

PNPB/MS – Grupo de Trabalho Interministerial

PLANO NACIONAL DE PROMOÇÃO DA BICICLETA E OUTROS MODOS SUAVES

A Resolução da Assembleia da República nº 3/2009 vem recomendar ao Governo a realização de um Plano para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves dirigido a entidades públicas e privadas, associações, bem como ao cidadão individual. Segundo a resolução, o Plano deve apresentar estratégias inovadoras, propostas e recomendações, tendo como objectivo fundamental a **promoção dos modos de mobilidade suave** encarados como uma mais-valia económica, social e ambiental, e alternativa real ao automóvel.

Posteriormente, o Despacho Interministerial nº 11125/2010 vem criar um Grupo Interministerial para a concretização deste objectivo – a realização de um Plano Nacional para a Promoção da Bicicleta e Outros Modos de Transporte Suaves.

Entendendo-se que os contributos de entidades públicas, organizações, empresas, cidadãos, são indispensáveis para um desenvolvimento participado do Plano, solicita-se a sua colaboração no preenchimento deste questionário, na expectativa de obter o seu contributo para a integração das várias perspectivas de abordagem e enriquecimento da proposta a desenvolver.

QUESTIONÁRIO

(Instituições)

AS BICICLETAS, OS PEÕES E AS DESLOCAÇÕES DOS CIDADÃOS

O problema

- Na UE as bicicletas têm um peso de 9% no conjunto dos modos de transporte utilizados pelos cidadãos nas suas deslocações (2007). Esse valor, em várias cidades europeias chega a atingir os 30%. Na cidade de Ferrara, em Itália, que conta com 140 000 habitantes e 100 000 bicicletas, 30% das deslocações são efectuadas neste modo

1. *Porque é que acha que em Portugal ou na sua cidade, a bicicleta não é um modo de transporte mais utilizado?*

Porque o automóvel privado é a opção de transporte mais subsidiada, valorizada e activamente promovida pelo Governo e autarquias (e, subsequentemente, também pelas empresas e outras entidades). Isto é feito à custa de recursos económicos e de espaço que poderia e deveria ser usado para melhor servir e incentivar o andar a pé, de transportes públicos e de bicicleta, opções mais sustentáveis do ponto de vista económico, ambiental e social. Este subsídio público ao uso do automóvel, acoplado a um desinteresse no investimento em outros modos, retira competitividade e atractividade à bicicleta.

As grandes vias rodoviárias (auto-estradas, vias-rápidas) e ferroviárias criam barreiras à circulação pedonal e em bicicleta, sem acautelar corredores de passagem, obrigando a desvios que tornam estes modos desnecessariamente mais cansativos e demorados que o que seria natural. A implementação de vias de sentido único sem acautelar a excepção para velocípedes sempre que possível, tem o mesmo efeito.

A falta de infraestruturas de estacionamento seguras e práticas nas habitações, nos locais de trabalho, e nos serviços públicos e zonas comerciais, desincentiva a adopção da bicicleta como meio de transporte.

A ausência de programas nacionais de educação escolar para a condução de bicicletas, e a falta de campanhas de promoção cultural deste modo de transporte passa a mensagem de que a bicicleta é um modo menor, e não dá às pessoas ferramentas de base para desenvolverem as competências necessárias para optarem pela bicicleta de uma forma mais confiante.

PNPB/MS - Grupo de Trabalho Interministerial

A falta de articulação dos interfaces e dos transportes públicos com a bicicleta inviabiliza a sinergia conseguida com a conjugação bicicleta + TP, que expande o alcance de ambos os modos individuais.

- As deslocações a pé têm vindo a diminuir progressivamente nos últimos anos, representando em 2007 15% do total das deslocações no nosso país, quando em 2001 esse valor era de 25%.

2. *Porque é que acha que o peso das deslocações a pé é cada vez menor?*

A falta de controlo por parte do Governo e das autarquias do abuso do uso do automóvel (cujo excesso de uso, e de velocidade origina insegurança rodoviária, congestionamentos, poluição, ruído, degradação do espaço público, etc, etc) leva ao desaparecimento do espaço público dos seus elementos mais vulneráveis: os peões e os ciclistas, desumanizando a cidade, e entrando numa espiral de progressivo abandono da rua, piorando o cenário num ciclo sem fim.

O desinvestimento em infraestruturas e serviços de transporte público de qualidade, a falta de cuidado na manutenção do espaço público (passeios ocupados por automóveis e outros obstáculos, a falta de acessibilidade para famílias com crianças, idosos, pessoas com deficiência motora ou visual), a lenta desertificação e morte de zonas da cidade que ficam sem comércio nem habitantes, e todo o incentivo económico, cultural, fiscal, e físico à posse e uso do automóvel, levam as pessoas a deixar de andar a pé, se puderem.

- As iniciativas da Assembleia da República e do Governo de realização do Plano Nacional de Promoção da Bicicletas e Outros Modos Suaves, envolvendo a Presidência do Conselho de Ministros e 4 Ministérios, traduzem uma vontade explícita de promover em Portugal o uso da bicicleta na vida quotidiana dos cidadãos e nas actividades de lazer.
A promoção da utilização da bicicleta na vida quotidiana, envolve os cidadãos em geral (deslocações para o trabalho) e em particular as crianças e jovens (deslocações para a escola).

3. *Que constrangimentos seria necessário ultrapassar para que o uso da bicicleta na vida quotidiana das crianças que vão para a escola comece a ser uma realidade?*

Antes de ser viável, e plausível, incentivar as crianças a irem para a escola de bicicleta, há que tornar viável e plausível incentivá-las a irem para a escola sozinhas, a pé e/ou de transportes públicos. Um espaço público e uma cultura conduca a isso mais facilmente extenderá essa confiança no espaço público, nas suas crianças e nos restantes cidadãos com quem elas se cruzam, ao uso da bicicleta.

Reduzir o volume e velocidade de tráfego nas imediações das escolas, nas zonas residenciais e nos principais eixos de acesso às escolas, e garantir passeios largos, confortáveis e numa rede contínua, será a primeira e mais importante medida para incentivar as crianças a estar na rua mais do que o espaço entre o automóvel dos pais e o portão da escola.

Os pais são parte fundamental nisto porque são eles que têm que sentir que os seus filhos estão seguros na rua, e são eles que, nos seus automóveis, congestionam e aceleram as ruas por onde passam os filhos dos outros.

- Em Dublin, 11% das pessoas que se deslocam para o emprego declaram que a bicicleta é o seu meio de transporte principal

4. *Que constrangimentos seria necessário ultrapassar para que o uso da bicicleta nas deslocações pendulares dos cidadãos que vão para os seus empregos, comece a ser uma realidade?*

Reverter o desequilíbrio entre automóvel e bicicleta.

PNPB/MS – Grupo de Trabalho Interministerial

Tornar tão ou mais vantajoso economicamente para uma empresa dar uma bicicleta de serviço, um passe de TP, e/ou um cartão de carsharing do que um automóvel aos seus funcionários.

Tornar tão ou mais fácil um empregado estacionar e proteger a sua bicicleta no local de trabalho do que o seu automóvel – e tornar isto vantajoso para as empresas do ponto de vista fiscal ou outro.

Criar incentivos fiscais ou outros que efectivamente tornem mais vantajoso para um empregado e para uma empresa privilegiar o uso da bicicleta em detrimento do automóvel.

A resposta

- Conduzir o cidadão a escolher como modo de deslocação alternativo, diária ou pontualmente, a bicicleta, exige respostas públicas em vários domínios, a nível: das infra-estruturas físicas (circulação e estacionamento na escola, em equipamentos, serviços no local de trabalho); da segurança rodoviária; da educação/formação/sensibilização; da disponibilização de veículos a custos acessíveis; de incentivos; ao envolvimento do sector produtivo e tecnológico.

5. *O que acha que é preciso fazer para resolver os obstáculos existentes nestes vários domínios e promover a adesão à utilização da bicicleta?*

Regulamentar as necessidades mínimas e características de estacionamento em escolas, prédios de habitação novos e edifícios de serviços públicos, e introduzir um máximo de provisão de espaço de estacionamento automóvel, reduzido, em vez de mínimos como actualmente.

Introduzir programas de educação rodoviária em bicicleta nas escolas do 2º e 3º Ciclos do Ensino Básico e Secundário (incluindo sessões teóricas, práticas em recinto fechado e práticas em ambiente real), de modo a abranger toda a população.

Introduzir módulos específicos sobre peões e ciclistas nas escolas de condução de veículos automóveis, sensibilizando os futuros motoristas para a importância destes modos e fornecendo-lhes competências para saberem interagir em segurança com eles.

Alterar o quadro legal da utilização da bicicleta a nível do Código da Estrada e da Regulamentação de Sinalização de Trânsito, de modo a estabelecer a equidade entre modos de transporte e a adaptá-lo aos dias de hoje a nível técnico e social.

Incentivar a adopção da bicicleta como se incentiva a do automóvel, com benefícios fiscais e infraestruturas convidativas: directas, omnipresentes, permitindo velocidades médias compatíveis com o uso para transporte, e seguras (objectiva e subjectivamente).

Os contributos

- Os desígnios deste Plano envolvem uma acção alargada de um vasto conjunto de entidades: Administração Central e Local, operadores de transportes, promotores urbanísticos, entidades empregadoras, instituições não governamentais, associações de utilizadores, instituições de educação, instituições de saúde, universidades e centros de investigação, sector produtivo, etc.

6. *De que forma a sua instituição ou actividade pode contribuir para o objectivo de alargamento do uso da bicicleta a mais cidadãos?*

Colmatando uma lacuna existente a nível de serviços especializados em mobilidade em bicicleta a nível de formação e consultoria a outras entidades, e ao público em geral.

Implementação de estruturas de estacionamento. Serviços vocacionados para utilizadores de bicicleta. Formação em condução de bicicleta, seu uso para transporte, e segurança rodoviária. Soluções a nível de produtos e acessórios para o uso da bicicleta como meio de transporte, transporte familiar,

PNPB/MS - Grupo de Trabalho Interministerial

actividades empresariais, pessoas com necessidades especiais, etc. Assessoria na projecção e implementação de infraestruturas viárias para bicicletas, etc.

7. *O que é que o Estado deve fazer para envolver os vários actores referidos?*

Promover uma plataforma onde os vários actores se possam reunir, trocar ideias, perspectivas, experiências, receios, etc, e articular uma estratégia comum, concertada.

Alterar leis e regulamentos que incentivem estes actores a envolverem-se.

8. *Neste Plano, qual deve ser, na sua perspectiva, o contributo do Estado, para a promoção das bicicletas e do modo pedonal?*

Não deixar agravar o fosso de investimento entre modos (automóvel vs. bicicleta, andar a pé e transportes públicos), trabalhando activamente para o diminuir.

Incluir e privilegiar as necessidades de peões, ciclistas e utilizadores de TP em todos os projectos: vias rodoviárias, interfaces de transporte público, legislação, benefícios fiscais, etc.

9. *Neste Plano, qual deve ser, na sua perspectiva, o contributo das autarquias para a promoção das bicicletas e do modo pedonal?*

Re-direccionar parte do investimento feito em criar e manter infraestruturas que visam servir as necessidades de quem se desloca de automóvel para a criação e manutenção de infraestruturas direccionadas para os peões e os ciclistas.

Desenhar as ruas acautelando as necessidades de segurança, mobilidade e conforto de peões e ciclistas, com primazia sobre as dos automóveis.

Introduzir portagens nos centros urbanos para aliviar a pressão dos congestionamentos, da insegurança rodoviária e da poluição, aumentando a fluidez do trânsito para os condutores profissionais (transportes públicos, empresas de logística, profissionais móveis, etc), aumentando a produtividade das empresas e libertando o espaço público para os modos mais sustentáveis.

Reduzir a permeabilidade urbana para os automóveis, aumentando-a para os peões e os ciclistas (ruas de sentido único excepto para bicicletas, ruas sem saída excepto para bicicletas, pontes e passagens inferiores pedonais e cicláveis, elevadores gratuitos ou integrados com os TP em zonas de grandes desníveis. Reduzir a velocidade e o volume de tráfego em ruas residenciais através de medidas de acalmia de tráfego como *chicanes*, lombas, arborização. Garantir a manutenção das vias rodoviárias em níveis de qualidade e segurança para os ciclistas (os automobilistas suportam níveis maiores de degradação do piso dadas as características dos específicas dos automóveis relativamente às das bicicletas).

Nome: Ana Pereira

Entidade: Cenas a Pedal