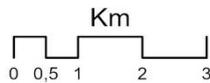
(intervalo em mins.)

15

10

5

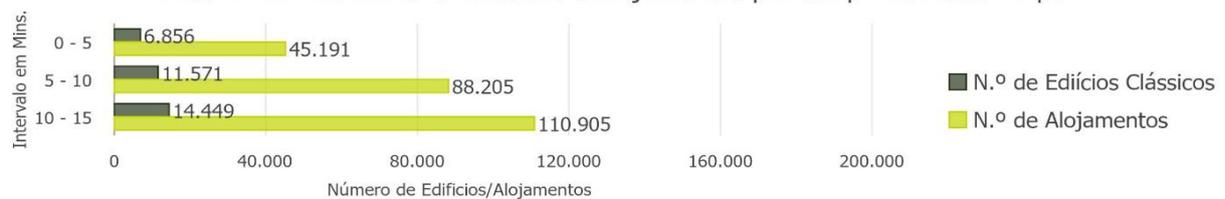
Limite Concelho de Lisboa



Fase 0 - N.º de Residentes por Tempo de Acesso a pé



Fase 0 - N.º de Edifícios Clássicos e Alojamentos por tempo de Acesso a pé

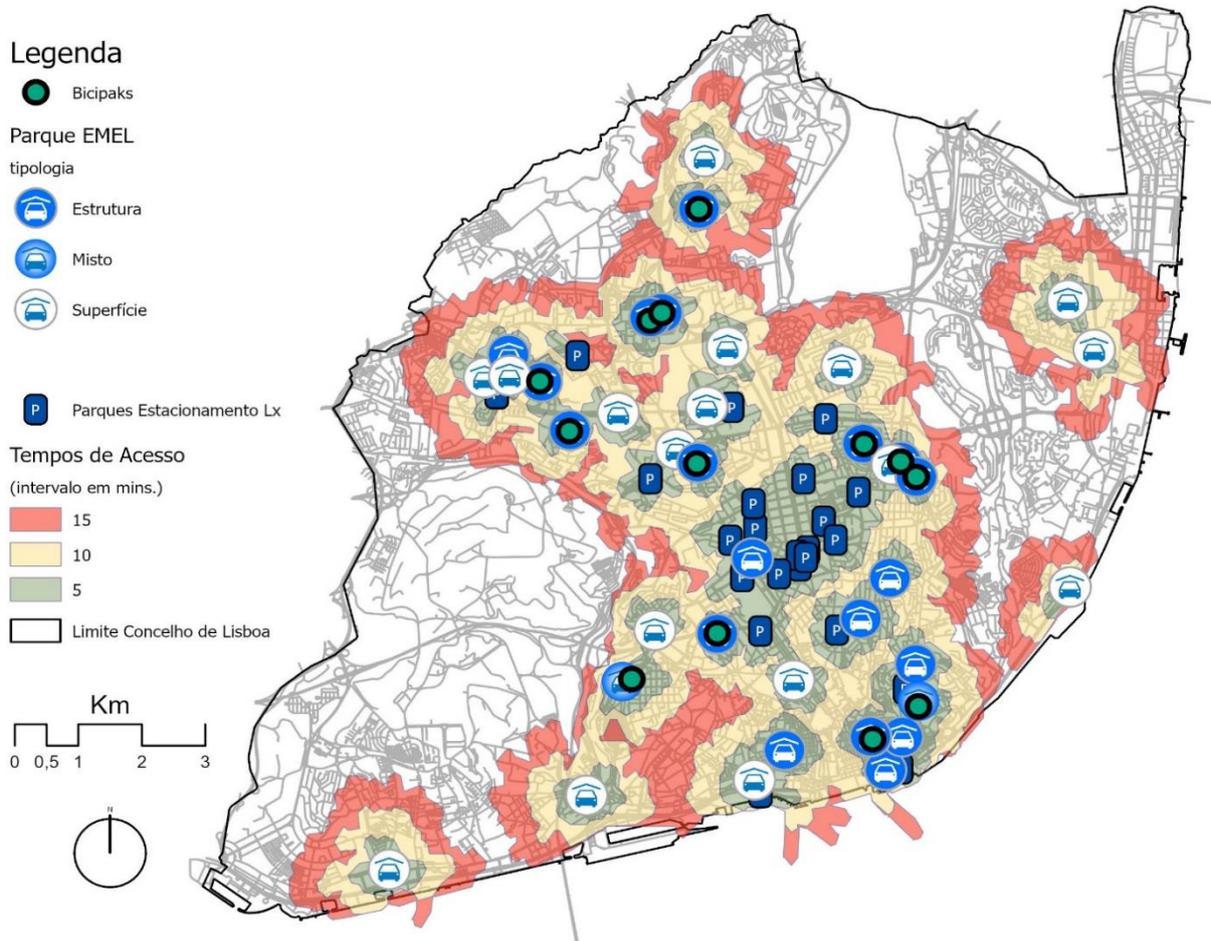


Tempo em Mins.	Área	% do Concelho	Residentes	% da Pop. Residente	Alojamentos	% dos AI.	Edifícios Clássicos	% Edifícios Clássicos
0 - 5	419	4,88%	71 879	13,17%	45 191	14,12%	6 856	13,93%
5 - 10	826	9,62%	147 192	26,96%	88 205	27,55%	11 571	23,51%
10 - 15	1 288	15,01%	186 907	34,24%	110 905	34,64%	14 449	29,35%
Total	2 533	29,51%						

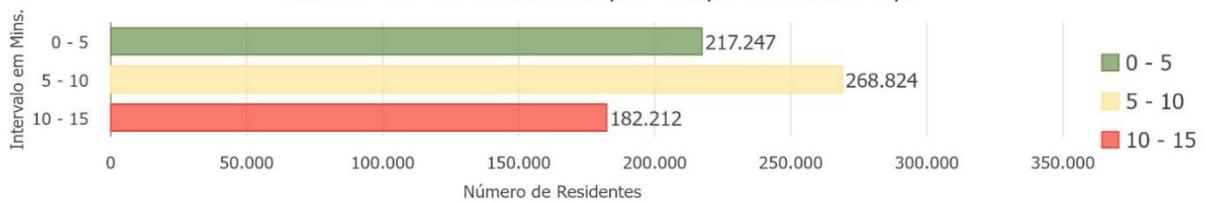


CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

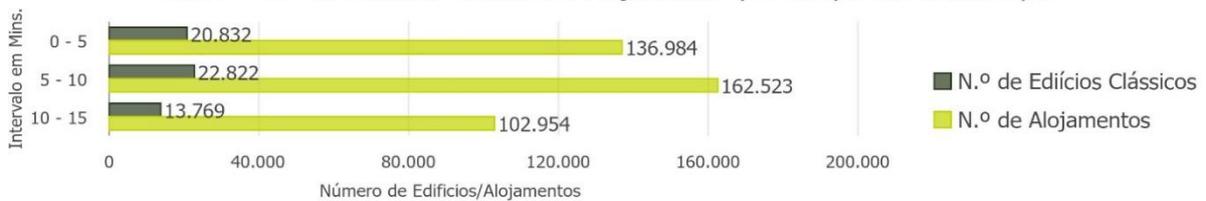
Expansão da Rede BICIPARK os parques de estacionamento Públicos da Cidade de Lisboa



Fase 2 - N.º de Residentes por Tempo de Acesso a pé



Fase 2 - N.º de Edifícios Clássicos e Alojamentos por tempo de Acesso a pé



Tempo em Mins.	Área	% do Concelho	Residentes	% da Pop. Residente	Alojamentos	% dos Al.	Edifícios Clássicos	% Edifícios Clássicos
0 - 5	1 631	19,00%	217 247	39,79%	136 984	42,79%	20 832	42,32%
5 - 10	1 797	20,94%	268 824	49,24%	162 523	50,77%	22 822	46,36%
10 - 15	1 437	16,74%	182 212	33,38%	102 954	32,16%	13 769	27,97%
Total	4 865	56,68%						

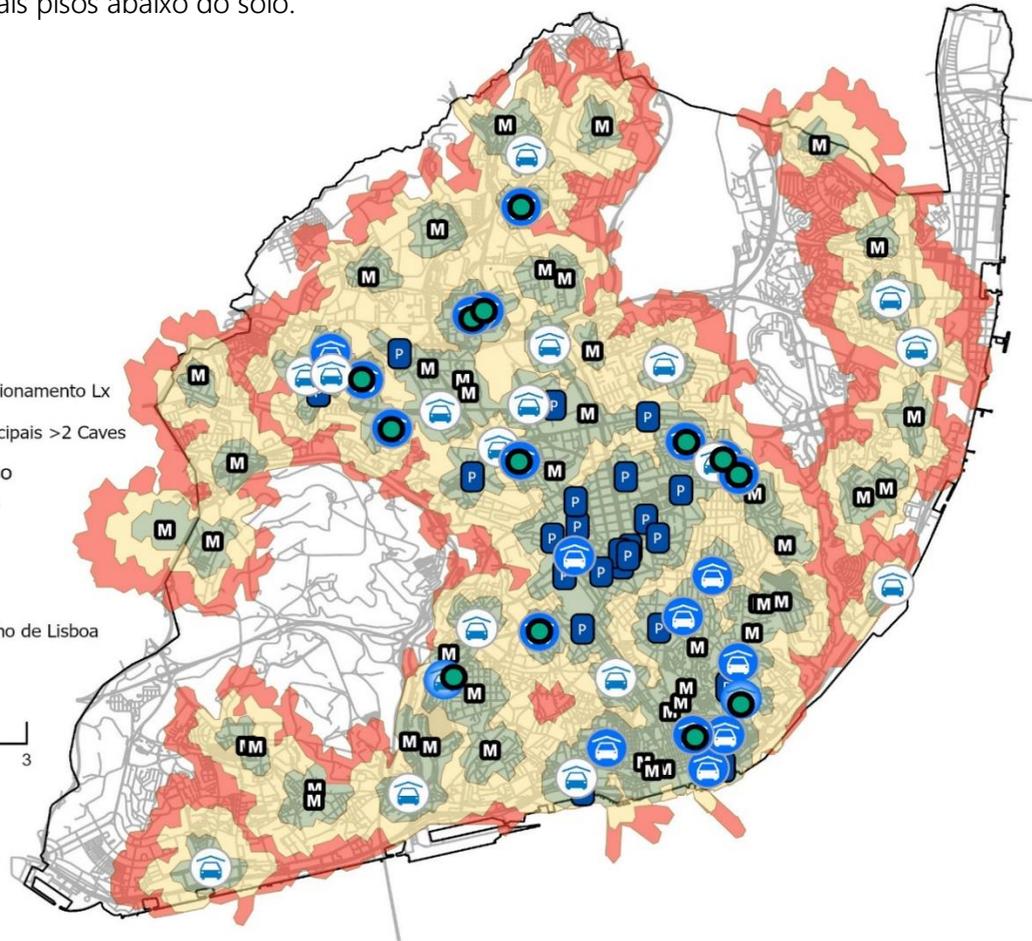
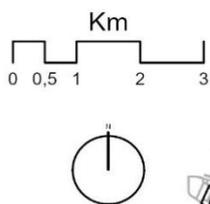


CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

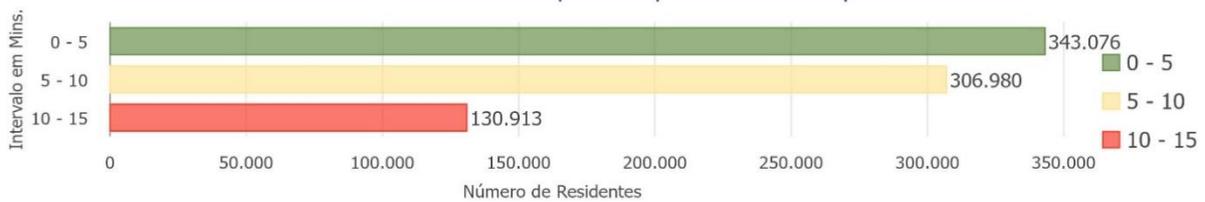
Expansão da Rede BICIPARK para Edifícios totalmente ou parcialmente municipais, com dois ou mais pisos abaixo do solo.

Legenda

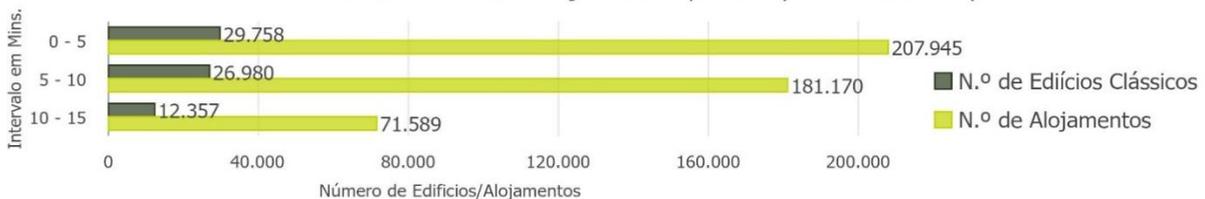
- Bicipaks
- Parque EMEL tipologia
 - Estrutura
 - Misto
 - Superfície
- Parques Estacionamento Lx
- Edifícios Municipais >2 Caves
- Tempos de Acesso (intervalo em mins.)
 - 15
 - 10
 - 5
- Limite Concelho de Lisboa



N.º de Residentes por Tempo de Acesso a pé



N.º de Edifícios Clássicos e Alojamentos por tempo de Acesso a pé



Tempo em Mins.	Área	% do Concelho	Residentes	% da Pop. Residente	Alojamentos	% dos Al.	Edifícios Clássicos	% Edifícios Clássicos
0 - 5	2 586	30,13%	343 076	62,84%	207 945	64,95%	29 758	60,46%
5 - 10	2 473	28,81%	306 980	56,23%	181 170	56,59%	26 980	54,81%
10 - 15	1 743	20,31%	130 913	23,98%	71 589	22,36%	12 357	25,10%
Total	6 802	79,25%						



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Considerando os resultados desta análise podemos concluir que:

- XI. Embora a criação da rede BICIPARK atual tenha sido um avanço civilizacional face à inexistência de infraestrutura anterior, é ainda muito incipiente, servindo apenas 4,8% da área da cidade a menos de 5 minutos e apenas 14,5% até 10 minutos a pé.
- XII. O cenário da fase de expansão preconizada no Relatório e Contas da EMEL de 2021 permitiria aumentar o número de bicicletários nos seus potenciais máximos para 46 bicicletários na primeira fase só com parques da EMEL (+33 que atualmente) e para 62 bicicletários na segunda fase (+49 que atualmente).

Ainda assim, dada a concentração de parques de estacionamento nas mesmas zonas, este aumento exponencial só se concretizaria em aumentos na ordem dos 21% e 25% respetivamente da área de Lisboa coberta. Entre a fase 1 de expansão (parques da EMEL) e a fase 2 (todos os parques de estacionamento da cidade) encontramos uma diferença curiosa: enquanto a área até 5 minutos a pé sobe bastante de 13% para 19%, a área de cobertura total (de 0 até 15 minutos a pé) só sobe apenas 1% o que mostra a concentração no espaço dos parques de estacionamento da cidade públicos e privados.

E assim se demonstra que com a estratégia sugerida nos documentos oficiais da EMEL, e mesmo que executada na sua plenitude, esta não parece permitir alcançar uma cobertura abrangente de toda a área da cidade.

- XIII. A fase 3, essa sim, com a inclusão dos edifícios municipais com 2 ou mais pisos abaixo do solo (excluídos os edifícios municipais que estavam dentro dos isócronas até 5 minutos a pé da fase 2 de expansão), e dada a sua dispersão no território da cidade, permite uma abordagem muito mais abrangente a este problema. Com um total de 105 bicicletários, a área



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

coberta até 10 minutos a pé de um ciclistas passaria para 58,94% da área do concelho. Em termos de percentagem de residentes servidos pela rede de BICIPARKS (localizando-se muitos edifícios municipais em zonas com bastante densidade populacional, ao contrário das localizações dos parques de estacionamento), aproximadamente 63% dos residentes ficaria apenas até 5 minutos a pé de um ciclistas, ou seja, mais de 340.000 potenciais utilizadores nas proximidades

- XIV. Relativamente ao investimento necessário para esta expansão da rede, segundo o Manual de Ciclistas da EMEL que esteve na origem do desenvolvimento das infraestruturas da Rede BICIPARK, **em 2020 a conversão de apenas 3 lugares de estacionamento em parque ocuparia 30m², e criaria 16 lugares para bicicletas convencionais e 1 lugar para bicicletas de carga com um custo aproximado de 3500 a 5000 euros.** (Zuzarte, Taborda, & Caldas, 2020)¹⁴

N.º lugares automóvel contíguos convertidos	Área de implantação estimada	N.º lugares p/ bicicletas convencionais	N.º lugares p/ bicicletas de carga	Custo estimado
2	20 m ²	8	1	2.500€-3.500€
3	30 m ²	16	1	3.500€-5.000€
4	45 m ²	20	4	4.000€-6.500€

Figura II. Potencial capacidade instalada (nível térreo) face ao número de lugares de estacionamento convertidos¹³

- XV. Atualizado ao valor da inflação de 2022, considerando um aumento de 12,08% desde 2020, podemos estimar que o **custo atualizado de uma estrutura que ocupe 3 lugares de estacionamento seria entre 3 925 e 5**

¹⁴ Zuzarte, M., Taborda, S., & Caldas, F. (2020). Estacionamentos Fechados para Bicicletas em Lisboa – Princípios e Orientações de Design. EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento. Obtido de https://www.emel.pt/fotos/editor2/estacionamentos_fechados_bicicletas_lisboa_dez2020.pdf



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

605 €. Para efeitos de cálculo e comparação dos cenários de expansão e tendo em conta que o aumento da inflação não parece estar ainda a abrandar, adota-se o valor arredondado mais perto do máximo estimado atualizado: 5 500 €.

XVI. Assim teríamos os seguintes custos para as diferentes fases (somando a fase anterior):

- Fase 1: $33 \times 5\,500 = 181\,500$ € (Parques EMEL)
- Fase 2: $49 \times 5\,500 = 269\,500$ € (Parques Públicos)
- Fase 3: $92 \times 5\,500 = 506\,000$ € (Edifícios Municipais ou Parcialmente Municipais)

Pelo que não existindo custos de exploração/aluguer do espaço da área afeta aos BICIPARKS nos edifícios municipais, e sendo a presença deste equipamento uma mais valia para muitos espaços de estacionamento de grandes zonas comerciais seria possível usar esta abordagem em expandir a rede BICIPARKS.

XVII. Com a expansão da Rede BICIPARKS preconizada, a cidade de Lisboa ficaria com quase **1700 lugares seguros para bicicletas "protegidos por videovigilância e de acesso restrito"** e **mais de 100 lugares para bicicletas de carga.**

E para concluir finalmente, considerando:

XVIII. A Expansão da rede pública de parqueamentos para bicicletas cobertos e seguros é fundamental para incentivar ao uso deste modo de transporte para deslocações mais sustentáveis em cidade, principalmente nos maiores polos geradores e nas zonas residenciais mais densas.

XIX. Para serem competitivos e úteis a quem opta pela bicicleta própria, o tempo de acesso a pé à rede de bicicletários/estacionamentos seguros tem de estar a menos tempo a pé do local de partida ou destino do que a



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

duração da própria viagem de bicicleta. Para que o uso da bicicleta própria seja verdadeiramente competitivo, a soma das deslocações a pé até ao bicicletário de partida e destino mais a viagem de bicicleta não deve ultrapassar tempo que a viagem levaria a fazer noutro meio de transporte, automóvel privado ou transporte público, incluindo nos tempos de deslocação o tempo de procura por lugar de estacionamento para o carro ou a espera nas paragens/estação pelo metro ou autocarro.

- XX. Assim é fundamental criar uma rede de proximidade de estacionamentos seguros na cidade para que as deslocações de bicicleta sejam verdadeiramente competitivas, para a qual a expansão da rede BICIPARK da EMEL deve ser um instrumento fundamental.

Em face do exposto temos a honra de propor que a Câmara Municipal de Lisboa delibere:

- 1) Articular com a EMEL o estudo e a expansão a breve trecho da Rede BICIPARK, definindo metas mais ambiciosas de expansão para os próximos anos.
- 2) Criar um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa e a EMEL para a cedência de espaços não habitacionais de propriedade municipal ou parcialmente municipal, em pisos térreos, caves ou primeiros andares, diretamente acessíveis de bicicleta desde o espaço público, de forma a permitir uma cobertura total das necessidades de parqueamento de bicicletas na cidade de Lisboa (segundo como objetivo final o modelo de cobertura da análise geo-espacial que consta dos considerandos desta proposta).
- 3) Mandatar a EMEL a criar protocolos com instituições públicas ou abertas ao público, como unidades de saúde ou universidades, e outros polos de atração de pessoas, comércio e serviços, públicos ou privados, para neles expandir a Rede BICIPARK, garantindo sempre o acesso universal a todos os utilizadores da rede BICIPARK com as mesmas condições de acesso via passe navegante e outras desmaterializadas - via apps de telemóvel que entretanto sejam implementadas - aos bicicletários criados através deste protocolo em instalações de terceiros.



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

- 4) Salvo melhores critérios a determinar pelo Departamento de Estudos e Planeamento da Mobilidade da Direção Municipal da Mobilidade conjuntamente com a EMEL, hierarquizar a priorização da expansão da rede de BICIPARK a locais que cumpram cumulativamente e de forma equilibrada no território da cidade os seguintes critérios:
 - a. Tempo a pé e bicicleta aos grandes interfaces de transporte como estações de comboio ou metro, ou grandes polos aglomeradores de pessoas, como escolas, unidades de saúde, zonas comerciais ou de serviços, com prioridade absoluta para os locais elegíveis que deles distem menos de 5 minutos a pé;
 - b. Densidade populacional;
 - c. Solicitações diretas da parte dos munícipes ou grupos de munícipes.

- 5) Ceder à EMEL os Bicicletários Municipais com acesso condicionado instalados em espaço público, junto da Estação de Comboios de Entrecampos e na Rua Mouzinho da Silveira, com o propósito de os integrar na Rede BICIPARK, passando a ter as mesmas condições de acesso que os restantes bicicletários da rede.

- 6) Dar instruções à EMEL para:
 - a. Conjuntamente com a Câmara Municipal de Lisboa, nomeadamente os serviços da Direção Municipal de Mobilidade, Proteção Civil, Polícia Municipal e o Centro de Gestão e Inteligência Urbana de Lisboa, fazer o levantamento de todos os locais com policiamento 24 horas por dia, 360 dias por ano: esquadras, embaixadas, ministérios e outras instituições públicas ou privadas.
 - b. Seguindo este levantamento, criar lugares de estacionamento para bicicletas na via pública, preferencialmente em lugares de estacionamento automóvel, junto às instituições identificadas com policiamento 24 horas, visíveis da zona onde está o policiamento em permanência, e com a instalação de suportes para prender bicicletas tipo *sheffields*, de forma a suprir no imediato e de forma expedita a necessidade da criação urgente de estacionamento seguro para bicicletas por toda a cidade, enquanto a rede de BICIPARK não se expandir para todas as zonas da cidade.



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA
GABINETE DO VEREADOR DO LIVRE

Lisboa, 21 de dezembro de 2022

O Vereador

Rui Tavares