



Associação pela
Mobilidade Urbana
em Bicicleta

ATT:

gab.presidencia@cma.m-almada.pt

presidencia@cm-seixal.pt

presidente@cm-barreiro.pt

almadainforma@cma.m-almada.pt

camara.geral@cm-seixal.pt

geral@cm-barreiro.pt

geral@aml.pt

ASSUNTO: Ponto da situação das políticas de mobilidade em modos ativos (em particular de bicicleta) nos concelhos de Almada, Seixal e Barreiro

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Almada,

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal do Seixal,

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal do Barreiro,

Exmos. Srs. Vereadores responsáveis pelos pelouros de Políticas Urbanas, Acessibilidades e Mobilidade,

Exmo. Sr. Presidente do Conselho Metropolitano de Lisboa,

A MUBi (Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta) felicita a união de esforços entre as autarquias de Almada, Seixal e Barreiro para atrair investimento para a região. Gostaríamos de contribuir com os nossos conhecimentos e visão crítica no que diz respeito às políticas de mobilidade, em especial no que à bicicleta diz respeito.

Os concelhos da AML (Área Metropolitana de Lisboa) têm vindo a assistir, nas últimas décadas, a um aumento significativo da utilização do transporte privado pessoal motorizado. Este fenómeno, facilmente comprovável por quaisquer dados estatísticos, e mesmo pelo senso comum, tem provocado uma pressão na utilização do espaço público rodoviário, tem aumentado a poluição (CO₂, micropartículas, metais pesados, poluição sonora, etc.¹), tem aumentado a sinistralidade rodoviária, tem encarecido as despesas das autarquias com a construção de novas vias e a reparação das existentes e tem reduzido a qualidade de vida dos munícipes.

¹ Análise da Quercus à base de dados da QualAr:

<http://greensavers.sapo.pt/2014/06/16/quercus-alerta-para-poluicao-atmosferica-no-porto-litoral-e-braga/>

Este paradigma explica-se com o facto do preço dos combustíveis ter permanecido baixo durante muitos anos e pelas políticas de incentivo à compra e uso do automóvel, relegando para segundo plano o investimento em transportes públicos e nos modos ativos. Isto faz com que muitas famílias venham morar para os concelhos suburbanos da AML, sendo que uma boa parte trabalha em Lisboa. Assim, estes concelhos têm grandes necessidades de investimento em rodovia em detrimento de investimento na oferta cultural, no ensino, na saúde e outras áreas, essenciais para fixarem população e criar postos de trabalho. Pedimos, assim, que reflitam se queremos que esta região volte a ter mais investimento, mas que muito desse investimento vá para a rodovia ou se queremos mudar para um paradigma que se vê em várias cidades da Europa e do mundo. Este podia ser um fator que aproximasse os concelhos de Almada, Seixal e Barreiro, ao nível de acessibilidades alternativas ao automóvel, e correspondente qualidade urbana, normal nos países desenvolvidos, mas ainda pouco habitual em Portugal.

A estratégia da União Europeia e o objetivo da redução das emissões de gases de efeito de estufa situa-se em pelo menos 20% até 2020 (face a valores de 1990), e a estratégia adotada por diversas cidades europeias na redução do monopólio do veículo particular motorizado tem vindo a mostrar resultados interessantes (cf. Bordéus, Paris, Toulouse, Barcelona, por ex.).

A Resolução da Assembleia da República n.º 14/2012² recomenda ao Governo a promoção da mobilidade sustentável com recurso aos modos suaves de transporte, através de medidas efetivas que garantam condições de circulação aos seus utilizadores e a sua segurança, nomeadamente através de:

- *“salvaguarda da componente de mobilidade sustentável (em especial os modos suaves bicicleta e pedonal) nos instrumentos de ordenamento do território, planeamento urbano e viário em colaboração com as autarquias”* e que sejam previstas *“soluções facilitadoras do uso de modos suaves”*;

- promoção de *“uma maior adaptação dos edifícios e do espaço público de forma a potenciar a utilização de meios de transporte sustentáveis, nomeadamente da bicicleta”*.

Em outubro de 2015, ocorreu a primeira reunião ministerial dos países-membros da União Europeia dedicada exclusivamente à mobilidade em bicicleta³. Na Declaração de Luxemburgo⁴, a União Europeia reconhece os benefícios da utilização da bicicleta como modo de transporte. Os ministros e secretários de

² Resolução da Assembleia da República no 14/2102, *Diário da República*, 1.a série N.º 29 9 de fevereiro de 2012: <https://dre.pt/application/file/543666>

³ Presidência do Conselho da União Europeia (2015), Informal Transport Council – The Ministers and Secretaries of State adopt a "Declaration on cycling as a climate friendly transport mode": <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/articlesactualite/2015/10/07infotransports/index.html>

⁴ Presidência do Conselho da União Europeia (2015), Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode: <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07infotransportsdeclarationvelo/07InfoTransportDeclarationofLuxembourgonCyclingasaclimatefriendlyTransportMode20151006.pdf>

estado presentes comprometeram-se a promover a mobilidade em bicicleta, como um modo de transporte eficiente e amigo do ambiente, e a privilegiar iniciativas de autoridades urbanas, locais e regionais para incluir a mobilidade em bicicleta nos seus projetos.

Considerando que:

A percentagem média dos recursos financeiros atribuído às deslocações, em Portugal, representa 12,4% do orçamento das famílias⁵, percentagem que se agrava com o fim dos passes sociais para jovens e com as limitações nos horários dos serviços de transportes públicos;

Portugal tem a taxa de motorização absoluta mais alta do mundo, com 778 veículos por cada 1000 habitantes⁶ (valores de 2008) e é o terceiro país da União Europeia com mais automóveis ligeiros *per capita*⁷;

Circulam em Portugal cerca de 6 milhões de automóveis⁸, ou dito de outro modo, quase 600 automóveis por cada mil habitantes;

A esmagadora maioria das famílias portuguesas utiliza o automóvel como meio de transporte, apesar de ser a forma mais cara, poluente e a que mais contribui para a insegurança nas cidades, em particular das (poucas) crianças que (ainda) circulam a pé, bem como de adolescentes e idosos;

As deslocações em bicicleta em meios urbanos até 8 km ou 15/20 km (se combinadas em mobilidade multimodal como o metro) são a opção mais prática e económica, bem como, na maioria dos trajetos curtos em contexto urbano, mais rápida⁹;

A velocidade média de um adulto, em bicicleta, é de 16 km/h, não muito distante da velocidade média dos restantes modos de transporte rodoviário em meio urbano;

A deslocação em automóvel provoca maior obesidade, não estimula o desenvolvimento cognitivo nem promove um maior rendimento académico¹⁰;

⁵ PORDATA. Previsão para 2012 de 12,4% do orçamento das famílias é despesa em transportes. 2012.12.12 [http://www.pordata.pt/Portugal/Despesas+de+consumo+final+no+total+do+rendimento+disponivel+das+familias+tota+l+e+por+tipo+de+bens+e+servicos+\(percentagem\)-767](http://www.pordata.pt/Portugal/Despesas+de+consumo+final+no+total+do+rendimento+disponivel+das+familias+tota+l+e+por+tipo+de+bens+e+servicos+(percentagem)-767)

⁶ http://www.forbes.com/2008/07/30/energy-europe-automobiles-biz-energy-cx_wp_0730cars.html

⁷ EUROSTAT 2011.

⁸ Estatísticas do Sector Automóvel – Edição de 2013 Quadro n.º 59 (p. 142)

<http://www.autoinforma.pt/estatisticas/estatisticas.html?MIT=36458>

⁹ Dekoster, Schollaert (1999) *Cycling: the way ahead for towns and cities*, European Commission;

Comissão Europeia (2000), *Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*:

http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_pt.pdf

¹⁰ *The Relationship between Physical Activity, Weight, and Academic Achievement*. Diversos estudos efetuados pela *Safe Routes to School National Partnership* (E.U.A) publicados entre 1997 e 2013.

Os custos de congestionamento provocados pelo automóvel privado representam cerca de 1% do PIB, na Europa, para além dos investimentos avultados em semaforização, passadeiras com LED intermitentes e sinais luminosos intermitentes¹¹;

Vários estudos europeus demonstram que, por quilómetro percorrido, as deslocações feitas em automóvel acarretam custos totais (diretos + externos) para a sociedade várias vezes superiores aos custos também totais das mesmas deslocações feitas em bicicleta¹²¹³;

Colocamos as seguintes questões e comentários aos executivos de Almada, Seixal e Barreiro:

1 - Foi anunciada uma ponte para peões e bicicletas entre o Seixal e o Barreiro no valor de 4 milhões, facilitando, assim, a circulação entre os dois concelhos. Mas foi também noticiado uma ponte rodoviária no valor de 30 milhões de euros, para a mesma zona. Esta ponte trará mais carros para o Núcleo Urbano Antigo do Seixal, onde estão a decorrer obras para restringir a circulação automóvel¹⁴¹⁵¹⁶ e, a existir, fará com que as pessoas escolham invariavelmente o uso do automóvel. Isto fará do Seixal e do Barreiro uma zona de passagem para chegar a Lisboa com a futura ponte Barreiro - Lisboa. Se, ao invés disso, tivermos só a ponte para peões e bicicleta haverá um incentivo para não usar o automóvel.

É possível disponibilizarem o projeto da nova ponte para consulta?

2 - A MUBi gostaria que fosse tornado público todos os projetos de mobilidade da região, em especial, da via dedicada a bicicletas que estão a construir junto à Baía do Seixal e dos mais de 100 km de ciclovias anunciadas para o Barreiro.

3 - Para quando a criação de uma entidade que regule o estacionamento ilegal nesta região como existe em outras cidades? Podem aproveitar o conhecimento da ECALMA - Empresa Municipal de Estacionamento e Circulação, da Câmara Municipal de Almada.

<http://www.saferoutespartnership.org/resourcecenter/research/the-relationship-between-physical-activity-weight-and-academic-achievement>

¹¹ Christidis, Ibanez Rivas (2012) Measuring Road Congestion, JRC Technical Notes, IPTS.

¹² S. Gossling e A. S. Choi (2015), Transport transitions in Copenhagen: Comparing the costs of cars and bicycles, *Ecological Economics*, 113: <http://dx.doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>

¹³ Andy Cope (2016), Can we put a figure on the value of cycling to society?, Sustran. <http://www.sustrans.org.uk/blog/can-we-put-figure-value-cycling-society>

¹⁴ Núcleo Urbano Antigo do Seixal ganha nova vida <http://www.cm-seixal.pt/noticia/nucleo-urbano-antigo-do-seixal-ganha-nova-vida>

¹⁵ Requalificação do núcleo urbano antigo do Seixal <http://www.cm-seixal.pt/noticia/requalificacao-do-nucleo-urbano-antigo-do-seixal>

¹⁶ Revolução no Seixal entrega a baía aos peões e ciclistas <http://www.dn.pt/sociedade/interior/revolucao-no-seixal-entrega-a-baia-aos-peoes-e-ciclistas-4875719.html>

4 - A região precisa de algumas ciclovias, mas esta solução não deve ser generalizada de modo isolado, sendo necessário medidas complementares de igual importância, como medidas de redução do volume de tráfego, redução das velocidades, etc. Para quando um plano de implementação de medidas de acalmia de tráfego para que os bairros sejam mais seguros para os peões e para que se possa circular de bicicleta sem colocar a vida em risco?¹⁷

5 - Recentemente, o autarca de Cascais sugeriu que a Carris alargue a sua operação a toda a Área Metropolitana de Lisboa. Para quando um posicionamento conjunto em relação a este assunto?¹⁸

6 - O anterior executivo ameaçou acabar com algumas ligações fluviais entre a margem sul do Tejo e Lisboa. Não o fez. No entanto, suprimiu várias carreiras e aumentou o valor dos passes. Tudo isto, enquanto o serviço se foi deteriorando. Para quando uma união entre os concelhos que têm ligação fluvial a Lisboa (Almada, Seixal, Barreiro e Montijo) para o atual executivo reverter esta situação e apostar na melhoria destas ligações?

7 - Nestes concelhos, não há radares de controlo de velocidade permanentes e é raro ver-se operações STOP. Para quando uma posição pública para que as autoridades tenham uma presença mais visível no terreno?

8 - A MUBi vê com bons olhos a união dos vários concelhos da Área Metropolitana de Lisboa para atrair mais investimento para a região, mas achamos que o desenvolvimento deste território não deve estar assente no paradigma de mobilidade do final dos anos 90 com o aumento de automóvel para uso próprio. Deve apostar-se nos transportes públicos, nos modos ativos e restringir o uso do automóvel. Para isto ser melhor aceite pela população tem de haver um plano. Projetos soltos não vão ter os resultados desejados.

9 - Existem ou estão a ser preparado alguns planos ou estratégias municipais para adaptar a região à mobilidade ativa (a pé e de bicicleta), em particular à mobilidade em bicicleta? Que visão de futuro têm as autarquias para os modos de transporte ativos, em especial a bicicleta? Que objetivos existem para as quotas de utilização destes modos nos próximos 5 e 10 anos?

Dentro do espírito de boa-fé e sempre no interesse dos habitantes da região e de todos os que dela usufruem, a MUBi continua sempre disposta a ser um parceiro ativo e pertinente, no que diz respeito aos objetivos que fundamentam o seu âmbito de atuação.

Seixal, 12 de abril de 2016.

A direção da MUBi.

¹⁷ Das medidas físicas de acalmia de tráfego <http://mubi.pt/2014/12/11/acalmia-de-trafego>

¹⁸ Cascais sugere que a Carris opere em toda a Área Metropolitana de Lisboa <https://www.publico.pt/local/noticia/cascais-sugere-alargamento-da-operacao-da-carris-a-toda-a-area-metropolitana-1725139?page=-1>