



Eleições Legislativas de 2019 - Questionário da MUBi aos candidatos a Deputado da Assembleia da República

A utilização da bicicleta poderá contribuir de forma determinante para o desenvolvimento futuro das regiões e cidades portuguesas.

Apesar do visível aumento nos últimos anos em Portugal do uso da bicicleta como forma de deslocação, em especial nas cidades que têm investido na criação de condições que tornam essa utilização mais segura e atractiva, a quota modal da bicicleta continua a ser muito inferior à média europeia.

As boas notícias são, portanto, o grande potencial de crescimento da utilização da bicicleta em Portugal. Se este potencial for desbloqueado, contribuiremos para o descongestionamento das nossas cidades e para a descarbonização da economia, tornaremos melhor a qualidade do ar e mais agradável o espaço público onde vivemos, reduziremos os custos individuais e sociais associados aos sistemas de transportes e promoveremos cidadãos fisicamente mais activos e saudáveis.

A MUBi colocou as seguintes questões aos candidatos a Deputado da Assembleia de República, solicitando as suas opiniões sobre cinco assuntos actualmente pertinentes de políticas nacionais para a mobilidade em bicicleta, activa e mais sustentável. Pedimos-lhes, também, que subscrevessem o compromisso ‘Pedalar para Todos’.

Compromisso ‘Pedalar para Todos’

“Comprometo-me a apoiar a causa da mobilidade em bicicleta durante o mandato parlamentar 2019 - 2023, com o objectivo de aumentar o número pessoas que se deslocam em bicicleta e melhorar as condições para a sua utilização, em termos de segurança, infraestruturas, acessibilidades e conveniência.”

Questionário

P1: Que objectivo defende para a redução da utilização do automóvel em Portugal?

Portugal é o segundo país da União Europeia que mais utiliza o automóvel, e dos que menos utiliza os transportes públicos e a bicicleta. 62% dos movimentos pendulares casa-trabalho ou casa-escola são realizados em transporte individual (Censos 2011). Nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, o automóvel é o principal modo de transporte, respectivamente, para 59% e 68% das deslocações (INE 2017).

- a) Reduzir em pelo menos 10% a quota modal do automóvel até ao fim do mandato parlamentar.
- b) Reduzir em pelo menos 5% a quota modal do automóvel até ao fim do mandato parlamentar.
- c) Reduzir em pelo menos 3% a quota modal do automóvel até ao fim do mandato parlamentar.
- d) Portugal deve manter a quota modal do automóvel.
- e) Não sabe / Não responde

P2: Que prioridade atribui à adopção pelo Estado das seguintes medidas e objectivos no combate à sinistralidade rodoviária?

Portugal tem dos piores indicadores de segurança da Europa para peões e utilizadores de bicicleta. A cada 2 horas, uma pessoa é atropelada em Portugal. A cada 2 dias e meio, uma pessoa morre por atropelamento. A taxa de fatalidades de ciclistas é a segunda maior da Europa (cerca de 4 vezes a média europeia). Em cada ano, continuam a morrer cerca de 600 pessoas e milhares ficam gravemente feridas, vítimas da sinistralidade rodoviária que assola as ruas e estradas portuguesas.

P2.1: Adopção da Visão Zero como estratégia nacional decisiva de eliminação da sinistralidade rodoviária.

(Visão Zero: <https://sites.google.com/view/estradaviva/visão-zero>)

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P2.2: Redução para metade até 2025 das mortes e lesões graves de utilizadores vulneráveis.

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P2.3: Redução do limite de velocidade em meio urbano para 30 km/h.

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P2.4: Alocação de recursos para uma fiscalização mais intensa, diligente e consistente do cumprimento da lei, principalmente comportamentos perigosos em relação aos utilizadores vulneráveis.

(excessos de velocidade, estacionamento ilegal sobre passeios, desrespeito pelas passagens de peões/velocípedes, incumprimento das regras de ultrapassagem a velocípedes, etc.).

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P2.5: Incorporação da educação para a cidadania rodoviária e protecção dos utilizadores mais vulneráveis nos currículos escolares e na obtenção da carta de condução.

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P3: Que prioridade atribui à cooperação e articulação do Estado central com as administrações locais para a promoção dos modos activos de deslocação e redução da utilização excessiva do automóvel em meio urbano?

Os Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (PEDU) e os Planos de Acção de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) têm sido pouco eficazes na utilização dos financiamentos europeus, com vista ao incremento da mobilidade urbana activa e sustentável. Estes planos apresentam frequentemente graves deficiências, desde objectivos e prioridades até ao planeamento, tendo genericamente falhado na concretização de medidas de redução da presença e utilização do transporte motorizado individual em meio urbano.

- a) Muito prioritário.
- b) Moderadamente prioritário.
- c) Pouco prioritário.
- d) Nada prioritário.
- e) Não sabe / Não responde

De que forma(s) considera que a administração central pode estabelecer essa cooperação e articulação?

P4: Que prioridade atribui à implementação das seguintes medidas de promoção da mobilidade em bicicleta e mais sustentável?

Com apoio efectivo, a utilização da bicicleta - como modo de transporte em si mesmo e como estímulo à intermodalidade em combinação com outros modos de transporte sustentáveis - poderá contribuir significativamente para a redução da utilização excessiva do automóvel e para a descarbonização do sector da mobilidade e transportes.

P4.1: Programa de incentivos fiscais/financeiros do Estado à utilização da bicicleta nas deslocações pendulares casa-trabalho (Bike to Work).

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P4.2: Alargamento da cobertura do seguro escolar às deslocações casa-escola em bicicleta.

(Actualmente as deslocações em bicicleta estão explicitamente excluídas do seguro escolar)

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P4.3: Directiva nacional para dotação de lugares para transporte de bicicletas nos transportes públicos.

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P4.4: Quadro juridicamente vinculativo de requisitos mínimos de lugares de estacionamento para bicicletas e limites máximos de estacionamento automóvel em edifícios.

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P4.5: Requisito de que administração pública e instituições do Estado liderem pelo exemplo no incentivo e promoção da mobilidade activa e sustentável.

Nada prioritário 1 2 3 4 5 Muito prioritário

P5: Que montante considera apropriado para o investimento anual do Estado na mobilidade em bicicleta?

Uma recente publicação britânica indica que a relação custo-benefício média de investimentos em infraestruturas para bicicletas é de 1:13. Os benefícios quantificáveis anuais da utilização da bicicleta na União Europeia (UE) estão avaliados em mais de 150 mil milhões de Euros (perto de 1% do PIB da EU). No lado oposto, os custos externos dos transportes na União Europeia totalizam anualmente um bilião de Euros, maioritariamente pagos pela sociedade, correspondendo a perto de 7% do PIB dos 28 Estados Membros, e sendo o transporte rodoviário o principal responsável, com $\frac{3}{4}$ do total.

- a) 20 Euros, ou mais, por habitante.
- b) 10 Euros, ou mais, por habitante.
- c) 5 Euros, ou mais, por habitante.
- d) Menos de 5 Euros por habitante.
- e) Não sabe / Não responde

Questões pessoais

PA: Com que frequência usa a bicicleta como forma de deslocação?

- a) Pelo menos uma vez por dia.
- b) Algumas vezes por semana.
- c) Algumas vezes por mês ou menos.
- d) Nunca.
- e) Não sabe / Não responde

PB: Utilizaria com mais frequência a bicicleta se as condições para tal fossem mais seguras e convenientes?

- a) Sim, muito mais.
- b) Sim, um pouco mais.
- c) Não.
- d) Não sabe / Não responde.

MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Apartado 2558, EC Praça do Município, 1114-001 Lisboa

<https://mubi.pt> geral@mubi.pt

Setembro de 2019