

# Mobilidade em Offenbach

## ***Princípios***

Volt Offenbach quer evitar conflitos e jogos de interesse entre condutores, ciclistas e peões. Os interesses dos comerciantes também tem de ser integrados num planeamento do tráfego comum.

### *Mobilidade em Offenbach*

Um conceito de tráfego adequado identifica, portanto, as necessidades dos seguintes protagonistas: peões, ciclistas, motoristas, comerciantes e pessoas com deficiências.

Para uma cidade como Offenbach, um sistema de transporte público desenvolvido e funcional é dar um passo em frente, é cumprir um pré-requisito importante, que permitirá a mobilidade. Se o número de carros estacionados puder ser reduzido, o espaço livre pode ser usado para outros fins; por exemplo, para criação de ciclovias e de espaços verdes.

A rede de estradas (na ligações com as cidades vizinhas) são aqui um ponto central no conceito de tráfego rodoviário. Estas redes só existem se incluírem ligações rápidas para bicicletas e para transportes públicos. Não é suficiente que as estradas sigam na direção das outras cidades, o mais importante de tudo é que essas ligações funcionem bem, principalmente no início e no fim do dia.

## Cidade habitável

### **Assim poderá ser Offenbach**

Uma cidade cresce do fato, de nela valer a pena viver. Ela floresce quando tem bons acessos e as suas áreas comuns são úteis e aproveitadas. Uma contribuição essencial para isso é a mobilidade e a sua interação com o meio ambiente. Nós “Volt” clamamos por uma mobilidade interativa que promova o foco no transporte público local e na movimentação livre de emissões poluentes para a atmosfera: circulação a pé e de bicicleta, entre outros meios de transporte.

Para nós, integração significa que os condutores de automóveis não dominam, em prejuízo de outros. Isso requer um conceito geral integrado, no qual várias medidas e ideias para a mobilidade se conjugam cumulativamente.

O meio ambiente como habitat para os seres humanos e animais, só pode ser poluído na medida em que as consequências sejam aceitáveis e os acidentes e as doenças sejam reduzidos ao mínimo. Uma cidade deve — desde o início — levar em conta os aspectos ambientais e de segurança desde, deve ser projetada de forma a incentivar as pessoas a movimentarem-se de forma saudável.

Queremos promover um sistema em a análise constante e uma supervisão das medidas conduzam à integração de novas circunstâncias, que permitam a promoção de novas descobertas e à inovação. Vemos no apoio da gestão digital, uma possível opção.

A cidade serve de espaço de convivência para os cidadãos.

Gostaríamos de tratar, planejar e desenvolver a cidade como tal. Outras cidades da Europa, como Amsterdão, Copenhaga, Barcelona e, não menos importante, Helsínquia, são modelos para nós. Reavaliaremos a mobilidade juntos.

## O carro - na cidade

Os carros são o epítome da mobilidade e da independência. No entanto, eles têm muitas desvantagens no ambiente urbano, como poluição do ar, poluição ambiental, poluição sonora, alto consumo de espaço (menos de 10% de todos os veículos circulam simultaneamente), perigos para outros usuários da estrada e uma paisagem urbana inestética.

A Volt defende que o tráfego de automóveis e os efeitos negativos associados sejam reduzidos. Nas cidades em particular, o transporte público local e o transporte livre de emissões, como bicicletas, devem desempenhar um papel mais importante do que os carros.

### Segurança dos peões

A fim de aumentar a segurança rodoviária dos mais fracos, os peões, defendemos um limite de velocidade consistente na cidade de 30 km / 40 km / h para vias de tráfego maiores. Em todas as outras estradas a velocidade deve ser definida para um nível que seja aceitável para o meio ambiente e para os residentes locais. Nas áreas residenciais, a rua pertenceria novamente às crianças e aos residentes (ruas para brincar a 8 km / h). Barcelona fez isso com os "super blocos".

*afirma:  
Ihe a ilha da felicidade".*

*Kai      Kotzian  
"Eu a chamo-  
As      áreas*

*residenciais não devem ser usadas para encurtar rotas ou evitar engarrafamentos.*

Helsínquia também nos mostrou em 2019 que o tráfego funciona sem peões e ciclistas mortos. Para implementar estas medidas, são exigidos mais controles as violações tem de ser punidas de forma mais consistente. Em particular, aqueles que colocam em perigo outros utentes da estrada (cruzamento com um semáforo vermelho, distância insuficiente dos ciclistas, velocidade excessiva, condução perigosa).

## **Eletromobilidade e gestão de estacionamentos**

Além disso, o Volt está convencido de que o futuro dos carros pertence ao motor elétrico. Para veículos “plug-in” haverá lugares de estacionamento designados mais baratos, com estações de carregamento por um período limitado de 8 anos, que são exclusiva ou temporariamente reservadas para veículos elétricos. A gestão de lugares de estacionamento e outros espaços abertos podem ser usados por terceiros e ser eficientemente geridos com o apoio de recursos digitais (Curbside-Management).

Offenbach deve finalmente identificar e avisar os residentes sobre a localização dos lugares de estacionamento disponíveis. Com uma autorização de estacionamento para residente, que custa 60 euros mensais, o comprador deverá acessoriamente receber um “voucher” que lhe permite utilizar gratuitamente os transportes públicos da cidade.

### Proteção da saúde

A velocidade por si só não é o único fator decisivo para uma melhor qualidade do ar. Já a aceleração e o desgaste dos pneus associados à

velocidade têm efeitos negativos significativos nas emissões poluentes. Para uma melhor qualidade do ar, é importante garantir um fluxo constante de tráfego, que minimize a aceleração e a desaceleração. Além disso, o óxido de nitrogénio leva à existência de um pólen mais “agressivo”, que de modo geral é prejudicial para quem sofre de alergia, sentida mais na cidade do que no campo, apesar de ai existirem menos plantas. A redução do óxido de nitrogénio deve, portanto, ser uma meta importante no planeamento eficiente de tráfego.

### Verificando um pedágio da cidade

Um caminho pedonal pode ajudar a regular o trânsito, a reduzir a poluição ambiental e a prevenir questões de saúde no centro da cidade. Por outro lado, existem grandes desafios na sua implementação e elevados custos administrativos. Em particular, a inclusão de estradas para peões nível distrital (federal), no anel (Taunusring, Odenwaldring, Spessartring, Rhönring) que representam vias de tráfego intensamente utilizadas em Offenbach, torna-se difícil devido à atual situação legal.

O Volt, portanto, defende a revisão e o cálculo da relação “custo-benefício” deste conceito.

Em vez do caminho pedestre da cidade, o Volt está-se a concentrar numa oferta de serviço de transportes públicos atraente.

### O transporte individual

O transporte “individual” — em oposição ao transporte público local — resulta da circulação de bicicletas, automóveis e dos serviços de entrega. Há considerações fundamentais a fazer sobre a forma como o tráfego motorizado individual (condução de carro) pode ser minimizado. Para proteger o ambiente, conforme referido, mas também porque o espaço para o tráfego individual motorizado, especialmente numa grande cidade como Offenbach, é limitado.

Estas perguntas foram registradas por institutos

Foi determinado através de entrevistas a cidadãos, porque é que alguém usa um carro para fazer o seu quotidiano. (Porque transporta o seu filho de carro para a creche ou para a escola?) sobre o que teria que mudar para que eu pudesse ir de bicicleta para a escola ou fazer minhas compras a pé, ou de bicicleta. Surge a pergunta: O supermercado pode-me trazer coisas pesadas para casa, de graça?

Circulação de bens - comercial

Como pode ser projetado o tráfego de entrega comercial? Existem locais descentralizados na cidade (“Packstations” para todos os fornecedores) onde as entregas de encomendas são feitas? Que áreas pode a cidade oferecer para este efeito? A que distância fica esse ponto de logística de cada casa? Ou, ao contrário, quais as taxas DHL, UPS, Hermes, etc. que têm de pagar os consumidores se optarem por uma entrega ao domicílio?

## A bicicleta

Além dos transportes públicos, a bicicleta desempenha um papel fundamental na mobilidade urbana, razão pela qual a Volt quer fazer de Offenbach uma cidade “amiga da bicicleta”. Apoiamos as preocupações cívicas concernentes à circulação de bicicletas. Na Europa existem algumas cidades exemplares: como Copenhague, Utrecht e Amsterdã, com as quais Offenbach podemos aprender.

Para uma circulação rápida e fácil entre áreas urbanas de bicicleta, queremos ciclovias, estruturalmente mais separadas, e continuamente ligadas. Além das ciclovias, no centro da cidade, a infraestrutura nos arredores da cidade também deve ser reforçada. As auto-estradas de bicicleta com poucas travessias seriam aqui “non plus ultra”, o expoente máximo a atingir.

O Volt Offenbach apoia a criação de mais lugares de estacionamento para bicicletas, inclusive em parques de estacionamento públicos. Devem ser criados espaços de estacionamento de bicicletas fáceis de usar, integrando as bicicletas de carga. Essas medidas tornarão o centro da cidade sem carros, e em geral um local mais atraente para os cidadãos permanecerem, o que, por sua vez, também beneficiará diretamente as empresas, uma vez que o consumo dos clientes do ciclismo é maior do que a o dos automobilistas.

### Razões para usar a bicicleta

Ao aumentar a proporção de ciclistas em Offenbach, podemos efetivamente combater os problemas: das mudanças climáticas, e das ruas urbanas superlotadas.

Volt quer trabalhar para remover as barreiras ao ciclismo. Isso pressupõe que os ciclistas sejam tratados com igualdade (no trânsito), perante os usuários motorizados das estradas. Isso significa usufruir da mesma rede de estradas na circulação urbana.

A expansão das ciclovias é conjuntamente com o tráfego local, um dos pilares mais importantes para tornar a mobilidade de Offenbach sustentável e justa no futuro. Para melhorar a rede de ciclovias, a cidade de Offenbach lançou um plano para a designação de ciclovias, dentro das quais a bicicleta tem prioridade sobre os demais usuários da via. O uso das ciclovias por ciclistas e residentes condutores deverá, no entanto, ter um reforço da polícia, necessária especialmente para acompanhar os períodos de maior afluência de trânsito (inicial e de regresso a casa).

Para as secretarias municipais envolvidas no planeamento urbano, há uma definição de princípios que devem ser observados em novos planeamentos ou reestruturações: a exemplo - ao planejar uma nova estrada, as ciclovias devem ser — desde logo, na estrutura— planeadas separadamente. As ruas, laterais, especialmente as estreitas, deverão ser

definidas como ruas de sentido único. As cicloviarias arquitetadas (pelo menos de um lado) separadas, colocadas lateralmente.

## **Caminho para peões**

A via pedestal costuma ser subestimada. O município deverá criar uma linha direta, à qual as pessoas podem aceder, caso descubram irregularidades nos seus percursos, nas suas caminhadas diárias.



Uma linha grátis para resolução de problemas

Por meio desta linha direta, todos os cidadãos, mesmo sem smartphone ou e-mail, podem — simplesmente — entrar em contato com a cidade e expor a sua preocupação: “Estou em perigo!” “ Posso ser atropelado por um ciclista ou por um carro!”, Está algo a obstruir o caminho, a obstruir a visão dos ciclistas ou condutores, no estacionamento, algo potencialmente perigoso.

Outras cidades da região já instalaram atendimentos no município, para processar denúncias dos cidadãos. Desta forma, cruzamentos e locais perigosos podem ser identificados (por exemplo, analisados pela secção de obras) e rapidamente trabalhados.

Semáforos para peões

Pesquisas deverão determinar o quão alta é a aceitação de semáforos para zonas pedonais Após a avaliação, estender-se-ia este principio aos peões: o percurso pedonal estará permanentemente verde, para os carro (nas zonas de passagem comum), sempre vermelho. Os carros acionam o pedido para verde, através de um circuito de contato colocado na estrada para esse efeito. A cidade deve desenvolver um conceito de planeamento de caminhos pedestres, que garanta a participação dos cidadãos

Separação estrita e caminhos pedestres.

Minimize o perigo para os peões.

Em muitos lugares de Offenbach, ciclistas e caminhantes partilham a mesma rota. A fim de neutralizar este “atrito”, Volt defende uma separação estrita entre os peões e as bicicletas. Se os peões e os ciclistas forem obrigados a usar o mesmo caminho, ele deve de ter uma separação clara e visível, para ambos os usuários da via. Isso reduz o risco e o prejuízo de ambas as partes

## Transporte público local

O transporte público não só é mais amigo do ambiente do que o automóvel, como também contribui para uma paisagem urbana mais agradável, para uma maior qualidade de vida. Ruas sem carros estacionados, com bancos e pessoas em movimento, não devem ser uma utopia social, mas o centro de uma cidade habitável. Estamos, portanto, empenhados em aumentar a atratividade da oferta de transportes públicos, para que mais pessoas mudem do carro para o transporte público.

### Novas ideias para financiamento

Os preços atuais dos passes são muito altos. Portanto, defendemos a reflexão sobre até que ponto o transporte público poderá ser financiado por meio de um imposto percentual sobre a renda, (exemplo: sobre a taxa de lixo ou sobre uma contribuições dos residentes)

Se o imposto do cidadão não for uma solução, por restrições legais, deve-se verificar se o comércio de Offenbach pode pagar um imposto de transporte local, como já é comum na França, por exemplo.

Se tal taxa não for considerada uma boa solução, optar-se-ia por um bilhete anual, de custos menores.

O Volt pede uma redução significativa dos preços, para aumentar a proporção de viagens que são feitas de autocarro (e do eléctrico que está para ser implantado). Isto aplicar-se-ia especialmente aos bilhetes único, a utilizar em viagens espontâneas.

### Bilhete diário em vez de bilhete único

Assim, será introduzido um bilhete diário para autocarros, ao preço de 50 cêntimos (eliminação dos bilhetes simples), bem como um bilhete anual para autocarros, por 150 euros (excluindo S-Bahn e RE).

## Fórum de cidadãos sobre transporte local

Volt também gostaria de examinar a possibilidade de transporte público local gratuito e discutir as necessidades de mobilidade com os cidadãos. Isso supriria as necessidades básicas de mobilidade. A autarquia poderia então solicitar ao OVB que desenvolvesse ofertas de mobilidade concretas e coordená-lo com a RMV.

Um dos resultados desses diálogos seria: a estipulação das rotas principais dos autocarros a cada 10 minutos, identificação de rotas secundárias a cada 20 minutos, ambas funcionariam após as 22h e aos finais de semana. Durante o dia, um ciclo de 5 minutos poderá ser disponibilizado nas horas de ponta. Não existe um conhecimento (estudo) abrangente dos caminhos dos indivíduos, o que impossibilita o planeamento de rotas orientadas para as necessidades.

Outro obstáculo que impede as pessoas de usar o transporte público local são as ligações, por vezes inadequadas e em nada práticas. Estas ligações deveriam de ser eliminados.

## Associações de transporte Hessian

A estabilização dos preços dos bilhetes, só poderá ser garantida através do uso regular de transportes públicos. O transporte local e regional deve ser visto como um serviço prestado pela cidade aos seus cidadãos e, portanto, em grande parte financiado pelas receitas fiscais.

Portanto, é necessário negociar com o Estado de Hesse uma melhor alocação de recursos. O município e os seus representantes deveriam defender passes mensais mais baratos, na RMV.

### **O conceito integrado de viagens de longa distância de autocarro e comboio**

Offenbach já não está ligado à rede IC (rede InterCity da Deutsche Bahn). Os ICEs não param por causa de sua proximidade com Hanau e com

Frankfurt. Numa cidade com mais de 140.000 habitantes, mas deveria ser esta a realidade!

Para cada Offenbacher, uma viagem de longa distância com a "Deutsche Bahn", não é razoável ter que ir a Hanau ou Frankfurt para poder embarcar em um ICE ou IC. Offenbach não é somente um nó da rede ferroviária e também não é somente um nó no tráfego de autocarros de longa distância, na Alemanha ou na Europa.

Visto isso, a cidade deve atuar junto ao estado de Hesse e do governo federal, e lutar por um compromisso para remediar esta lacuna.

Para tornar o transporte de longa distância sustentável, Offenbach precisa de ponderar um conceito integrado de viagens de longa distância, com autocarros e comboios. É necessário ponderar se Offenbach não é mais adequada para esta centralização, do que a própria atual estação principal!

A recém-identificada estação ferroviária de longa distância (o melhor exemplo em Hessen é a de Kassel-Wilhelmshöhe) precisa de: 1. Ligações ferroviárias regionais e de longa distância atraentes e inteligentemente projetadas e 2. melhor sincronização e coordenação nos vários meios de transporte.

## Alterações no tráfego Rodoviário

Na Alemanha, incluindo Offenbach, o tráfego ainda é dominado por carros, pensado em termos de carros. Também nós somos motoristas, mas nossa convicção é que os carros não são o veículo certo para cidades densamente povoadas.

Apelamos a uma recuperação do tráfego que se concentre na integração e igualdade dos diferentes modos de transporte, especialmente no centro da cidade. Os utentes da estrada, especialmente ciclistas e peões, não devem sofrer nenhuma desvantagem na estrada (por exemplo, em prol dos carros). No que diz respeito ao tráfego do centro da cidade de Offenbach, somos a favor de

abandonar o domínio do automóvel. Para isso, ofertas atraentes como as que listamos aqui devem facilitar uma mudança para os cidadãos.

É importante para nós que uma participação segura no tráfego rodoviário seja possível para todos os cidadãos, incluindo aqueles com deficiência física, independentemente do meio de transporte que escolham. Isso significa que andar de bicicleta não deve ser mais perigoso do que dirigir um carro. A lacuna de segurança entre os carros e os “vulneráveis” da estrada, como peões e ciclistas, deve, portanto, ser reduzida ao máximo.

A segurança de peões e ciclistas deve ser o foco da construção de estradas para garantir uma viagem segura desde o início.

## Um novo departamento para mobilidade

Portanto, deve ser criada uma Comissão (ou departamento) de assuntos para a mobilidade rodoviária, dentro da administração da cidade, que incluirá a polícia, o departamento de trânsito municipal, o provedor dos transportes públicos (NIO, OVB). O planeamento e controle do tráfego de todas as “modalidades” deve estar agrupado sobre a mesma tutela. (Modalidades: carros, bicicletas, peões, autocarros, eléctrico).

# Explicações gerais

## **Pessoas com deficiência**

Com a pauta política de mobilidade, Volt gostaria de ter o foco nas pessoas com necessidades especiais. Pessoas que dependem de uma cadeira de rodas ou de um andarilho recebem uma consideração especial.

Um exemplo:

Wilhelmsplatz é um íman especial para as multidões. O mercado semanal é

frequentado entre muitas pessoas.

Um bom planeamento de tráfego rodoviário significa levar em consideração as pessoas com deficiência. Para nós, isso significa criar mais lugares de estacionamento onde pessoas com deficiência possam estacionar, para poderem participar na vida pública.

Muitas vezes estamos dependes da viagem de carro. Portanto, também exigimos estacionamento com uma identificação para deficientes físicos com as marcações

G e aG, com cinco vagas designadas neste local.

Poderia-se ainda, tornar o acesso ao mercado semanal fácil, fechando as ruas

laterais, a leste e a oeste.

Idioma e gênero:

A linguagem cria realidade. É por isso que falamos de ciclistas e não de mulheres ou homens ciclistas, é por isso que falamos de peões e não de mulheres ou homens peões.. As línguas estão em constante mudança e com este trabalho gostaríamos de contribuir para esta mudança, para que todos os géneros se possam encontrar em nossos textos e assim não excluamos ninguém.