

Contributo da MUBi e da Federação Portuguesa de Ciclismo para o Plano Nacional de Investimentos 2030

Diagnóstico

É necessário ter em consideração que a mobilidade ativa (i.e. envolvendo atividade física) apresenta múltiplas vantagens adicionais em relação aos modos de deslocação motorizados. Especificamente ao nível da saúde pública (redução do sedentarismo e inatividade física, melhoria do bem estar físico e mental), p.ex. com redução significativa de encargos do Sistema Nacional de Saúde e absentismo laboral e escolar, e deve ser valorizada como tal.

A sinistralidade rodoviária deve ser melhor caracterizada, não devendo ser usadas as estatísticas a 24h, mas sim a 30 dias após a ocorrência do desastre. O “EU Cycling Barometer 2015”, da European Cyclists’ Federation, coloca Portugal na 27ª posição entre os 28 países da União Europeia (UE), tendo descido da posição 23 em 2013. O mesmo estudo indica que Portugal tem a maior taxa de mortalidade de ciclistas da UE, 4 vezes superior à média europeia. O número de atropelamentos no 1º semestre deste ano aumentou em 50% relativamente ao mesmo período do ano passado.

Enquanto na Europa 7-8% das deslocações são feitas em bicicleta, com numerosos países e cidades a proporem-se aumentar de forma significativa este valor, a taxa modal da bicicleta em Portugal rondará 1%.

Apesar do investimento realizado nos anos recentes em ciclovias, na maior parte dos casos as infraestruturas construídas estão longe de cumprirem com os padrões de qualidade de desenho, manutenção e segurança necessários, e destinam-se maioritariamente a atividades de recreio. Por outro lado as deslocações de bicicleta em Portugal continuam a ser perigosas (ver petição ‘Pelo direito a pedalar em segurança’¹) e os progressos nesta matéria têm sido lentos e pouco eficazes. Para promover os modos ativos será necessário

¹ Petição Nº 236/XIII.

<http://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalhePeticao.aspx?ID=12917>

medidas coerentes e rigorosas na redução significativa do acesso automóvel aos centros urbanos e gestão da sua velocidade através de fiscalização e acalmia de tráfego.

Que apostas realizar para garantir a equidade de acessibilidade?

Portugal necessita de tornar as localidades mais agradáveis, privilegiando as pessoas e não o automóvel.

A mobilidade ativa e, em particular, a utilização da bicicleta em contexto de recreio e quotidiano, apresenta inúmeras vantagens para a sociedade, beneficiando mesmo os que não pedalam.

A utilização da bicicleta nas deslocações gera benefícios em diversas áreas, nomeadamente contribuindo para maior eficiência de utilização e melhor qualidade do espaço público, equidade social, dinamização do comércio local, redução de custos com infraestruturas, redução dos custos de congestionamentos, pacificação do tráfego em meio urbano e consequente redução do risco rodoviário para todos, redução do consumo energético e de emissões de gases nocivos.

Que propostas para melhorar a sustentabilidade e a eficiência para o futuro?

A bicicleta deverá ser encarada como meio de transporte, que contribui para aumentar de forma significativa a área de alcance das estações e paragens de transportes públicos. A intermodalidade da bicicleta com o transporte público - jogando a bicicleta o papel de *first e/ou last mile* - tem um enorme potencial de reduzir deslocações em automóvel. Para isso é necessária a possibilidade de transporte de bicicletas em todos os comboios. E é necessária a existência de estacionamento adequado e seguro para bicicletas, em quantidade apropriada, nas estações de transporte público.

Metade das deslocações em cidades são inferiores a 5 km, distâncias nas quais a bicicleta é o meio de transporte mais rápido porta-a-porta, e que são duplicadas caso se utilize bicicleta com assistência elétrica.

As políticas e medidas de incentivo à mobilidade eléctrica têm de ter em conta todos os modos de transporte, incluindo a bicicleta eléctrica, à qual deverão ser estendidos os incentivos existentes para a aquisição de outros veículos eléctricos. A regulamentação urbanística e de edifícios deverá contemplar condições adequadas para utilizar a bicicleta, nomeadamente com locais de estacionamento seguro e confortável no interior e/ou exterior dos edifícios.

A promoção do ciclismo em contexto de recreio e desporto pode ser um fator que contribui para o desenvolvimento da prática do ciclismo urbano e melhorar os níveis de atividade física dos portugueses.

É necessária uma estratégia nacional abrangente para a mobilidade em bicicleta, que aborde de forma integrada, para além das infraestruturas para circulação e de apoio à utilização quotidiana da bicicleta, questões como a formação de técnicos, intermodalidade com os transportes públicos, a segurança rodoviária, a qualidade do espaço urbano, a educação para a mobilidade sustentável, incentivos à utilização da bicicleta, mudança de comportamentos, entre outras.

É fundamental garantir que a avaliação prévia dos projetos inclua previsões fundamentadas do impacto real nos padrões de mobilidade e ambiente.

O investimento não deve limitar-se à infraestrutura, mas também à mudança comportamental. Não basta construir.

Que sugestões para aumentar a resiliência das infraestruturas e os níveis de segurança?

Intervir de acordo com os contextos locais, potenciando medidas de acalmia de tráfego e o efeito positivo de percursos seguros e confortáveis, assegurando a sua continuidade, eliminação de “pontos críticos” e garantindo a segurança à volta de escolas, outros equipamentos públicos, e demais principais polos geradores e atratores de deslocações.

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

email: geral@mubi.pt

www.mubi.pt

União Velocipédica Portuguesa - Federação Portuguesa de Ciclismo

email: geral@fpciclismo.pt | cpt@fpciclismo.pt

www.fpciclismo.pt

Setembro 2018