



PROPOSTAS
PARA A PROMOÇÃO DO USO DA BICICLETA
EM LISBOA

Junho 2007

Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta

Secretariado: Rua Bernardo Lima 35, 2º B – 1150-075 Lisboa

Endereço Postal: Apartado 4031 – 1501-001 Lisboa

Tel. 213159648 Fax: 213561253

E-mail: fpcub@fpcub.pt

Web: www.fpcub.pt

Introdução

Lazer, saúde, desporto e transporte sustentável. Estas são algumas das possibilidades da bicicleta, invento idealizado por Leonardo Da Vinci. Para que estas possibilidades se concretizem são necessárias acções concretas que facilitem a utilização da bicicleta.

Em 1999 foi aprovada na Assembleia da República Portuguesa uma resolução no sentido de serem criadas “condições seguras para a circulação de velocípedes nas estradas portuguesas”. Também a União Europeia e a Organização Mundial de Saúde têm apresentado recomendações no mesmo sentido. Pouco tem sido feito em Portugal e mais concretamente em Lisboa para promover o uso da bicicleta.

Em 2000 os participantes da “Vélo Mondial” – Conferência Mundial sobre a Bicicleta redigiram um manifesto que apresenta os mesmos dados também anunciados pela Direcção Geral de Meio Ambiente da Comissão Europeia:

- 75% dos europeus é a favor de medidas preferenciais dadas à bicicleta face ao automóvel no transporte urbano.
- 30% das deslocações em automóvel é inferior a 3 km.
- As emissões de Co2 têm vindo a apresentar valores mais reduzidos em todas as áreas, excepto nos transportes.
- A poluição dentro de um veículo automóvel é superior do que no exterior.
- O ruído afecta gravemente a saúde física e psicológica.

Um grande número de cidades e vilas europeias têm vindo a tomar, nas últimas décadas, medidas para incentivar o uso da bicicleta, tendo em conta as suas potencialidades em meio urbano face ao automóvel. Estas medidas, tomadas pelas autarquias locais, incentivam o uso da bicicleta como:

- Um meio de transporte não poluente que respeita o ambiente, sem emissões de poluentes tóxicos e causadores do efeito de estufa e silencioso.
- Um meio de transporte rápido, não sujeito a grandes problemas de trânsito, fácil de estacionar e que não ocupa excessivamente o espaço público.
- Um meio de transporte democrático, com custos quase nulos relativamente aos de um carro.
- Uma forma simples e barata de praticar exercício físico e adoptar comportamentos saudáveis.

Uma cidade com muitas bicicletas, com bicicletas a serem usadas todos os dias, é uma cidade mais limpa, fluída, mais amável e mais bonita que uma cidade doente por um uso excessivo e desnecessário de veículos motorizados.

Lisboa pode ser uma cidade amiga da bicicleta se for libertado espaço público ocupado indevidamente pelo excesso de automóveis que todos os dias entram na cidade. É imperativo também a criação das necessárias condições de segurança para os que já utilizam e para todos os potenciais utilizadores de bicicleta.

Um maior uso da bicicleta em meio urbano poderá imprimir mudanças significativas, quer na saúde física e psicológica dos habitantes de Lisboa, quer nas relações humanas, como no ambiente e mobilidade urbana.

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 municípios.

O desenvolvimento do sector do turismo em bicicleta em Lisboa, sendo um mercado sustentado e em larga expansão, aliado à componente histórico e cultural da cidade potenciam uma mais valia económica e social para o município: criação de emprego no aluguer, reparações e vendas de bicicletas; desenvolvimento de actividades de turísticas/lazer: devolução do espaço público ao cidadão.

Os utilizadores de bicicleta de Lisboa, cada vez mais frequentes, não consideram que o facto de Lisboa ser a “Cidade das Sete Colinas” seja um impedimento para o não uso da bicicleta. Em Lisboa existem inúmeras zonas planas como as Avenidas Novas, Alta de Lisboa, Telheiras, Campo Grande, Entrecampos, Lumiar, Benfica, Carnide, frente ribeirinha desde Belém ao parque das Nações, Campo de Ourique, Baixa, para citar apenas algumas áreas. E mesmo nas zonas com maior altitude, as bicicletas podem ser transportas com um recurso aos transportes públicos. A Carris veio recentemente afirmar que no final de 2007 irá disponibilizar alguns autocarros preparados para o transporte de bicicletas. Em cidades europeias e americanas é usado, por exemplo, um sistema de suportes frontais para o transporte de bicicletas nos autocarros que percorrem zonas de maior declive. O Metropolitano de Lisboa também permite o transporte de bicicletas durante todo o dia aos Sábados, Domingos e Feriados e a partir das 20h30 nos dias úteis.

A Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) desenvolve, há mais de 20 anos, 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 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.

Neste fim-de-semana (2 e 3 de Junho 2007) realiza-se o XV Passeio Lisboa Antiga em Bicicleta, organizado pela FPCUB, ao qual responderam massivamente perto de um milhar de pessoas. São dois dias também marcados por outras actividades na Área Metropolitana de Lisboa que possibilitam uma maior utilização da bicicleta.

Em Oeiras, a autarquia realiza o evento *Mexa-se na Marginal*, onde peões, patinadores, ciclistas podem aproveitar este espaço habitualmente ocupado por carros. Em Cascais, uma faixa em cada sentido da Estrada Nacional 10 (Av. Marginal) foi cortada ao trânsito automóvel e reservada para bicicletas durante as manhãs de Sábado e Domingo.

Estes são exemplos concretos da procura massiva dos cidadãos a iniciativas que permitam uma maior e mais segura utilização da bicicleta como meio de transporte e lazer. São também exemplos de autarquias que estão a dar resposta às sensibilidades e exigências dos cidadãos.

Deste modo, vem a FPCUB deixar à consideração de V. Ex.^a este documento com propostas para promover o uso da bicicleta no concelho de Lisboa, na esperança que estas possam vir a ser incluídas no programa eleitoral da candidatura de V. Ex.^a.

Propostas de Sensibilização e Educação para a promoção da utilização da bicicleta

- Campanha de **visibilidade e prestígio da bicicleta** destinada ao público em geral.

- Campanha de **sensibilização dos automobilistas** para a segurança dos ciclistas.

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

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

- **Sensibilização de funcionários da autarquia** para as vantagens de efectuarem deslocações em bicicleta. Incentivo aos trabalhadores que utilizem regularmente a bicicleta como meio de transporte.

Propostas diversas para promover o uso da bicicleta em Lisboa

- **Disponibilização de bicicletas de utilização gratuita** seguindo o exemplo das BUGAS de Aveiro, das BICAS de Cascais e das PETRAS de Beja, Bicing de Barcelona, Velo V de Lyon, bicicletas que podem ser utilizadas pelos munícipes/turistas/trabalhadores para se deslocarem de um ponto para o outro dos seus trajectos.
- A obrigatoriedade de inclusão de **espaços cobertos para guardar bicicletas em todos os prédios novos, de habitação ou trabalho**, incentivos para o mesmo efeito em prédios já construídos.
- **Parques de estacionamento para bicicletas.** Criar 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. Criação de lugares de estacionamento gratuito para bicicletas em todos os parques públicos ao ar livre e subterrâneos da cidade. 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.
- Assegurar que as **zonas pedonais da cidade**, já existentes ou as que venham a ser construídas, **permitam a circulação em bicicleta** em convivência pacífica com os peões.
- **Estado/condição das vias e ciclovias.** Reparar buracos e intervir nas tampas de esgoto que, com diversos asphaltamentos, se tornaram em buracos. Limpar terras e pedras que se acumulam nas vias e ciclovias. Estas medidas que visam melhorar a segurança e conforto dos ciclistas.
- **Gestão do tráfego automóvel.** Apostar na necessidade de fazer cumprir limites legais de velocidade dentro da cidade, como forma de a bicicleta poder assim integrar-se melhor no restante trânsito. Sugerimos a implementação efectiva de radares e semáforos para controlo de velocidade, bem como a colocação de bandas sonoras ou lombas.
- **Facilitação do uso da bicicleta nos transportes públicos.** 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 a intermodalidade em Lisboa.

- **Caixa de paragem para bicicletas.** Criar caixas de paragem para bicicletas (Bikes Boxes) nos semáforos, as quais permitem maior segurança para os ciclistas e visibilidade por parte dos restantes utentes da estrada. Ver exemplo em: <http://web.pdx.edu/~jdill/images/bike%20box.jpg>
- **Cedência de bicicletas às escolas de Lisboa,** visando promover hábitos saudáveis entre os jovens, apoiar a realização de actividades desportivas na escola e permitindo-lhes deslocar-se em 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.

Rede de Ciclovias

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

Resumidamente pretende-se e propõe-se que seja criada uma rede de ciclovias que contemple a **ligação de Telheiras/Campo Grande/Entrecampos (já existente) à zona da Baixa e ao Rio Tejo**, por um lado, e ao **Parque Florestal de Monsanto**, por outro, e ainda à zona da **Alta de Lisboa** e aos **Olivais/Parque das Nações/Rio Tejo**, criando-se assim uma **rede circular** em torno de Lisboa e um eixo que corresponde ao eixo histórico de entrada na cidade, entre o Campo Grande e a Baixa, agora ampliado à zona do Alto do Lumiar.

Em termos de **prioridades** para a implementação dos traçados a FPCUB é de opinião que junto ao Estádio Alvalade XXI é **urgente solucionar a situação actual (ciclovias que foi parcialmente destruída)** cujo trajecto alternativo está pronto, para o qual a FPCUB deu parecer positivo faltando a sua execução em obra.

Paralelamente considera-se que a extensão da ciclovia em Entrecampos deveria igualmente ser prioritária dando-se assim um sinal positivo por parte da autarquia relativamente ao traçado de ciclovias em Lisboa.

Também uma **ligação da Radial de Benfica (já existente) à zona de Campolide e ao interface de Sete Rios**, permitiria uma ligação a Monsanto que pode tornar-se efectiva se forem vencidos alguns obstáculos, marcados alguns troços e implementada sinalização adequada.

Destacam-se ainda as seguintes soluções introduzidas na referida carta de equipamentos por proposta da FPCUB:

1. A extensão da ciclovia Campo Grande – Entrecampos à zona da Cidade Universitária e uma nova ligação, entre Entrecampos e a zona do Alto do Parque por um traçado a estudar e a especificar, mas que deverá contemplar a passagem junto ao interface Metro/CP de Entrecampos, as Avenidas Novas/Av. 5 de Outubro e a zona do Corte Inglés/Alto do Parque Eduardo VII.
2. A ligação entre Telheiras (Escola Alemã) e a Cidade Universitária através de uma passagem sobre a 2ª circular.
3. Criada a ligação referida em 1., a partir do Alto do Parque é possível aceder ao Terreiro do Paço, através de um troço Parque Eduardo VII – Marquês de Pombal – Av. da Liberdade (pelos passeios dos jardins laterais) – Praça dos Restauradores – Rossio – R. Augusta – Praça do Comércio. Também esta ligação pode ser facilmente executada através de pequenas soluções que vençam alguns obstáculos existentes.
4. A ligação da ciclovia do Campo Grande à zona de entrada na Alta de Lisboa junto ao Parque das Conchas. De futuro poderá ligar-se este troço à ciclovia projectada para o chamado Passeio de Lisboa ou eixo central da Alta de Lisboa, no âmbito do projecto de urbanização do Alto do Lumiar.
5. Por outro lado uma ligação entre a ciclovia de Telheiras à zona de Benfica (Fonte Nova) permitiria outra ligação a Monsanto. O trajecto proposto corresponde à ligação entre Telheiras – Parque dos Príncipes – Largo da Feira da Luz – Igreja da Luz – Colombo/Colégio Militar – Benfica/Fonte Nova. A partir daqui a ligação a Monsanto far-se-á pela já existente passagem superior.

6. A extensão do jardim do Campo Grande à Av. do Brasil e desta até ao complexo desportivo do INATEL e ao Parque de S. João de Brito.

7. A ligação da rede de ciclovias existentes no Parque Florestal de Monsanto ao Pólo Universitário e à Tapadinha.