

QUESTIONÁRIO

(Instituições)

As bicicletas, os peões e as deslocações dos cidadãos

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

1.1. De um modo geral, a hierarquia e a estrutura da rede viária só estão planeados e organizados para os veículos motorizados; Os PDM definem perfis de eixos viários com largura de vias acima dos 3m promovendo velocidades de circulação motorizada acima dos 50km/h, ausência de planeamento com requisitos e organização de zonas programáticas que além de serem pouco pormenorizados, por vezes são mono-funcionais e não apresentam flexibilidade suficiente para densificar e introduzir actividades ou vivências diferentes daquelas definidas no PDM.

1.2. Fraca promoção do modo bicicleta, por exemplo, em Lisboa, no estudo de mobilidade da cidade (2004), nomeadamente, no que diz respeito a objectivos, metas e programa de acção, não tem qualquer referência ao modo bicicleta, apesar de haver uma revisão e inversão daquela política com a implantação das ciclovias e da futura aquisição de 2500 bicicletas para a cidade;

1.3. Inexistência da promoção, em especial na formação e educação escolar aos vários níveis;

1.4. A estrutura do “Código da Estrada” condiciona o desenvolvimento de redes cicláveis nas cidades, ao mesmo tempo que remete o utilizador de bicicleta para segundo plano, sendo o mesmo obrigado em muitos casos, ou a percorrer percursos desadequados à bicicleta, ou a colocar-se em situações de perigo.

1.5. O planeamento e a organização do sistema de acessibilidade estão ausentes da articulação da mobilidade sustentável com o ordenamento do território, ambiente e energia;

1.6. No planeamento e organização de Planos de Acessibilidade, ausência de criação de condições de segurança e conforto nas redes viárias para quem circule de bicicleta.

1.7. Nas cidades, o fenómeno da periurbanização, contribuiu também para uma maior dependência no automóvel – as distâncias aumentaram, pois o automóvel assim o permitia, e a conseqüente deslocação das pessoas para as periferias, levou a que se criassem mais vias rápidas para darem resposta às necessidades que o uso abusivo do automóvel acarreta – entrou-se num ciclo vicioso, onde mais estradas chamam mais carros, mais carros exigem mais estradas, e com isto, um expandir das cidades que tornaram o recurso à bicicleta, em algo impensável para a maioria das populações.

1.8. Modelo de Desenvolvimento de Comércio: Primazia generalizada é dada às grandes superfícies e grandes centros comerciais (*shoppings*) em detrimento do

1/6

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

PNPB/MS – Grupo de Trabalho Interministerial

comércio local. Estes promovem o uso do automóvel para efectuar as compras devido à sua localização distante de zonas residenciais, e zonas de média e alta densidade urbana.

1.9. Em Portugal, a cultura do automóvel tem sido reinante nas últimas décadas. Nunca houve quaisquer incentivos palpáveis para promover a bicicleta como meio de transporte. A bicicleta foi relegada para uma posição de pouca importância, resumindo-se a um brinquedo de criança. Apesar de se estimarem números elevados de posse de bicicleta, as mesmas não são na sua maioria adequadas a uma utilização como meio de transporte. A sensação de perigo, desencoraja também muitas pessoas de se aventurarem no meio de um trânsito caótico, onde a grande maioria dos condutores não demonstra muito respeito pelos outros utentes da via pública.

2. Porque é que acha que o peso das deslocações a pé é cada vez menor?

2.1. A morfologia, a estrutura e a forma de organização urbana alongam as distâncias percorridas pelos vários modos; Criaram-se autênticas barreiras à circulação pedonal no tecido urbano, tudo em nome da fluidez automóvel. Os passeios foram reduzidos ou indevidamente ocupados por equipamentos urbanos, (isto quando não o são também ocupados pelo estacionamento automóvel). Em geral, as nossas cidades perderam ou viram muitos dos espaços pedonais serem degradados.

2.2. O comodismo, resultante de hábitos de vida sedentários. Na cultura de promoção do automóvel particular, os transportes colectivos são marginalizados, criando na população, uma conotação negativa para com os mesmos - “só anda de transportes colectivos, quem não tem dinheiro para ter o seu carro próprio” (o mesmo preconceito, também se aplica a quem anda de bicicleta como meio de transporte).

2.3. Pouca promoção da mobilidade sustentável com o esclarecimento dos custos reais das deslocações em automóvel particular (directas e indirectas).

2.4. O aumento da rede e subsequente oferta rodoviária urbana, sub-urbana e inter-urbana nas últimas duas décadas é dezenas de vezes superior ao aumento da rede ferroviária urbana, sub-urbana e inter-urbana (em muitos casos, a rede ferroviária tem sido até reduzida).

2.5. A periurbanização, tornou impossível a criação de redes de transportes eficientes, que dêem resposta às necessidades de todos. Mais uma vez, as pessoas recorreram mais ao transporte individual, numa lógica de transporte porta-a-porta, deixando de fora o lugar que a deslocação a pé tinha na ligação das paragens de transportes aos destinos. Alguns operadores de transporte público, tentando competir com esta oferta de serviço porta-a-porta que o veículo particular concede, têm reduzido bastante as distâncias entre paragens, resultando num serviço aparentemente mais cómodo, mas mais lento – mas que reduz também as distâncias percorridas a pé.

2.6. O aumento do valor dos passes sociais e dos transportes colectivos em geral.

2/6

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

3. Que constrangimentos seriam necessários ultrapassar para que o uso da bicicleta na vida quotidiana das crianças que vão para as escolas comece a ser uma realidade?

3.1. Esta situação depende de factores como a sensibilização das famílias e das escolas, podendo numa primeira fase existir um papel activo das câmaras municipais e juntas de freguesia em melhorar as condições dos arruamentos para desacelerar o trânsito, e em simultâneo promover sistemas tipo "bici-bus" onde as crianças vão escoltadas por ciclistas experientes ou outros exemplos como as actividades promovidas pela "Sustrans" no Reino Unido onde existem diversos programas comunitários e nacionais neste sentido.

3.2. Abrir esquemas de circulação de acesso às escolas com o ordenamento da via pública, sinalização vertical e horizontal compatível à limitação da velocidade de circulação e do estacionamento nos eixos principais e secundários. No caso dos arruamentos próximos de zonas residenciais de maior densidade e escolas deveriam ser criadas zonas de atenuamento de velocidade de trânsito rodoviário (chicanas, faixas estreitas, etc.) e campanhas maciças de multa aos carros estacionados de modo desordenado e abusivo, que criam insegurança ao ciclista e ainda mais quando este é uma criança.

3.3. Introdução da bicicleta como meio de transporte, nos programas curriculares – isto deverá ser feito de um modo faseado, mas tendo como objectivo chegar a um modelo semelhante ao holandês, onde todos os jovens recebem não só formação na condução da bicicleta, mas também do código da estrada. Isto é feito desde idades muito jovens (ver vídeo: http://www.youtube.com/watch?v=16A00_08r3o)

3.4. Criação de infraestruturas nas escolas para receberem as bicicletas com boas condições.

3.5. Dinamizar a discussão com os diversos intervenientes desta área, não só Escolas mas também Associações de Pais, Associações de Estudantes, Associações de Família (por ex. APFN), Colégios particulares, Ministério da Educação, Professores, Municípios e Juntas de Freguesia. (à semelhança das acções da "Sustrans" no Reino Unido).

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

4.1. Penalizar fiscalmente a atribuição de automóvel aos funcionários como modo de remuneração. Esta prática actual, resulta não só numa maior utilização do automóvel particular, como se traduz numa fuga às contribuições para a Segurança Social. Estima-se que na Europa, cerca de 70% das deslocações das frotas automóveis das empresas, sejam de carácter particular.

4.2. Falta de incentivo fiscal à compra da bicicleta, por meio de incentivos às empresas para os seus funcionários utilizarem a bicicleta como meio de transporte. (exemplo inglês Bike2work: <http://www.bike2workscheme.co.uk/>)

PNPB/MS – Grupo de Trabalho Interministerial

4.3. Conversão de estacionamento automóvel em estacionamento para bicicletas nas zonas empresariais.

4.4. Falta de Planos de Deslocações Urbanas para as empresas.

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

5.1. Legislação adequada para acessibilidade às redes de transporte público, nomeadamente, no que diz respeito ao ordenamento de interfaces e “lay-out” do material circulante com vista a melhor integrar o transporte de bicicletas, bem como promovendo a intermodalidade.

5.2. Legislação adequada, nomeadamente no Código da Estrada para o ordenamento da via pública, oferecendo a coerência necessária à integração do modo bicicleta e garantindo os direitos dos ciclistas e peões como intervenientes no espaço público. Implementar o princípio da inversão do ónus da prova para efeitos de responsabilidade civil (à semelhança do que já sucede em outros países da UE: <http://www.youtube.com/watch?v=4 Bq1vxCUvo>).

5.3. Acalmia das velocidades, não só através da introdução de zonas 30 onde adequado, mas também através do redesenho do espaço urbano, desincentivando assim a transgressão (há avenidas onde o limite é de 50Km/h, mas cujas características manifestamente “incitam” á circulação a velocidades francamente superiores). Fiscalização de velocidade e de estacionamento abusivo, e punição efectiva de quem transgride – o sentimento de impunidade reinante no nosso país, é o maior incentivo ao incumprimento das leis vigentes.

5.4. Estabelecimento de Redes Cicláveis, nomeadamente, definindo o espaço público para a abertura de parques de estacionamento nas interfaces, os esquemas de circulação nas cidades em zonas 30 e em eixos viários principais e secundários. Criação de infraestruturas de excelência, de modo a oferecer alternativas às vias onde a convivência entre automóveis e bicicletas não é a melhor.

5.5. Elaboração de Planos Deslocações Urbanas de cidades, das administrações central e local e das empresas, com promoção dos modos suaves.

5.6. IVA: Isenção ou substancial redução deste imposto na compra de bicicletas ou outros incentivos fiscais.

5.7. Controlo da periurbanização, e incentivos para fomentar o regresso aos centros urbanos, das populações que actualmente residem na periferia sub-urbana.

5.8. Campanhas publicitárias de qualidade, “vendendo” a bicicleta de um modo positivo e apelando às emoções. (seguir o exemplo da campanha da Carris: <http://www.youtube.com/watch?v=13EUx LA37s>, ou da *Transport for London*: <http://www.youtube.com/user/TransportforLondon>)

4/6

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

PNPB/MS – Grupo de Trabalho Interministerial

5.9. Roadshow pelo país inteiro, passando por todas as cidades e principais vilas – feito em articulação com as empresas de transportes colectivos, e evitando as habituais deslocações de comitivas em automóveis particulares.

5.10. Revitalização dos espaços urbanos, alterando a lógica da sua concepção em função das pessoas e não dos automóveis. Cidades mais humanizadas, com mais espaços para as pessoas, com desenhos urbanos inclusivos (integrando o DL 163/2006)

5.11. Penalização da mobilidade automóvel individual; não só através do aumento da carga fiscal nos combustíveis; uma real taxação às distâncias percorridas; taxação do acesso a zonas urbanas onde o trânsito automóvel se quer reduzido (ou inexistente); aumento dos custos do estacionamento nessas mesmas zonas. Um automóvel eléctrico, embora possa reduzir as emissões e as desloque para fora dos centros urbanos, ocupa o mesmo espaço que um automóvel a motor de combustão, e em virtude do seu peso, continua a ser um veículo pouco eficiente, e que representa um perigo para os peões e utilizadores de bicicleta ou outros modos suaves.

5.12 O estado deverá liderar pelo exemplo – promovendo o uso da bicicleta entre os funcionários da administração pública, detentores de cargos políticos, forças de segurança, defesa e protecção civil.

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

6.1. Através da Elaboração dos Planos Deslocação Urbana, campanhas de promoção e divulgação, apoio à formação e à informação.

6.2. Campanha por 1.000.000 utilizadores de bicicleta até 2015.

6.3. Dinamização do roadshow (ponto 5.9)

6.4. Certificação de infraestruturas para as bicicletas (ciclovias, estacionamentos, etc.)

6.5. Elaboração de manuais técnicos e outros documentos de promoção e divulgação da bicicleta.

6.6. Criação do projecto “Portugal Amigo da Bicicleta”, certificando empresas e municípios, em diversos escalões, à semelhança do projecto norte-americano “Bicycle Friendly America”;

7. O que é que o Estado deve fazer para envolver os várias actores referidos?

7.1. Lei para a criação de autoridades responsáveis de transporte fora das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, com conselhos gerais, executivos e consultivos;

7.2. Reforma fiscal com incentivo aos modos alternativos (modos suaves e TP) que promovam deslocações em alternativa ao uso do automóvel;

5/6

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

PNPB/MS – Grupo de Trabalho Interministerial

7.3. Lei para a obrigatoriedade da elaboração dos PDU para as cidades com população de mais de 20 mil habitantes ou os municípios com população de mais de 50 mil habitantes e com necessidade de apresentação ao financiamento do investimento em redes de TP e modos suaves;

7.4. Promover conferências inter-concelhias, colóquios no ensino, seminários e outras iniciativas de divulgação com representantes do sector da saúde e do desporto.

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

8.1. Para além de intervir, através de legislação adequada, pelos incentivos fiscais ao uso dos modos alternativos (suaves e TP), deve promover com o PNAC e o PNPA através de programas de acção e/ou PDUs, a utilização deste modo suave, ou seja, coordenar acções com outros Planos nacionais.

8.2. Criação de campanhas de formação e de informação/divulgação – ex: manuais e guias de boas práticas.

8.3. Coordenação interministerial na promoção dos modos alternativos ao automóvel, programando o apoio aos projectos de mobilidade e acessibilidade sustentável.

8.4. Criação de incentivos directos, à deslocação em bicicleta ou outros modos suaves. (dedução em IRS das despesas com transportes públicos, bónus aos funcionários da administração pública que se façam deslocar para o emprego a pé ou de bicicleta, etc.)

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

9.1. Para além de intervir, através do PDU, deve organizar e gerir toda a acessibilidade local para melhorar as condições estruturais da via pública.

9.2. Promover programas intermunicipais de uso dos modos alternativos, nomeadamente, os modos suaves.

9.3. Apoiar as escolas com formação e informação ao incentivo do uso da bicicleta.

9.4. Monitorizar os programas de acção de apoio ao incentivo da bicicleta.

9.5. Organizar e gerir os esquemas de circulação locais.

9.6. Divulgar manuais e guias de boas práticas do uso da bicicleta.

Notas finais:

Junto anexamos para vossa referência um memorando (actualizado) já entregue em 2006 pela FPCUB à Secretária de Estado dos Transportes contendo muitas das preocupações manifestadas no actual questionário do IMTT.

Nome: José Manuel Caetano

Entidade: Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta

6/6

Rua Bernardo Lima 35, 2º B
1150-075 Lisboa
Apartado 4031 - 1501-001 Lisboa
Tel. 213159648, Fax: 213561253
fpcub@fpcub.pt | www.fpcub.pt

MEMBRO: E.C.F.- European Cyclists' Federation, A.I.T.- Alliance Internationale de Tourisme | Confederação Portuguesa das Associações de Defesa do Ambiente | UECT - Union Européenne de Cyclotourisme, ConBici - Coordinadora Ibérica en Defensa de La Bici
COPPT - Confederação Portuguesa de Prevenção do Tabagismo | ONGA de âmbito nacional registada na APA - Agência Portuguesa de Ambiente