

PLANO NACIONAL DE PROMOÇÃO DA BICICLETA E OUTROS MODOS SUAVES

A Resolução da Assembleia da República nº 3/2009 vem recomendar ao Governo a realização de um Plano para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves dirigido a entidades públicas e privadas, associações, bem como ao cidadão individual. Segundo a resolução, o Plano deve apresentar estratégias inovadoras, propostas e recomendações, tendo como objectivo fundamental a **promoção dos modos de mobilidade suave** encarados como uma mais-valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel.

Posteriormente, o Despacho Interministerial nº 11125/2010 vem criar um Grupo Interministerial para a concretização deste objectivo – a realização de um Plano Nacional para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves.

Entendendo-se que os contributos de entidades públicas, organizações, empresas, cidadãos, são indispensáveis para um desenvolvimento participado do Plano, solicita-se a sua colaboração no preenchimento deste questionário, na expectativa de obter o seu contributo para a integração das várias perspectivas de abordagem e enriquecimento da proposta a desenvolver.

QUESTIONÁRIO

(Geral - Instituições e Particulares)¹

AS BICICLETAS, OS PEÕES E AS DESLOCAÇÕES DOS CIDADÃOS

O problema

- Na UE as bicicletas têm um peso de 9% no conjunto dos modos de transporte utilizados pelos cidadãos nas suas deslocações (2007).

Esse valor, em várias cidades europeias chega a atingir os 30%. Na cidade de Ferrara, em Itália, que conta com 140 000 habitantes e 100 000 bicicletas, 30% das deslocações são efectuadas neste modo

1. *Porque é que acha que em Portugal ou na sua cidade, a bicicleta não é um modo de transporte mais utilizado?*

Na nossa perspectiva, a não adopção generalizada da bicicleta enquanto meio de transporte em Lisboa deve-se essencialmente a duas grandes razões:

1. O automóvel privado é a opção de transporte mais subsidiada, valorizada e activamente promovida pelo governo e autarquias, assim como pelas empresas e outras entidades. Tal promoção é feita à custa de recursos económicos e de espaço que poderia e deveria ser usado para melhor servir e incentivar o andar a pé, de transportes públicos e de bicicleta, opções mais sustentáveis do ponto de vista económico, ambiental e social. Este subsídio público ao uso do automóvel, em conjunto com um desinteresse no investimento em outros modos de transporte, retira competitividade e atractividade à bicicleta.

Mau desenho urbano e infraestruturas de longa distância criam barreiras à circulação pedonal e em bicicleta, sem contemplarem corredores de passagem e assim obrigando a desvios que tornam estes modos de transporte desnecessariamente mais cansativos e demorados que o que seria natural. O mesmo se passa com as vias de sentido único sem acautelar a excepção para velocípedes sempre que possível.

2. A percepção da segurança do utilizador de bicicleta e da respectiva associação a uma frequência elevada de riscos para a sua vida. No entanto, não se deve concluir que esta percepção da segurança obriga necessariamente à construção de ciclovias ou de percursos que afastem os utilizadores de

¹ Poderão seguir-se questionários específicos dirigidos a Grupos-Alvo de stakeholders,

bicicleta da estrada. O que é necessário é antes reformar muitas das estradas e ruas que fomentam o excesso de velocidade em estradas e ruas cujo desenho induza os seus utilizadores a limitarem a velocidade de circulação dentro das localidades ao que está regulamentado pelo código da estrada (50km/h). Isto pode ser conseguido pela introdução de medidas de acalmia de tráfego tais como introdução de chicanas ou estruturas físicas que retirem o carácter rectilíneo e indutor de velocidade a muitas estradas, assim como a redistribuição do espaço público a favor de modos mais sustentáveis e seguros.

Para além destas duas grandes questões, a falta de infra-estruturas de estacionamento seguras e práticas nas habitações, nos locais de trabalho e nos serviços públicos e zonas comerciais também desincentiva a adopção da bicicleta como meio de transporte.

A ausência de programas nacionais de educação escolar para a condução de bicicletas e de campanhas de promoção cultural deste modo de transporte passa a mensagem de que a bicicleta é um modo menor, e não permite que as pessoas desenvolvam capacidades e as competências necessárias para adoptarem a bicicleta de uma forma mais confiante.

- As deslocações a pé têm vindo a diminuir progressivamente nos últimos anos, representando em 2007, na UE e em Portugal, 15% do total das deslocações, quando em 2001 esse valor era de 25% no nosso país.

2. *No seu entendimento, porque é que o peso das deslocações a pé é cada vez menor?*

A elevada taxa de motorização da população europeia que também se observa em Portugal nas últimas décadas, fomentou um modo de deslocação enquanto prejudicando os demais: a deslocação através de automóvel foi feita à custa da subalternização das deslocações a pé. Por exemplo, o planeamento do território e as suas actividades económicas, através de nova habitação ou de novos empreendimentos (os “outlets”, os “shoppings”) partiam do princípio de que os utilizadores dispunham de carro para se moverem entre tais destinos e as suas casas. A este descontrolo do ordenamento do território acrescenta-se a falta de controlo por parte do Governo e das autarquias do abuso do automóvel.

Este excesso de uso, e de velocidade, origina insegurança rodoviária, congestionamentos, poluição, ruído, invasão dos passeios e espaço pedonal, degradação do espaço público, etc. tendo como consequência o desaparecimento no espaço público dos seus elementos mais vulneráveis – os peões e os ciclistas – desumanizando a cidade e entrando numa espiral de progressivo abandono da rua.

O desinvestimento em infra-estruturas e manutenção do espaço público (passeios ocupados por automóveis e outros obstáculos, a falta de acessibilidade para famílias com crianças, idosos e pessoas com deficiência motora ou visual), a lenta desertificação e morte de zonas da cidade que ficam sem comércio nem habitantes, e todo o incentivo económico, cultural, fiscal e físico à posse e utilização do automóvel, levam as pessoas a deixar de andar a pé, se puderem.

- As iniciativas da Assembleia da República e do Governo de realização do Plano Nacional de Promoção da Bicicletas e Outros Modos Suaves, envolvendo a Presidência do Conselho de Ministros e 4 Ministérios, traduzem uma vontade explícita de promover em Portugal o uso da bicicleta na vida quotidiana dos cidadãos e nas actividades de lazer.

A promoção da utilização da bicicleta na vida quotidiana, envolve os cidadãos em geral (deslocações para o trabalho) e em particular as crianças e jovens (deslocações para a escola).

Uma escola secundária da periferia de Ipswich (130 000 habitantes), no Reino Unido, com cerca de 1000 alunos apresentou uma taxa de utilização da bicicleta nos trajectos escolares de 61%

3. *Que constrangimentos seria necessário ultrapassar para que o uso da bicicleta na vida quotidiana das crianças que vão para a escola comece a ser uma realidade?*

Os pais e encarregados de educação são parte fundamental nesta questão, pois são eles que têm de sentir que os seus filhos estão seguros na rua, e são eles que, nos seus automóveis, congestionam e aceleram as ruas por onde as crianças passam. Será então necessário intervir junto deste grupo da população, com acções de sensibilização e consciencialização relativamente a estas questões, e aqui as próprias escolas e professores são um dos meios mais directos para o fazer. Acções de consciencialização e formação dirigidas às crianças são também fundamentais – elas são o veículo privilegiado para que muitas das mensagens e incentivos cheguem aos pais. Estas acções deverão incluir a formação na condução segura da bicicleta, “pedibuses” e “bicibuses”.

É também imprescindível dar sinais claros aos pais que a autarquia e a escola está atenta e cuida da segurança das crianças. É por isso fundamental garantir a efectiva segurança dos percursos o que implica reduzir o volume e a velocidade de tráfego (por exemplo, criando zonas 30) nas imediações das escolas, nas zonas residenciais e nos principais eixos de acesso às escolas de forma a fortalecer o sentido de proximidade e segurança. Outra medida essencial é a inclusão dos acidentes de bicicleta no seguro escolar.

- Em Dublin, 11% das pessoas que se deslocam para o emprego declaram que a bicicleta é o seu meio de transporte principal.

4. *Que constrangimentos seria necessário ultrapassar para que o uso da bicicleta nas deslocações pendulares dos cidadãos que vão para os seus empregos, comece a ser uma realidade?*

Tornar tão ou mais vantajoso economicamente para uma empresa dar uma bicicleta de serviço aos seus funcionários em vez de um automóvel.

Tornar tão ou mais fácil para um empregado estacionar e proteger a sua bicicleta no local de trabalho do que um automóvel – e tornar estas condições uma vantagem para as empresas do ponto de vista fiscal, ou outro.

Criar incentivos fiscais, ou outros, que tornem efectivamente mais vantajoso para um empregado e para uma empresa privilegiar o uso da bicicleta em detrimento do automóvel. Tal poderá implicar também a criação de desincentivos fiscais aos veículos de empresa, assim como um mais apertado controlo de fugas fiscais aos rendimentos transformados em oferta de carro e combustível das empresas ao empregado.

Novamente, é essencial trabalhar a percepção da segurança para que o prazer, a liberdade e a ética própria do andar de bicicleta não sejam abafados pelos riscos que ela poderá incorrer. Diminuir a velocidade do trânsito e a carga de tráfego que cada estrada acomoda, combinada com sinalização horizontal e um enquadramento adequado à bicicleta (e não marginal) no Código da Estrada é um passo essencial.

A existência de estacionamento para bicicletas também aumenta a sua visibilidade e dá-lhe espaço no plano público. A possibilidade de mais autocarros e o metropolitano transportarem bicicletas em horários mais vastos dará também uma grande vantagem à escolha da bicicleta como modo de transporte principal entre o local de residência e o local de trabalho.

Finalmente, a existência de uma rede pública de bicicletas partilhadas agiliza todo este processo, mas torna-se necessário que a sua implementação vá para além de uma rede de ciclovias. O que é necessário, mais uma vez, será redesenhar as estradas e ruas da cidade de forma a contemplarem também os utilizadores da bicicleta, e no fundo, reverter as diminutas taxas de ocupação automóvel e consequente esbanjar de espaço público a favor de outros usos.

A resposta

- Conduzir o cidadão a escolher como modo de deslocação alternativo, diária ou pontualmente, a bicicleta, exige respostas públicas em vários domínios, a nível: das infra-estruturas físicas (circulação e estacionamento na escola, em equipamentos, serviços no local de trabalho); da segurança rodoviária; da educação/formação/sensibilização; da disponibilização de veículos a custos acessíveis; de incentivos; do envolvimento do sector produtivo e tecnológico.

5. *O que acha que é preciso fazer para resolver os obstáculos existentes nestes vários domínios e promover a adesão à utilização da bicicleta?*

Infra – Estruturas Físicas:

- Soluções de desenho da via que incluam passadeiras elevadas, almofadas, e outro métodos físicos de acalmia de tráfego.
- Promover a existência de chuveiros disponíveis para trabalhadores das empresas públicas e incentivos para as privadas.
- Parques para bicicletas dentro dos recintos escolares de forma a reduzir a probabilidade de furto.
- Seleccionar criteriosamente ruas que necessitem de obstáculos físicos para imedir estacionamento ilegal. (pilaretes, vasos, etc.)
- Parques fechados que permitam guardar a bicicleta durante a noite nos grandes terminais e interfaces de transporte.

Segurança Rodoviária

- Fiscalização e garantia de cumprimento da Lei existente, principalmente no que concerne à velocidade e estacionamento ilegal.
- Generalização das zonas 30 para os bairros residenciais ou em zonas com forte presença de peões ou bicicletas.
- Colocar o ónus da responsabilidade dos acidentes no potencial agressor (veículo mais pesado) e não nas vítimas (e.g. strict liability).

Educação/formação/sensibilização

- campanhas massivas sobre a adesão à bicicleta. Promover de forma simples a simplicidade da bicicleta. Evitar usar demasiado equipamento específico nos modelos a representar os ciclistas na campanha. (capcete, coletes reflectores, lycras, etc.)
- Campanhas dirigidas aos automobilistas mostrando que também eles beneficiam por cada pessoa que opta pelo bicicleta. Seja na qualidade do ar, na segurança da via, no congestionamento, etc.
- Disponibilizar formação em escolas, de aulas de condução em bicicleta.

Disponibilização de bicicletas a custos acessíveis

- generalizar os sistemas de uso partilhado, com baixo custo para o utilizador. Incluir sistemas de análise custo-benefício para que a percepção política sobre o que é uma “despesa” passe a ser de um “investimento”.

Incentivos

- Incentivos fiscais, no mínimo proporcionais aos existentes para veículos eléctricos a quem adquirir uma bicicleta.
- Descontos para estudantes no uso de sistemas de uso partilhado e possibilidade de transporte gratuito da bicicleta em transportes como o alfa pendular e intercidades.

Envolvimento do sector produtivo e tecnológico

- Criação de concursos nacionais de design, e prémios de I&D, para estimular a criação de novos modelos com elevado valor utilitário, mas também componente estética, que permita tornar a indústria nacional de bicicletas mais competitiva.
- Incitar a criação de um cluster que permita ter campanhas de marketing e estratégias agregadoras e potenciar desta forma o volume de produção da indústria nacional.

Os contributos

- Os desígnios deste Plano envolvem uma acção alargada de um vasto conjunto de entidades: Administração Central e Local, operadores de transportes, promotores urbanísticos, entidades empregadoras, instituições não governamentais, associações de utilizadores, instituições de educação, instituições de saúde, universidades e centros de investigação, sector produtivo, etc.

6. *(a) De que forma a sua instituição ou actividade pode contribuir para o objectivo de alargamento do uso da bicicleta a mais cidadãos?*

A MUBi assume como sua missão ajudar a criar condições para que qualquer pessoa possa utilizar a bicicleta como veículo de forma fácil, agradável, eficiente, e segura, e que os benefícios desta opção sejam amplamente reconhecidos.

Desta forma, desenvolvemos acções e projectos que se podem organizar em torno das seguintes áreas:

- Proposta de alteração do Código da Estrada: Neste âmbito, a MUBi tem um dossiê que continua a desenvolver com a identificação pormenorizada das falhas do actual CE e respectivas propostas concretas de alteração, com a devida justificação técnica. Estamos articular esforços com outras entidades, subscrevendo a petição com vista à alteração do CE para o tornar mais justo e protector dos ciclistas e peões. O objectivo geral deste projecto é promover a adopção de regras que integrem e protejam os utilizadores de modos suaves de deslocação, em particular os utilizadores de velocípedes, como forma de equilibrar os conflitos rodoviários entre veículos motorizados e a condição mais frágil dos utilizadores de modos activos.

- Promoção e educação para o uso da bicicleta: Há uma lacuna grave a nível nacional e local de sistemas e campanhas de educação e de promoção para o uso da bicicleta, e de educação e sensibilização de grupos específicos cujo comportamento afecta directamente os ciclistas: automobilistas em geral, condutores profissionais (entregas, transportes públicos), forças policiais, técnicos e responsáveis políticos autárquicos, e população em geral. A MUBi tem em desenvolvimento um projecto cujo objectivo é promover o uso da bicicleta como veículo utilitário junto da comunidade, via mudança de atitudes e comportamentos, em especial interagindo com universidades, Juntas de Freguesia / bairros residenciais e Escolas Secundárias. Envolverá seminários de sensibilização para o uso da bicicleta como veículo utilitário, educação e segurança rodoviárias e promoção da bicicleta como alternativa de mobilidade amiga do ambiente, ciclofornas, programas de mentorado (como o programa Bike Buddy),

incentivo à adesão a uma rede de entidades “amigas da bicicleta”, dinamização de actividades lúdicas e culturais em torno da bicicleta, entre outras actividades.

- Acompanhamento de projectos de outras entidades:

a) Sistema de partilha de bicicletas em Lisboa - A MUBi tem vindo a acompanhar o processo de implementação deste sistema, fazendo parte do júri de avaliação da qualidade das bicicletas e procurando que se dê resposta às necessidades reais dos ciclistas urbanos, dando assim um bom mote para outras cidades portuguesas.

b) Implementação das medidas pró-bicicleta seleccionadas no Orçamento Participativo 2010 de Lisboa - No âmbito do Orçamento Participativo de 2009/2010, a CML aprovou uma proposta de alargamento de corredores BUS para nelas permitir a circulação de bicicletas. a MUBi tem procurado obter mais pormenores sobre a implementação deste projecto, cujo projecto-piloto deveria estar implementado no Verão desse ano. Através de continuados contactos com as entidades responsáveis pelo projecto (CML) a MUBi continua a acompanhar este processo, e tenta influenciar a implementação de acordo com as melhores práticas a nível internacional e procurando satisfazer as reais necessidades dos ciclistas urbanos de Lisboa.

c) Acompanhamento da rede de ciclovias em construção em Lisboa e noutras cidades do país.

6. *O que, no seu entendimento, é que o Estado deve fazer para envolver os vários actores referidos?*

O Estado deverá promover uma plataforma onde os vários actores se possam reunir, trocar ideias, perspectivas, experiências, receios, e articular uma estratégia comum, concertada. Deverá também alterar leis e regulamentos que incentivem estes actores a envolverem-se.

O Estado deveria também ser o primeiro a dar o exemplo, tentando deste modo a que os cidadãos se tornem mais receptivos às suas propostas ou iniciativas para incrementar a utilização da bicicleta enquanto meio de transporte. Tal poderá ser conseguido através da realização de planos de mobilidade para instituições do estado com medidas que incentivem o uso de modos mais sustentáveis. Alguns exemplos de medidas são a redução da frota automóvel (incentivando os seus membros a utilizarem outros modos de transporte como os transportes públicos, a bicicleta, o andar a pé), criar as infraestruturas necessárias nos locais de trabalho, etc.

7. *Neste Plano, qual deve ser, na sua perspectiva, o contributo do Estado, para a promoção das bicicletas e do modo pedonal?*

O Estado não deve deixar agravar o fosso de investimento entre os modos de transporte (carros vs. Bicicleta, andar a pé e transportes públicos), trabalhando activamente para o diminuir. Não pode continuar a ter uma agenda dupla de produção de documentos onde se afirma a vontade de encorajar o uso de modos mais sustentáveis mas simultaneamente continuar a investir em infraestruturas rodoviárias e a reduzir a oferta de transportes colectivos.

Este desequilíbrio pode ser diminuído, por exemplo, baixando os impostos na aquisição da bicicleta e produtos relacionados, linhas de crédito bonificado a autarquia que favoreçam o reordenamento de ruas e a introdução de acalmias de tráfego. É de sublinhar que vários estudos provam que ruas em que o fluxo de tráfego diminui, registam um aumento de fluxo pedonal, estimulando por isso o aumento de clientes do comércio de rua e estímulo à economia local e criação de empregos.

O Estado deverá também incluir e privilegiar as necessidades de peões, ciclistas e utilizadores de transportes públicos em todos os projectos: vias rodoviárias, interfaces de transporte público, legislação, benefícios fiscais, etc.

8. *Neste Plano, qual deve ser, na sua perspectiva, o contributo das autarquias para a promoção das bicicletas e do modo pedonal?*

Re-direccionar parte do investimento feito na criação e manutenção de infra-estruturas que visam servir as necessidades de quem se desloca de automóvel para a criação e manutenção de infra-estruturas direccionadas para os peões e os ciclistas.

Desenhar a rua acautelando as necessidades de segurança, mobilidade e conforto de peões e ciclistas, dando-lhes primazia sobre as necessidades dos automóveis.

Introduzir portagens nos centros urbanos para aliviar a pressão dos congestionamentos, da insegurança rodoviária e da poluição, aumentando a fluidez do trânsito para os condutores profissionais (transportes públicos, empresas de logística, profissionais móveis, etc.), aumentando a produtividade das empresas e libertando espaço público para os modos mais sustentáveis.

Reduzir a permeabilidade urbana para os automóveis, aumentando-a para os peões e os ciclistas (ruas de sentido único excepto para bicicletas, elevadores gratuitos ou integrados com os transportes públicos em zonas com declive. Reduzir a velocidade e o volume de tráfego em ruas residenciais através de medidas de acalmia de tráfego tais como chicanes, plataformas, arborização. Garantir a manutenção das vias rodoviárias em níveis de qualidade e segurança para os ciclistas (devido às características específicas das bicicletas, os ciclistas são bem mais sensíveis aos níveis de degradação do piso que os motoristas).