

# **Autárquicas 2013**

# Recomendações da FPCUB às candidaturas autárquicas para uma Mobilidade Ciclável

Nas cidades Europeias tem-se dado prioridade a Planos de Deslocações Urbanas que privilegiem uma mobilidade sustentada em modos suaves e TP. A multiplicidade dos motivos e percursos realizados nas Cidades, originam volumes e intensidades de tráfegos que devem ser harmonizados na usufruição das redes de transporte, tentando economizar espaço, tempo e energia. Nas cidades em que as pessoas tenham dificuldades em se movimentarem são cidades pouco apelativas e onde a produtividade e fruição da cidade como centro de cultura e lazer estarão também comprometidas tal como o desfrutar de um ambiente saudável em que as crianças possam simplesmente brincar na rua.

Em Portugal, intensificou-se desmesuradamente o uso do automóvel - onde as cidades têm vindo a ser pensadas e desenhadas para o automóvel, em vez do peão. Por outro lado, 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, 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.

O fenómeno da suburbanização e periurbanização resultante da dispersão urbana, por seu lado, contribuiu também para uma muito maior dependência no automóvel – as distâncias aumentaram e a rede rodoviária foi reforçada com Itinerários principais e complementares de modo a dar resposta às necessidades - entrando-se num ciclo vicioso, onde a geração/atracão de tráfego automóvel substituiu os modos sustentáveis. A expansão do modo automóvel registada nos últimos 40 anos transformou as acessibilidades das cidades, anulando o recurso à bicicleta, diminuindo a procura dos transportes coletivos e as deslocações a pé.

# Mudar o uso dos modos de transporte, tornar o sistema de deslocações sustentável

Na maioria das cidades portuguesas, o principal responsável pela ineficiência ambiental e pelo incumprimento das metas do Protocolo de Quioto, em resultado das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do sector dos transportes. O automóvel é também o principal responsável por congestionamentos e ocupação de ruas e praças, originando dificuldades de mobilidade que atrasam o normal desenrolar da vida nas cidades. Cerca de 52% da balança de importações é gasto com a compra de combustível fóssil.

Na Europa, 30% dos trajetos efetuados em meio urbano com recurso ao automóvel cobrem distâncias inferiores a 3 km e 50% são inferiores a 5 km. Com efeito, neste tipo de trajetos, o automóvel pode ser substituído pela bicicleta por parte da procura, contribuindo para uma diminuição efetiva dos congestionamentos dentro das cidades, assim como dos efeitos nefastos associados. Como mudar o uso dos modos de transporte e tornar o sistema de deslocações sustentável?



### **Diretrizes Mundiais e Europeias**

É consensual entre diversos especialistas e políticos que a utilização da bicicleta como forma de mobilidade e lazer deve fazer parte da agenda de qualquer autarquia verdadeiramente empenhada na qualidade de vida e ambiente de um concelho e com a saúde, ocupação dos tempos livres dos jovens, necessidades de mobilidade, recreação e prática desportiva dos seus munícipes.

As deslocações a pé e de bicicleta proporcionam mais proximidade, segurança e qualidade de vida, potenciando o comércio local e o turismo. Adicionalmente quanto menos automóveis e mais pessoas circularem na cidade (a pé ou de bicicleta) mais seguras e respiráveis se tornam as suas ruas atraindo ainda mais pessoas. Por cada 5% de aumento na repartição modal a favor dos modos suaves, há uma economia de cerca de €500 milhões por diminuição do número de doenças.



Apostar na promoção da bicicleta como modo complementar de mobilidade ao andar a pé e aos transportes públicos, por ser um veículo não poluente, trará benefícios a médio e longo prazo ao ajudar a resolver problemas nos sectores do ambiente, transportes e trânsito. Além de ecologicamente correta uma política que seja orientada para medidas que fomentam o aumento do número de utilizadores de bicicleta será lucrativa em termos financeiros, por poupança de recursos energéticos e monetários e pela criação de mais valias comerciais e económicas.

### Livro Verde dos Transportes e Agenda Local 21

Na Europa, o Livro Verde dos Transportes recomenda aos governos, regiões e municípios, o aumento da repartição modal dos modos alternativos: o Transporte Público e os Modos Suaves. O aumento de utilizadores de bicicleta é muito positivo pois, desde logo, altera a vivência da cidade, diminuindo o número de automóveis e ao estimular a indústria, o comércio e os serviços, cria emprego e diminui custos com necessidades de parqueamento automóvel e com o absentismo (atrasos ou doença).

Encorajar o uso da bicicleta, além de contribuir para uma redução de poluentes e seus efeitos está já a ajudar a cumprir objetivos das Agendas Locais 21 em muitos países: salvaguarda de recursos, cooperação, envolvimento e participação pública, respeito pelas necessidades sociais, económicas e ambientais.

Ao contrário da Europa, Portugal tem evoluído a um ritmo muito lento, pouca promoção da utilização da bicicleta nas cidades, sobretudo nas vertentes da mobilidade e transporte, para acesso a locais de trabalho e escolas, comércio e serviços. A média europeia de utilização da bicicleta para deslocações pendulares é de 7% de todas as viagens. Em Portugal, esse valor é de 0,5%.

#### **Urbanismo**

O esforço na criação de condições promotoras da utilização da bicicleta tem sido feito essencialmente pelas autarquias. Quer a alocação de espaço público para o trânsito de bicicletas, quer a permissão de partilha de espaços bem como a oferta de zonas de parqueamento e disponibilização de bicicletas de uso público têm contribuído localmente para um incremento do número de utilizadores – percetível nas cidades em que houve esse investimento.



A acalmia da velocidade numa cidade é uma medida que favorece todos os utilizadores da via pública e os cidadãos em geral. Ao se reduzir a velocidade evitam-se acidentes de maior gravidade, torna-se as ruas mais seguras para circular de bicicleta e para usufruir o espaço público, menos ruidosas e com maior qualidade de vida.





A acalmia de tráfego concretiza-se não só através da introdução de zonas 30 onde adequado, mas também através do redesenho do espaço urbano, desincentivando assim a transgressão com gincanas para os automobilistas. A conformidade com o Decreto-Lei 163/2006, que define larguras mínimas para os espaços pedonais, também deve ser respeitada.

Para serviços da administração central ou municipal e empresas com dimensão considerável, a promoção dos modos suaves pode ser complementada com um Plano de Deslocações Urbanas, em que são exploradas as alternativas à utilização do transporte individual.

Os Regulamentos Municipais de Edificação devem incluir mecanismos que obriguem a alocação de espaço para estacionamento de bicicletas nos novos edifícios ou edifícios reabilitados. O Município deverá também adequar uma política fiscal que contrarie a construção ou Planos de Urbanização distante dos principais equipamentos coletivos ou dos centros urbanos

#### Rede Ciclável nas Cidades

Para garantir uma maior segurança e incentivo à circulação em bicicleta sugere-se o estabelecimento de Redes Cicláveis Urbanas, utilitárias e recreativas, em eixos viários principais e secundários, aproveitando também a acalmia de tráfego criadas nos bairros residenciais de zona 30.





A FPCUB defende que as ciclovias não podem ser entendidas apenas para uma vertente desportiva e de lazer, são também vias prioritárias para uma utilização diária para acesso a locais de trabalho, escolas, serviços e zonas comerciais. As ciclovias podem igualmente potenciar a mobilidade diárias de cidadãos com mobilidade reduzida

que atualmente se encontram muito limitados. Muitas das ligações não necessitam de grandes obras – muitas vezes basta uma libertação do espaço ocupado indevidamente por automóveis, sinalização vertical e horizontal nalgumas situações e desnivelamento dos passeios.

# Infraestruturas de apoio



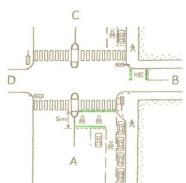
Como medida complementar à criação ou expansão da Rede Ciclável, é necessário dotar a cidade de equipamentos de apoio à utilização da bicicleta. Os estacionamentos para as mesmas deverão ser colocados em locais visíveis e de fácil acesso. Sugere-se a criação de parques de estacionamento para bicicletas junto à entrada de jardins, edifícios da Câmara, escolas, praças, zonas de comércio e terminais/principais estações de transportes públicos.

Para o estacionamento seguro de longa duração pode-se proceder à conversão de estacionamento automóvel em estacionamento gratuito para bicicletas em parques de estacionamento subterrâneos ou silos automóveis municipais. Para além de permitir uma maior segurança para os ciclistas, apresenta também uma vertente pedagógica, sensibilizando e incentivando as pessoas para o uso da bicicleta pela visibilidade que estes estacionamentos conferem.

Disponibilização de bicicletas de utilização gratuita seguindo o exemplo das *Bicing* de Barcelona, *Velib* de Paris, bicicletas que podem ser utilizadas pelos munícipes e visitantes para se deslocarem de um ponto para o outro dos seus trajetos. Nas cidades em que foi implementado um sistema do género, a utilização da bicicleta nas deslocações pendulares mais do que duplicou rapidamente.



Criar caixas de paragem para bicicletas (*Bikes Boxes*) nas interseções semaforizadas, as quais permitem maior segurança para os ciclistas e visibilidade por parte dos restantes utentes da estrada.







## Articulação com outros modos de transporte

Para as redes de transporte público, o utilizador de bicicleta é um cliente potencial que aumenta a eficiência destas redes, o que faz dele um dos segmentos de procura a ser considerado no mercado de deslocações, e pode contribuir também para a rendibilidade social e económica dessas redes, além de prestar um enorme contributo ambiental.



Melhorar os transportes coletivos de modo a tornaramse eles próprios uma marca de qualidade tornando-os cada vez mais confortáveis, seguros, regulares e pontuais e com ligações que sirvam os destinos habituais e que permitam a complementaridade com a bicicleta, por permissão de transporte do velocípede gratuitamente em qualquer horário, e pela disponibilização de condições de parqueamento e de acesso a terminais.

Embora esta não seja uma competência da autarquia, a mesma pode sensibilizar as empresas de transporte em momentos de reunião para a melhoria das condições de transporte de bicicletas nos transportes público, promovendo assim uma intermodalidade.

## Promoção

Sensibilização das famílias e das escolas, podendo numa primeira fase existir um papel ativo 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 atividades promovidas pela "Sustrans" no Reino Unido onde existem diversos programas comunitários e nacionais neste sentido.

Elaboração de manuais técnicos e outros documentos de promoção e divulgação da bicicleta. Divulgar manuais e guias de boas práticas do uso da bicicleta.

Criação de uma pagina na internet sobre Mobilidade em Bicicleta na Cidade que permita informar e formar a população para a utilização da bicicleta no concelho, com percursos, conselhos de segurança, entrevistas a utilizadores, percursos cicláveis, ciclovias, outra informação prática para potenciais/actuais utilizadores de bicicleta.

Encerramento ou condicionamento da circulação motorizada em determinadas vias da cidade nos fins-de-semana e feriados de modo proporcionar a utilização do espaço público por ciclistas, patinadores, peões, promovendo a actividade física e a adopção de estilos de vida saudáveis.

Campanha de visibilidade e prestígio da bicicleta destinada ao público em geral, acompanhada de uma campanha de sensibilização de automobilistas para que partilhem as vias de forma segura.



A autarquia deverá liderar pelo exemplo – promovendo o uso da bicicleta entre os funcionários da administração pública, detentores de cargos políticos, forças de segurança, defesa e proteção civil. Sensibilização de funcionários da autarquia para as vantagens de efetuarem deslocações em bicicleta. Incentivo aos trabalhadores que utilizem regularmente a bicicleta como meio de transporte.



### Educação

Campanha destinada à população estudantil sobre as vantagens da bicicleta no lazer e na mobilidade e sobre a importância das regras de segurança rodoviária.

Introdução da bicicleta como meio de transporte, nos programas curriculares - isto deverá ser feito de um modo faseado, mas tendo como objetivo 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.



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 (gincanas, faixas estreitas, etc.).

Cedência de bicicletas às escolas, visando promover hábitos saudáveis entre os jovens, apoiar a realização de actividades desportivas na escola e permitindo-lhes deslocar-se em bicicleta, e criação de infraestruturas nas escolas para receberem as bicicletas com boas condições

# Oportunidades Código da Estrada e Legislação

A FPCUB tem feito esforços no sentido de alterar o Código da Estrada no que respeita aos velocípedes, de modo a se aproximar das outras legislações europeias e sofrer também algumas alterações nos sistemas nacionais de taxas com o objetivo de promover a bicicleta para o trabalho. Não faz sentido, por exemplo, que uma taxa de IVA para uma bicicleta seja igual à de um automóvel.

Incentivo fiscal à compra da bicicleta, por meio de incentivos às empresas para os seus funcionários utilizarem a bicicleta como meio de transporte.

Penalização da mobilidade automóvel individual; taxação do acesso a zonas urbanas onde o trânsito automóvel se quer reduzido (ou inexistente); aumento dos custos do estacionamento nessas mesmas zonas. Reforma fiscal com incentivo aos modos alternativos (modos suaves e TP) que promovam deslocações em alternativa ao uso do automóvel.

Adoção de legislação específica que integre a bicicleta nos PDM ou Regulamentos Municipais de Edificação e Urbanismo, estabelecendo que em todas as obras de reparação ou de construção de vias urbanas deveriam incluir pistas para bicicleta, e em todos os novos edifícios ou reabilitações que seja alocado espaço para estacionamento de bicicletas no interior dos mesmos.

# 10 medidas propostas para a promoção e apoio ao uso a bicicleta

- ✓ Ter como meta para 2017 que 5% das viagens sejam realizadas em bicicleta
- ✓ Prioridade social e política ao peão > bicicleta > automóvel
- ✓ Aposta numa rede ciclável para deslocações assumidamente utilitárias ou recreativas
- ✓ Criação de bolsas de estacionamento para bicicletas na via pública e zonas de estacionamento seguro para as mesmas no interior de edifícios municipais
- ✓ Rede de bicicletas de uso partilhado
- ✓ Fechar ao trânsito motorizado uma avenida emblemática do município permanentemente, num período semanal, ou numa altura do ano
- ✓ Envolver a comunidade de utilizadores de bicicleta no planeamento da rede ciclável
- ✓ Incentivar as empresas de transportes públicos a permitir o transporte de bicicletas em determinados horários (pelo menos 2 períodos por dia que permitam os movimentos pendulares), a facilitar o acesso ao interior do transporte, e instalar estacionamentos seguros para bicicletas nas interfaces, de modo a articular a bicicleta com o transporte público
- ✓ Agilização dos processos de legalização de espaços comerciais relacionados com venda, aluguer ou reparação de bicicletas, e atenuamento de taxas municipais
- ✓ Aplicar medidas para uma efetiva acalmia de tráfego em meio urbano, reduzindo velocidades, acidentes, tornando a cidade mais segura, menos poluída, menos ruidosa, mais apetecível para viver.

#### **A FPCUB**

A Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) tem como objetivo a promoção da bicicleta como forma de mobilidade sustentável seguindo uma política de proximidade com os utilizadores de bicicleta. É nesse sentido que se considera essencial a participação e consulta de quem, hoje mesmo, já circula com este meio de transporte durante o processo de desenvolvimento e conceção de medidas a favor do seu uso. A promoção da bicicleta exige um empenhamento dos órgãos governativos e de toda a sociedade, visando também a mudança dos valores e da imagem associada ao seu uso. É preciso ter também em conta, e para finalizar, que a bicicleta não é a solução, é parte da solução.

A FPCUB é membro da *ConBici*, uma coordenadora ibérica para a defesa da bicicleta, que integra várias associações de Espanha e a Portugal e que promove de dois em dois anos o Congresso Ibérico "A Bicicleta e a Cidade". Pertence também à *European Cyclists' Federation* (ECF), uma federação de utilizadores de bicicleta europeia com uma vasta experiência na assessoria ao planeamento urbano.

Há mais de 20 anos, a FPCUB desenvolve um trabalho de sensibilização das diversas entidades públicas e privadas (administração central e local, empresas transportadoras, etc.) para a necessidade de serem criadas condições de segurança para os cidadãos que utilizam ou pretendem usar a bicicleta para as suas deslocações (lazer, casa-trabalho, casa-escola).

A FPCUB coloca-se à disposição para todos os esclarecimentos que considerem convenientes.

Rua Bernardo Lima 35, 2° B 1150-075 Lisboa Apartado 4101 - 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

