



Contributo e recomendações da MUBi para o Plano Ferroviário Nacional em consulta pública

O sector da mobilidade e transportes passou em 2019 a ser o sector com maior peso nas emissões em Portugal¹, e assim se manterá no futuro antevísivel. É o sector que mais dificuldades tem tido em responder às necessidades de redução de emissões e estas têm aumentado continuamente desde 2013. Os transportes rodoviários são responsáveis por 95,4% (16,94 Mt CO₂eq em 2018) das emissões do sector e também pela falta de qualidade do ar nas nossas cidades (a poluição atmosférica mata cerca de 6.000 pessoas em Portugal anualmente).

O sector da mobilidade em Portugal é caracterizado por uma forte e crescente dependência da utilização do automóvel, sendo o segundo país da União Europeia que mais utiliza este modo, o segundo país com menor percentagem de utilização de transportes colectivos e um dos países em que menos se utiliza a bicicleta.

A MUBi congratula-se que Portugal tenha um plano para a infraestrutura ferroviária nacional e do material circulante para fazer face às necessidades emergentes da mobilidade sustentável e ser um pilar do combate às alterações climáticas. **Mas lamentamos profundamente que a intermodalidade da ferrovia com a mobilidade activa seja totalmente ignorada neste plano.**

Recomendações Estratégicas

Um Plano Ferroviário Nacional, pela sua dimensão, longevidade, custos e impactos na vida de milhões de portugueses ao longo de muitos anos, deverá obrigatoriamente articular-se com outras estratégias nacionais de transportes e mobilidade, nomeadamente a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável 2020-2030² e a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Pedonal 2030, com os planos locais de mobilidade, com instrumentos estratégicos nacionais em outras áreas, nomeadamente ambiental e climática, saúde pública e desenvolvimento sustentável, e integrar desígnios de instrumentos internacionais relevantes como os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável³ e a Agenda Urbana⁴ das Nações Unidas.

¹ Agência Portuguesa do Ambiente (2021), Portuguese National Inventory Report on Greenhouse Gases Emissions 1990-2019. <https://www.apambiente.pt/sites/default/files/Clima/Inventarios/NIR20210415.pdf>

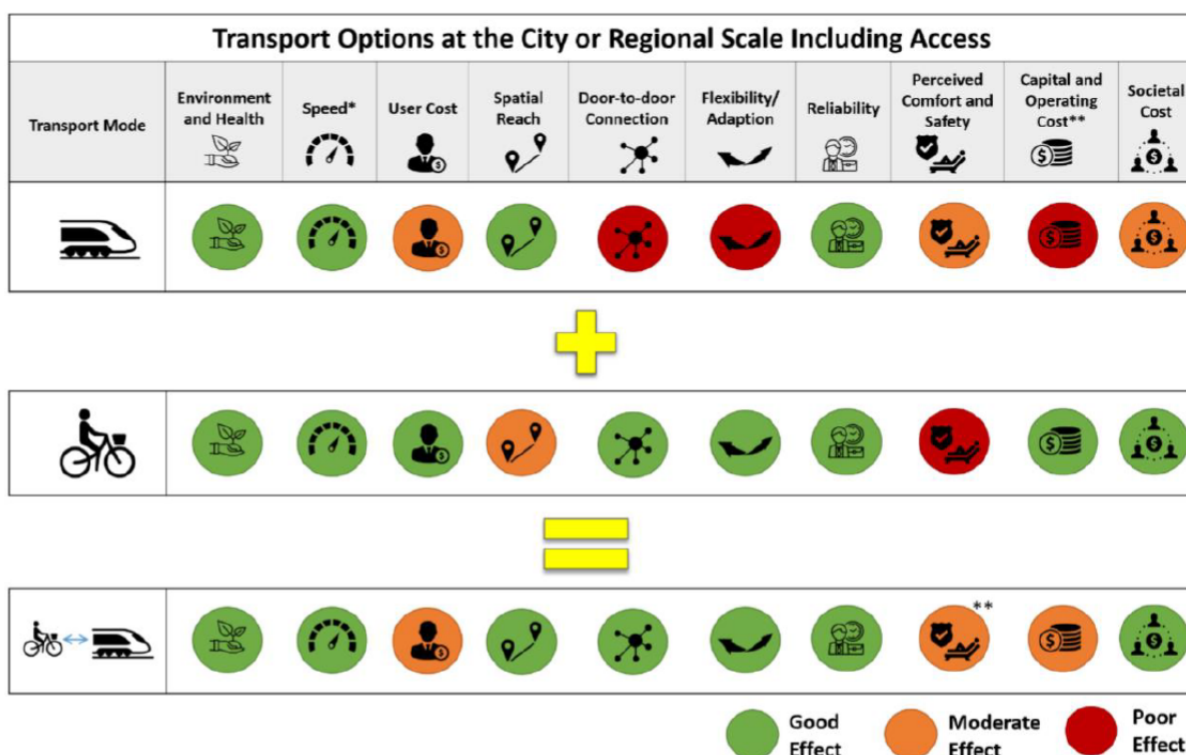
² Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019. <https://dre.pt/home/-/dre/123666113/details/maximized>

³ Organização das Nações Unidas (2015), Sustainable Development Goals. <https://sdgs.un.org/>

⁴ Organização das Nações Unidas (2016), The New Urban Agenda. <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>

Um Plano Ferroviário Nacional só poderá ser verdadeiramente bem sucedido se estiver integrado em, e contribuir para, estratégias de mobilidade sustentável em todas as escalas territoriais. **A MUBi recomenda que o desenvolvimento do PNF promova a realização e implementação de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável por todos os municípios com estações ferroviárias nos seus territórios**, promovendo, por exemplo, a eliminação ou redução do estacionamento automóvel junto às estações ferroviárias em áreas urbanas densas, a acessibilidade em modos activos e transportes colectivos e a intermodalidade do comboio com estes.

A intermodalidade da bicicleta, em particular, com o comboio constitui uma ferramenta fundamental para substituir viagens em automóveis, pois permite conjugar as vantagens de ambos os modos de transporte, criando sinergias que permitem ao utilizador alcançar a flexibilidade, conforto e fiabilidade necessárias.

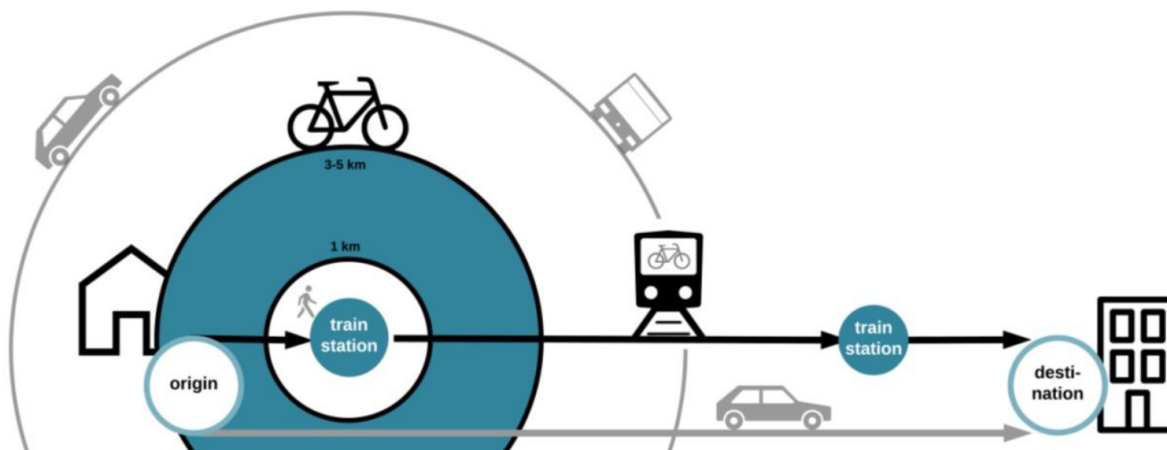


Multimodalidade como modo de acesso (combinação comboio + bicicleta)⁵

A bicicleta é o modo mais rápido em meio urbano até aos 5 km, e a bicicleta eléctrica até aos 10 km e competitiva com o carro até aos 20 km. É o modo de transporte energeticamente mais eficiente e, a seguir ao caminhar, o que menos emissões produz. Um estudo recente, com dados de cidades em toda a Europa, mostrou que os ciclistas produzem menos 84% de emissões de CO2 relacionadas com a mobilidade do que os não ciclistas, e que quem mudou do carro para a bicicleta reduziu as suas emissões em 3,2 kg de CO2 por dia.

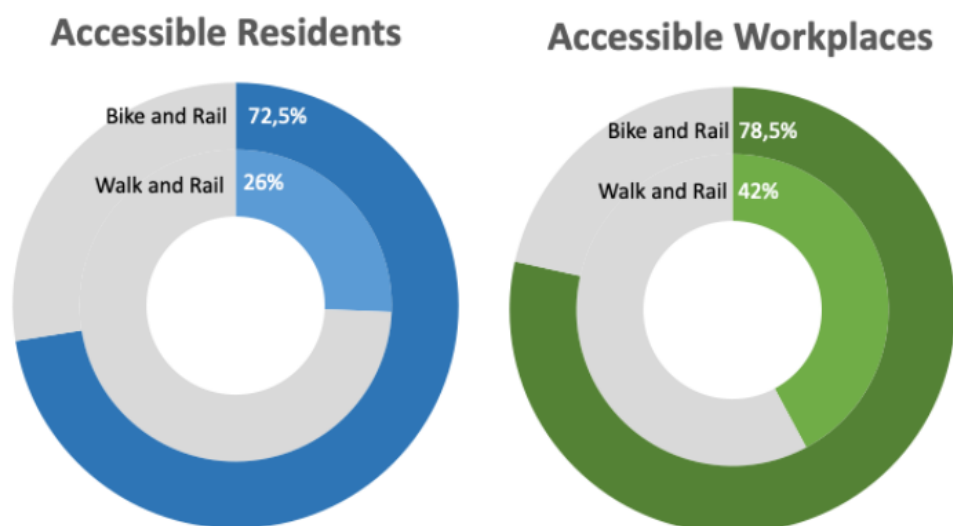
⁵ Sarper (2018), Enabling cycling access to rail stations: Prioritizing and bridging unsafe connections. The development and testing of a 4-Step Bike-Rail cycling corridor identification tool to improve cycling access to rail stations in Toronto, Canada. https://www.researchgate.net/publication/324114902_Enabling_cycling_access_to_rail_stations_Prioritizing_and_bridging_unsafe_connections_The_development_and_testing_of_a_4-Step_Bike-Rail_cycling_corridor_identification_tool_to_improve_cycling_access_t

O transporte ferroviário e a mobilidade activa complementam-se em contexto urbano e suburbano se permitir uma interface simples, rápido e eficaz de regime de intermodalidade.



Articulação da Mobilidade Activa com a Ferrovia⁶

Na Área Metropolitana de Lisboa (2,9 milhões de habitantes), por exemplo, apenas 26% das pessoas residem a menos de 10 minutos a pé de uma estação ferroviária. Mas este valor quase triplica, para 72%, quando se considera um raio de 10 minutos em bicicleta das mesmas estações.



Percentagem de residentes e de locais de trabalho na Área Metropolitana de Lisboa situados dentro de um raio de 10 minutos, a pé e em bicicleta, de estações ferroviárias.⁷

⁶ Leferink, T. S. (2017). Why Cycle To The Railway Station?: A station scanner based on factors that influence bicycle-rail use. With a study on stakeholders in Scotland.

<https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid%3A7653ce93-3a2a-4a1f-b804-0b1c4c206eb1>

⁷ D. S. Vale (2020), Active accessibility and transit-oriented development: Connecting two sides of the same coin, *Urban Form and Accessibility: Social, Economic, and Environment Impacts*, Capítulo 8, Elsevier.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780128198223000031>

Recomendações Genéricas

Segundo a **European Cyclists' Federation (ECF)**⁸, federação da qual a MUBi é associada, as condições para um utilizador de bicicleta usar a ferrovia com sucesso são:

1. **Informação** específica e clara relativa à possibilidade de transportar a bicicleta em viagens, quer nos de divulgação e informação em meios online quer nas estações; E ter informação e sinalética para facilitar a identificação dos percursos ou vagões para transporte de bicicletas;
2. **Preços e bilhética** por viagem desde início e fim de percurso, e não por linha de comboio;
3. **Possibilidade de garantir reserva de lugar para bicicleta** e lugar para passageiro perto das bicicletas nas carruagens;
4. **Acessibilidade no acesso às estações**, dentro das estações, nos apeadeiros, nas portas de acesso aos comboios com as bicicletas;
5. **Capacidade de albergar bicicletas de todos os tipos e tamanhos**, inclusive ter capacidade de facultar tomadas para carregar bicicletas elétricas, ter espaço de manobra dentro das carruagens, ter rampas para bicicletas especiais como cargo ou tandem;
6. **Existência de parques de estacionamento de bicicletas nos principais interfaces e estações de comboio**;
7. **Criação de sinergias de bilhética e protocolos com sistemas de bicicletas partilhadas** para clientes que viajem sem bicicleta para destinos onde existam bicicletas partilhadas;

Recomendações Operacionais

As recomendações operacionais da MUBi para o Plano Ferroviário Nacional passam assim por:

- **Bilhética para bicicletas**: Possibilidade universal nos comboios de longo curso de reservar/comprar bilhetes de viagem para utilizador e bicicleta, sendo passível de escolha de lugares na carruagem mais perto da bicicleta; não deixar ao arbítrio dos revisores a possibilidade de a transportar no comboio.

⁸ Bikes on trains: 7 basic services that give cyclists a smile | ECF, 2017
<https://ecf.com/news-and-events/press-releases/bikes-trains-7-basic-services-give-cyclists-smile>

- **Possibilidade de levar bicicletas em TODOS os comboios**, inclusive os Alfas: acabar com serviços de comboios onde não é possível levar bicicletas, todos os comboios devem ser capacitados para poderem transportar bicicletas. Não faz sentido um utente da ferrovia ter de fazer um downgrade para um Intercidades quando quer levar a sua bicicleta própria para o destino - neste momento só é possível fazer Braga-Faro sem ligações usando o Alfa que não permite o uso da bicicleta.
- **Mais lugares de bicicletas nas carruagens**: todos os comboios devem ter carruagens com espaço dedicado para transporte de bicicletas, e nestas um mínimo de 8 lugares para bicicletas “normais” - não considerando dobráveis, ou cargo/tandem - seguindo assim as diretivas da CE⁹.



- **Estacionamentos nos interfaces, seguros e cobertos**: nos grandes interfaces intermodais haver parques de estacionamento cobertos, vigiados e seguros, que permitam deixar a bicicleta em movimentos pendulares¹⁰;
- Um **sistema de bicicletas partilhadas** dentro dos grandes interfaces intermodais, com tarifas diária e mensal, que permita ao utilizador da rede ferroviária servir-se da bicicleta como meio de transporte na cidade de destino; A CP deverá operar um sistema de bicicletas partilhadas nacionais, a exemplo da OV-Fiets operada pela Nederlandse Spoorwegen dos Países Baixos.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/news/2021-04-29-new-rail-passenger-rights_en

¹⁰ A França, por exemplo, instalará 90 mil lugares de estacionamento para bicicletas de longa duração (vigiados ou com sistema de fechadura, em local coberto) em 1133 estações de comboio, até ao final de 2023.

LOM : 90 000 places de stationnements vélo sécurisés seront déployées aux abords des gares d'ici janvier 2024, Vélo & Territoires, 10 de Junho de 2021.

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/10/lom-90-000-places-de-stationnements-velo-securises-gares/>

- **Categorias de bicicleta:** equipara o transporte de bicicletas dobráveis como bagagem pessoal, como uma mala;



- A **ergonomia dos equipamentos dentro dos vagões/carruagens serem adaptados** para permitirem espaçamento para levar as bicicletas. Preparar o material circulante para ter espaços para estas bicicletas de pequenas dimensões distintos dos espaços de bicicletas, para facilitar os movimentos pendulares (ver foto em baixo de comboio em Bruxelas, que não incomoda os passageiros e não ocupa o espaço destinado a bicicletas normais);



- **Melhorar a acessibilidade no acesso aos comboios**, por quem transporte uma bicicleta. Nomeadamente nos interfaces garantir a circulação e acesso por rampas em escadas, devidamente enquadradas para permitir espaçamento no manuseamento das mesmas.



- **Investir no conforto e segurança do espaço público em torno das Estações**, porque é fundamental fomentar a intermodalidade entre a Ferrovia e a mobilidade activa.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Apartado 2558, EC Praça do Município, 1114-001 Lisboa

<https://mubi.pt/> geral@mubi.pt

28 de Fevereiro de 2023