

O PROCESSO DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

FASE INICIAL DE ELABORAÇÃO DO PLANO

1. Participação pública

No âmbito da “promoção do diálogo e reflexão entre instituições públicas e entidades da sociedade civil”¹, logo no início de elaboração do Plano, o GT sob coordenação do IMTT promoveu reuniões de auscultação de *stakeholders* e lançou um inquérito para recolha de contributos de entidades públicas, organizações, empresas e cidadãos. Com estas ferramentas pretendeu-se obter contributos para a integração das várias perspectivas de abordagem ao transporte em modos suaves e assim enriquecer a proposta a apresentar.

A participação pública, entendida como a consulta aos interessados e a auscultação de instituições cujas competências o justifiquem, assume particular relevância para a recolha de informação e para a identificação de obstáculos, constrangimentos e propostas de acção, contribuindo também, para uma maior transparência do processo.



2. Reuniões de Auscultação de Stakeholders

- O Grupo de Trabalho identificou um conjunto de entidades-chave que foram convidadas a participar na **1ª reunião de auscultação de stakeholders** que se realizou no dia 30 de Novembro de 2010: Associações de cicloturismo e grupos informais da área da bicicleta (FPCUB)
- Representantes do sector económico (Abimota, CEIIA, Inteli)
- Organizações não governamentais (ACA-M, AUP, Plataforma Nacional para a Mobilidade Ciclável)
- Agências de energia (RNAE)
- Autarquias (Lisboa, Porto, Murtosa, Águeda, Aveiro, Braga, Coimbra, Almeirim, Maia, Vila Real de Santo António)
- Operadores de transporte público (Carris, CP, Metro Lisboa, Metro Porto, Transtejo, STCP)
- Entidades ligadas à segurança rodoviária (LNEC; PRP)



A reunião permitiu auscultar a posição das diferentes entidades.² As **autarquias** presentes referiram os seus projetos ligados à promoção dos modos suaves bem como as dificuldades sentidas e as perspetivas de intervenção futura. Os **operadores de transporte** indicaram os serviços de transporte de bicicletas disponíveis, limitações e dificuldades sentidas, bem como projectos a desenvolver no futuro. Os **representantes**

¹ Alínea a) do nº 2 do Despacho nº 11125/2010 de 7 de Julho

² O Resumo dos Contributos da 1ª Reunião de Auscultação de *Stakeholders*, está disponível no site do PPBMS

do sector económico mencionaram os desenvolvimentos tecnológicos realizados, referindo nomeadamente, a bicicleta eléctrica e os sistemas de *bikesharing*, bem como a importância dos triciclos para a mobilidade na 3ª idade. As **associações e organizações não governamentais** lembraram o papel fundamental da educação na mudança de mentalidades e na promoção dos modos suaves, a necessidade de proceder a alterações legislativas com vista à protecção do ciclista e do peão, a par de medidas de acalmia de tráfego, bem como a criação de benefícios fiscais para a mobilidade sustentável. As Infraestruturas seguras e adequadas, a disponibilização/partilha de bicicletas e a promoção da intermodalidade foram referidas como essenciais para a captação de mais utilizadores de bicicleta.



A 2ª reunião de **auscultação de stakeholders – operadores de transporte**, realizada em 4 de Fevereiro de 2011, pretendeu discutir as principais questões e entraves ao transporte de bicicletas e possíveis soluções para uma melhor articulação dos transportes públicos com os modos suaves. Para o efeito foram convidados diversos operadores de transporte, a ANTRON – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros, operadores municipais e outras entidades como a INVESFER e a REFER.³

Genericamente, todos os operadores reconheceram a importância da bicicleta enquanto meio complementar das deslocações, com particular relevância na primeira e na última milha. As questões da intermodalidade e das interfaces assumem um papel crucial na cadeia de deslocações, pelo que importa promover sistemas de *bikesharing*, a par de Infraestruturas cicláveis seguras, de estruturas de apoio à bicicleta como o estacionamento, cacifos e sinalética adequada.

A maior dificuldade apontada pelos operadores refere-se ao transporte de bicicletas dentro dos veículos em hora de ponta, devido ao espaço que ocupam. Este facto leva a que sejam colocados alguns limites/restrições, pelo que importa estudar soluções alternativas, como o transporte no exterior dos veículos, assegurando a manutenção das velocidades comerciais.

A segurança e a velocidade comercial são factores fundamentais para os operadores na discussão da circulação de bicicletas nas faixas bus. Na perspectiva destes *stakeholders*, a coexistência de diferentes utilizadores no espaço público carece de um planeamento rigoroso de forma a assegurar a segurança de todos.

As entidades presentes manifestaram a necessidade de uniformizar as condições de transporte de bicicletas e disponibilidade em proceder às alterações necessárias, caso a procura deste serviço o justifique.

³ O Resumo dos Contributos da 2ª Reunião de Auscultação de *Stakeholders*, está disponível no site do PPBOMS

3. Questionário “As bicicletas, os peões e as deslocações dos cidadãos”

Foi elaborado um questionário composto por perguntas de resposta aberta com o intuito de recolher contributos e opiniões capazes de enriquecer o desenvolvimento do Plano. O questionário foi enviado a uma lista alargada de entidades e colocado à disposição de todos os cidadãos no *site* do IMTT. A lista de entidades foi elaborada pelo Grupo de Trabalho Interministerial e contou com a colaboração da Plataforma Nacional para a Mobilidade Ciclável e da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta.

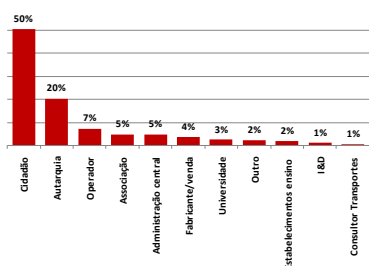
Foi criado um endereço de *e-mail* (pnpbibicletas@imtt.pt) para recolher os questionários bem como outros contributos e perspectivas.

O questionário foi amplamente divulgado em *blogs* e em fóruns⁴ tendo sido recepcionado um volume considerável de respostas. Entre o dia 30 de Novembro de 2010 e o dia 18 de Agosto de 2011 foram recebidos **163 questionários**.

Os questionários foram numerados de acordo com a sua ordem de chegada e classificados em função da entidade que respondeu. Alguns questionários omitiram o preenchimento do campo entidade, pelo que a sua classificação foi feita com recurso ao endereço de *e-mail* usado no seu envio. De referir que alguns inquéritos foram enviados de endereços electrónicos institucionais, no entanto o campo entidade não reflectia esse tipo de resposta. Nestes casos o questionário foi considerado respondido por um cidadão.

Do total dos questionários recebidos (163), metade (82) foi respondido por cidadãos. O contributo dado pelas autarquias corresponde a 20% dos questionários, seguindo-se os operadores de transporte com 7%. As entidades associativas e alguns organismos da administração central também manifestaram a sua opinião, representando cada um 5% do total dos questionários. As respostas fornecidas pelo sector de fabricação e vendas de bicicletas representam cerca de 4%, seguindo-se as universidades (3%), estabelecimentos de ensino (2%) e entidades ligadas à I&D do sector (1%).

Figura 1 Entidades que responderam ao inquérito



O questionário composto por **9 perguntas** foi estruturado em **3 partes**:

- A primeira parte, constituída por 4 perguntas, procura diagnosticar os motivos pelos quais as deslocações em bicicleta (pergunta 1) e a pé (pergunta 2) têm diminuído, bem como identificar os constrangimentos a ultrapassar para que a bicicleta seja usada nas deslocações para a escola (pergunta 3) e para os locais de trabalho (pergunta 4).
- A segunda parte procura conhecer possíveis ações a empreender de forma a resolver obstáculos e promover a adesão à utilização da bicicleta (pergunta 5).

O Problema

A resposta

⁴ <http://bicicletanoporto.blogspot.com/>
<http://menos1carro.blogs.sapo.pt/>
<http://www.campoaberto.pt/2011/03/21/plano-nacional-de-promocao-da-bicicleta/>
<http://www.forumbtt.net/showthread.php/32092-Plano-Nacional-de-Promoção-da-Bicicleta-e-Outros-Modos-de-Transporte-Suaves?s=6e4e157b909d43de951fe41507a16dbe>

Os contributos

- A terceira parte, composta por 4 perguntas, tenta perceber o que os cidadãos e as entidades podem fazer na promoção da bicicleta (pergunta 6), a forma de envolver diferentes *stakeholders* (pergunta 7), bem como o contributo do Estado (pergunta 8) e das autarquias (pergunta 9) na promoção das bicicletas e do modo pedonal.

Figura 2 Categorias de resposta

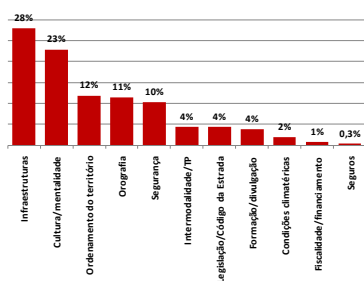
Apoio técnico
Bicicletas
Condições climáticas
Cultura/mentalidade
Fiscalidade/financiamento
Fiscalização
Formação/divulgação
Governança
I&D/Normalização
Infraestruturas
Intermodalidade/TP
Legislação/Código da Estrada
Ordenamento do Território
Orografia
Segurança
Seguros
Transporte individual

O questionário foi concebido com o intuito de obter diferentes perspectivas pelo que apenas se utilizaram perguntas abertas de forma a não limitar opiniões e contributos. A riqueza e a diversidade dos resultados obtidos são elevados, no entanto o seu tratamento requereu um esforço maior. A metodologia usada assentou na análise de conteúdo. Após uma leitura atenta dos questionários foram identificados grupos/áreas de resposta. Desse exercício resultou a identificação de 18 categorias. (Figura 2) Posteriormente procedeu-se à sistematização/registo das respostas, o que exigiu alguma generalização de forma a quantificar o número de vezes que a mesma resposta/categoria foi mencionada. É o resultado desse exercício que a seguir se apresenta.

PERGUNTA 1. PORQUE É QUE ACHA QUE EM PORTUGAL OU NA SUA CIDADE, A BICICLETA NÃO É O MODO DE TRANSPORTE MAIS UTILIZADO?

A pergunta 1 contou com um **elevado número de respostas** (598) distribuídas por 11 categorias. A razão mais apontada para que a bicicleta não seja o modo de transporte mais utilizado prende-se com a **falta de Infraestruturas** (28%), na qual se inclui a falta de ciclovias, pistas e faixas cicláveis; a falta de locais adequados para estacionamento de bicicletas; a falta de Infraestruturas de apoio nas habitações e nos locais de trabalho, nomeadamente a existência de balneários, cacifos e local de estacionamento; a escassez de pontos de aluguer e/ou empréstimo de bicicletas; e a falta de uma rede de oficinas de manutenção/reparação de bicicletas.

Figura 3 Respostas à pergunta 1



23% das respostas mencionaram **razões culturais e a mentalidade** dos cidadãos como entrave aos modos suaves, referindo que na sociedade actual existe um preconceito associado ao andar de bicicleta, que é visto como um sinal de pobreza ou de baixo estatuto social. Andar de bicicleta é encarado como um esforço e não como uma oportunidade de exercício físico, por isso a bicicleta é preterida por razões de comodismo relativamente às deslocações feitas em automóvel. Simultaneamente, o automóvel é encarado como um símbolo de sucesso e prestígio social. Segundo as respostas, o ritmo de vida actual induz a que a maioria das deslocações se realize em modos motorizados considerando-se o automóvel mais rápido. Foi referido ainda o facto de a bicicleta estar associada ao lazer e por isso não ser considerada uma opção nas deslocações diárias.

Questões relativas ao **ordenamento do território** registaram 12% das respostas, destacando-se o facto da concepção do espaço urbano não considerar lugares para bicicletas e dos espaços e vias serem projetados para os automóveis, permitindo elevadas velocidades que impedem a coexistência com outros meios de deslocação. A

expansão urbana e o conseqüente aumento das distâncias entre os locais de residência e os locais de trabalho e/ou de escola, são referidos como tornando as viagens mais longas e impossíveis de se realizarem exclusivamente em modos suaves.

Os aspectos físicos como o **relevo** (11%) e as **condições climatéricas** (2%) foram referidos como entraves ao uso da bicicleta. O modelado do terreno, em especial as subidas que exigem maior esforço físico, a par da exposição às condições climatéricas (chuva, vento, frio) são identificados como motivos dissuasores das deslocações em bicicleta.

Também, a falta de **segurança** (10%) ou a falta de percepção desta leva a que a bicicleta seja preterida. A falta de segurança encontra-se, na sua maioria, associada à ausência de locais apropriados para a circulação de bicicletas, à elevada velocidade dos carros, à inexistência de medidas de acalmia de tráfego, à vulnerabilidade do ciclista e às regras do **Código da Estrada** que consideram o ciclista um condutor e a bicicleta em veículo. Este último motivo registou 4% do total das respostas.

A bicicleta funciona como um complemento dos transportes públicos, pelo que o seu transporte deve ser permitido pelos operadores. Neste âmbito para os respondentes, torna-se necessário melhorar a informação ao público, clarificar as condições de serviço e generaliza-lo a todos os modos de transporte e a todo o território. A falta de **intermodalidade** foi considerada como uma dificuldade ao uso da bicicleta (4%), devido à falta de estacionamento seguro junto às interfaces de transporte.

A ausência de **informação** e de **formação** contabilizou 4% das respostas. O facto de não haver divulgação sobre os benefícios da bicicleta nem campanhas de sensibilização para a sua utilização contribui para uma fraca utilização. A par disso existe uma lacuna na formação teórica e prática em bicicleta, ou seja, existe um desconhecimento das regras de circulação e até mesmo inaptidão de condução.

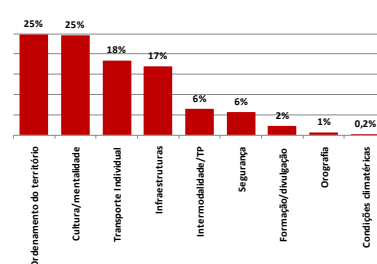
A ausência de **benefícios fiscais** na aquisição de bicicletas (1%), a inexistência ou o elevado valor de **seguros** para ciclistas (0,3%) foram outros motivos apontados para a baixa utilização da bicicleta.

PERGUNTA 2. PORQUE É QUE ACHA QUE O PESO DAS DESLOCAÇÕES A PÉ É CADA VEZ MENOR?

Nesta pergunta foram contabilizadas **403 respostas** distribuídas por 9 categorias. As questões ligadas ao **ordenamento do território** foram aquelas que registaram maior número de respostas (25%), referindo-se à periurbanização e ao conseqüente aumento das distâncias, incomportáveis de realizar a pé. A ausência de um planeamento integrado, centrado no peão, tem permitido a valorização do automóvel, o crescimento da rede viária e a oferta de estacionamento.

A **mentalidade** das pessoas e a **carga cultural** assumem um peso importante (25%) na escolha do modo de deslocação. A sociedade de hoje é comodista e sedentária. Os hábitos de deslocação a pé, mesmo em curtas distâncias, foram substituídos pelo

Figura 4 Respostas à pergunta 2



transporte individual, entendido como um sinal de estatuto e sucesso, capaz de responder às exigências de um ritmo de vida acelerado que requer o transporte de pesos, nomeadamente mochilas e/ou computadores.

A melhoria das condições de vida veio facilitar a aquisição de viatura própria. Actualmente o número de automóveis em circulação é elevado. As deslocações tornaram-se mais complexas, ou seja, deixaram de ser de casa/trabalho/casa e passaram a integrar deslocações para o ginásio e para outras ocupações. Esta multiplicidade de destinos induz à utilização do **transporte individual**, por ser considerado mais rápido, confortável e flexível. Este conjunto de motivos foi referido por 18% do total das respostas.

A disfuncionalidade das **infraestruturas** pedonais foi referida por 17% das respostas, considerando a inexistência de passeios ou a sua reduzida dimensão e a descontinuidade de percursos. A existência de diversas peças de mobiliário urbano, nem sempre colocadas de forma correcta, e o mau estado de conservação do pavimento são fatores repulsivos para as deslocações pedonais. A falta de áreas verdes, de bebedouros e zonas de descanso também foi assinalada como motivo para que o peso das deslocações a pé seja cada vez menor.

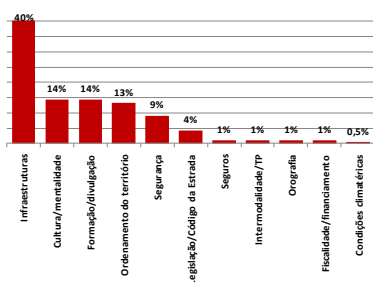
O **transporte público** (6%) foi apontado como um factor que contribui para a diminuição das deslocações pedonais. As respostas apontam situações antagónicas, umas afirmam que a existência de serviços de transporte substitui as deslocações a pé e outras referem que a ausência de transportes públicos favorece a utilização do transporte individual.

A vulnerabilidade dos peões e a falta de **segurança** registou 6% do total de respostas. A falta de **divulgação** de informação e de campanhas de sensibilização, a par da falta de políticas de promoção da actividade física foi assinalada por 2% das respostas.

A **orografia** (1%) e as **condições climatéricas** (0,2%) mereceram referência enquanto condicionantes ao andar a pé.

PERGUNTA 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?

Figura 5 Respostas à pergunta 3



Os constrangimentos a ultrapassar para que as deslocações das crianças em bicicletas se tornem uma realidade são semelhantes aos referidos na pergunta 1. Nesta pergunta foram contabilizadas **437 respostas**, enquadradas em 11 categorias, sendo a mais referida a falta/inadequação das **infraestruturas** cicláveis, a ausência de locais seguros para estacionamento, a falta de pontos de *bikesharing*, a falta de balneários e de oficinas para bicicletas (40%).

A categoria relativa às **questões culturais/mentalidade** registou 14% das respostas, considerando os preconceitos associados às deslocações em bicicleta e ao facto das crianças necessitarem de acompanhamento/supervisão de um adulto. Esta circunstancia nem sempre se coaduna com a falta de tempo dos adultos, com o ritmo de vida acelerado e com o transporte de pesos (mochilas/computadores). A ausência de exemplos oriundos de figuras públicas também foi mencionada.

A inexistência de campanhas de **divulgação/sensibilização**, a ausência de acções de **formação** destinadas a crianças/jovens sobre a utilização da bicicleta, bem como a falta de formação dos automobilistas para a convivência com outros utilizadores mais vulneráveis, contabilizou 14% das respostas.

As questões ligadas ao **ordenamento do território** foram significativamente assinaladas (13%), referindo o facto de o território ser essencialmente organizado em torno do automóvel, favorecendo a existência de vias que permitem a circulação a velocidades elevadas em detrimento de zonas pedonais ou condicionadas à circulação motorizada. A ausência de planos de mobilidade de pólos geradores/attractores também foi salientada.

9% das respostas referem a falta de **segurança** como um constrangimento às deslocações em bicicleta das crianças. A insegurança está associada à falta de Infraestruturas e também à falta de policiamento/fiscalização do espaço público e à reduzida aplicação de coimas às infracções praticadas em termos de velocidade.

O actual **Código da Estrada** e a ausência de legislação que proteja os modos mais vulneráveis contou com 4% das respostas. Acrescenta-se ainda a inexistência de **seguros** e o facto do seguro escolar não abranger as deslocações em bicicleta (1%).

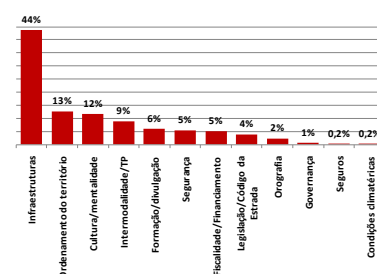
Outras questões como a falta de intermodalidade e as limitações de transporte de bicicleta nos **transportes públicos**, a falta de **incentivos fiscais** e de **financiamento** e as **condicionantes físicas** (orografia e clima) mereceram referência de 1% cada.

PERGUNTA 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?

Foram vários os motivos apontados para que a bicicleta não seja amplamente utilizada nas deslocações pendulares. Contabilizaram-se **506 respostas** agrupadas em 12 categorias. A categoria mais referida foi, mais uma vez, a falta de **Infraestruturas** cicláveis e de Infraestruturas de apoio (44%). Os assuntos relativos ao planeamento e ao **ordenamento do território**, como a centralidade conferida ao carro, a periurbanização, a desfuncionalidade dos centros das cidades, a oferta abundante de estacionamento automóvel e a ausência de planos de mobilidade, registaram 13% das respostas.

As **questões culturais** (12%) foram novamente apontadas, realçando a falta de exemplos de figuras públicas/dirigentes, a necessidade de flexibilizar horários e de, as empresas, deixarem de atribuir carro de serviço.

Figura 6 Respostas à pergunta 4



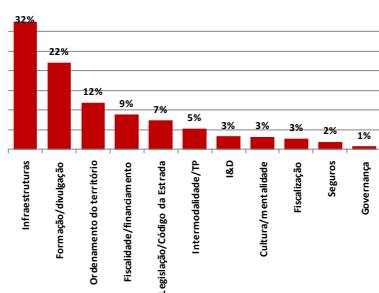
A fraca **intermodalidade** e as limitações ao transporte de bicicletas mereceram 9% das respostas. Seguiu-se a falta de campanhas de **divulgação** e a ausência de **formação** dos automobilistas para uma condução responsável (6%). A falta de **segurança** associada à falta de fiscalização e de aplicação de coimas representou 5% do total.

A inexistência de **benefícios fiscais** à compra/utilização da bicicleta bem como a falta de **financiamento** na I&D recolheu 5% das respostas. Os outros constrangimentos identificados relacionam-se com o actual **Código da Estrada** (4%) e com o acidentado do **relevo** (2%).

Nesta pergunta foi criada a categoria da **governança**, referindo-se à ausência de uma política de cooperação entre diferentes entidades (1%) entendida como um constrangimento ao uso da bicicleta nas deslocações pendulares.

PERGUNTA 5. O QUE ACHA QUE É PRECISO FAZER PARA RESOLVER OS OBSTÁCULOS EXISTENTES NESTES VÁRIOS DOMÍNIOS E PROMOVER A ADEÇÃO À UTILIZAÇÃO DA BICICLETA?

Figura 7 Respostas à pergunta 5



A pergunta procurou identificar medidas para colmatar os constrangimentos identificados na pergunta anterior. Contabilizaram-se **554 respostas** enquadradas em 11 categorias. 32% das respostas refere a necessidade de promover **Infraestruturas** cicláveis e/ou segregação de tráfego, o estacionamento para bicicletas, a oferta de serviços de *bikesharing* e de oficinas.

Em segundo lugar (22%) encontra-se a promoção de medidas relativas à **formação** e à **divulgação**, destacando-se as propostas de divulgação massiva dos benefícios dos modos suaves através de campanhas publicitárias em diversos meios de comunicação social, em particular a televisão. A divulgação em séries juvenis foi sugerida por ser capaz de passar a mensagem a uma larga camada de potenciais utilizadores da bicicleta. Registaram-se sugestões de formação de crianças/jovens em escolinhas de trânsito e a introdução destas temáticas nos programas escolares. Para a concretização desta segunda possibilidade será necessário formar professores e capacitar as escolas com os meios adequados. A formação para adultos também foi sugerida, como parte integrante do ensino ministrado nas escolas de condução. A promoção de eventos e *roadshows* em parceria com escolas, autarquias e outras entidades relevantes foi apontada.

12% das respostas sugeriram medidas ao nível do **ordenamento do território**, alterando o seu paradigma, centrando-o no peão. Foi referida a necessidade de controlar a periurbanização, de criar incentivos de regresso ao centro das cidades, de revitalizar o espaço urbano para as pessoas, de introduzir medidas de acalmia de tráfego, de interditar/condicionar o trânsito automóvel em determinados locais e de limitar o estacionamento e/ou aumentar os seus custos. A necessidade de planear a mobilidade sustentável de forma coerente e integrada também foi assinalada.

A existência de **apoios financeiros** para implementar meios e medidas de promoção dos modos suaves registou 9% das respostas. A promoção de benefícios fiscais, o financiamento a projectos inovadores na área da mobilidade suave, a venda de

bicicletas a preços reduzidos e os incentivos financeiros a trabalhadores que circulem em bicicleta foram sugestões apontadas.

Foi referida a necessidade de alterar o actual **Código da Estrada** (7%) de forma a integrar a protecção dos utilizadores mais vulneráveis, considerando, para isso, o princípio do *Strict Liability*⁵. Este princípio, existente em países como a Holanda e a Alemanha, é um mecanismo legal que força os automobilistas a terem preocupações com os utilizadores mais vulneráveis. Desta forma reconhece-se que ciclistas e peões devem ser tratados de forma distinta. A ideia é, em caso de acidente, responsabilizar, do ponto de vista civil, o automobilista.

Generalizar a possibilidade de transportar bicicletas nos **transportes públicos** e clarificar/uniformizar as condições em que esse transporte pode ocorrer foi sugerido por 5% das respostas.

Ações ligadas à **I&D**, nomeadamente a aposta nas bicicletas eléctricas e a criação de especificação de produto para garantir padrões de qualidade, foram referidos com 3%. Com a mesma percentagem de respostas foi mencionada a necessidade de alterar **mentalidades** e padrões instituídos, cativando os dirigentes a usar a bicicleta, dando o exemplo. Flexibilizar horários de trabalho, reduzir a frota pública de automóveis e proceder à sua substituição por bicicletas, foram outros exemplos registados. A intensificação do policiamento e da **fiscalização** e a consequente aplicação de coimas aos infractores também foi referida por 3%.

Desenvolver **seguros** para ciclistas e alterar o seguro escolar de forma a considerar as deslocações em bicicleta, foram medidas sugeridas por 2% das respostas. Com 1%, foram registadas questões ligadas à **governança**, como a formação de equipas disciplinares para a promoção da bicicleta num quadro de cooperação entre intervenientes e instituições relevantes.

PERGUNTA 6.

A. DE QUE FORMA A SUA INSTITUIÇÃO OU ACTIVIDADE PODE CONTRIBUIR PARA O OBJECTIVO DE ALARGAMENTO DO USO DA BICICLETA A MAIS CIDADÃOS?

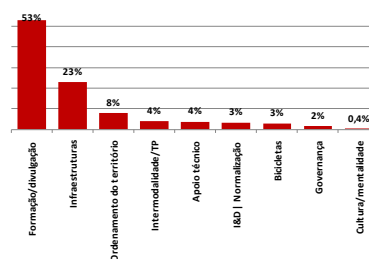
B. DE QUE FORMA, PESSOALMENTE E NA SUA ACTIVIDADE PODE CONTRIBUIR PARA O OBJECTIVO DE ALARGAMENTO DO USO DA BICICLETA A MAIS CIDADÃOS?

Esta pergunta inicia a terceira parte do questionário com 262 respostas, classificadas em 9 categorias.

Foram várias as pessoas que, no mesmo inquérito, responderam em nome individual e em nome colectivo, pelo que o seu tratamento foi realizado em conjunto.

A maioria das respostas (53%) indicou ações de **divulgação**. Um elevado número de respostas referiu o contributo pessoal de dar o exemplo, andando de bicicleta. Este

Figura 8 Respostas à pergunta 6



⁵ Tradução: responsabilidade estrita



movimento de “cicloactivismo”, associado à participação em eventos como a Bicicletada/Massa Crítica⁶ e a existência de *blogs* sobre a temática da mobilidade suave, divulgam a temática e cativam mais utilizadores. Várias respostas apontaram no sentido de promover campanhas de divulgação, seminários e *workshops* em escolas e para o público em geral e de criar projectos de âmbito nacional como por exemplo “Portugal Amigo da Bicicleta”.

23% das respostas manifestaram disponibilidade em promover **Infraestruturas**, nomeadamente vias cicláveis, estacionamento para bicicletas e pontos de *bikesharing*. Estas medidas foram, essencialmente, apontadas pelas autarquias. Há ainda a referir algumas respostas de cidadãos que afirmam disponibilidade para solicitar aos seus empregadores a adaptação dos locais de trabalho com Infraestruturas de apoio (balneários e estacionamento).

Registaram-se 8% de respostas ligadas ao **ordenamento do território**, manifestando a disponibilidade em favorecer os modos suaves, através da alteração de regras, da regulamentação do trânsito e do estacionamento e da elaboração de planos de mobilidade. De referir que estas respostas surgem das autarquias.

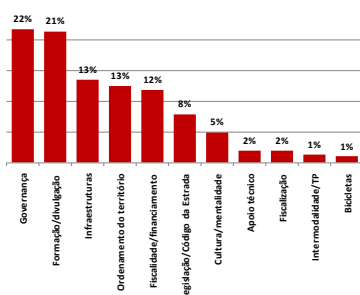
As entidades ligadas aos transportes disponibilizaram-se para fomentar o transporte de bicicletas e a **intermodalidade** (4%) e para se associarem a eventos de promoção da bicicleta, oferecendo viagens gratuitas aos participantes. Com a mesma percentagem de respostas surgem as respostas relativas ao **apoio técnico** para a elaboração de estudos, manuais e recomendações técnicas relativamente às bicicletas e às Infraestruturas que lhe estão associadas, bem como o apoio na procura de soluções legislativas.

As entidades ligadas ao sector produtivo da bicicleta manifestaram disponibilidade em contribuir para o **desenvolvimento tecnológico** do sector, desenvolvendo sistemas de estacionamento e carregamento de bicicletas eléctricas, sistemas de informação para controlo de *bikesharing* e especificações de produto. A certificação de Infraestruturas para bicicletas e a normalização das características de rede rodoviária nacional também mereceram referência, contabilizando 3% das respostas.

Entidades ligadas à segurança pública e à distribuição de correio consideram a possibilidade de fomentar o uso da **bicicleta** na prossecução das suas actividades. Outras respostas sugeriram a venda de bicicletas a preços reduzidos (3%).

2% sugeriu a troca de experiências e a participação em redes internacionais ligadas à mobilidade sustentável.

Figura 9 Respostas à pergunta 7



PERGUNTA 7. O QUE É QUE O ESTADO DEVE FAZER PARA ENVOLVER OS VÁRIOS ACTORES REFERIDOS?

Contabilizaram-se **304 respostas**, classificadas em 11 categorias. A categoria mais observada (22%) referiu-se à **governança**, considerando o papel do Estado no

⁶ <http://massacriticapt.net/>

envolvimento de diferentes *stakeholders*, fomentando acções concertadas para a promoção dos modos suaves. Foi sugerida a criação de um grupo ou comissão de acompanhamento e monitorização do Plano, capaz de definir competências e responsabilidades às entidades envolvidas e de garantir o cumprimento de metas e prazos. A visita a outras cidades e a troca de experiências também mereceu referência tal como a criação de autoridades de transportes fora das áreas metropolitanas.

O investimento do Estado em acções de **divulgação**, a par de uma **formação** exigente dos condutores, estimulando novos modelos de mobilidade e premiando práticas inovadoras, foi referido por 21% das respostas.

13% consideram que o Estado deverá apoiar a criação/melhoria de **Infraestruturas** no espaço público e nos locais de trabalho. A mesma percentagem de respostas referiu a necessidade de impor a elaboração de planos de mobilidade, medidas de acalmia tráfego e gestão da mobilidade, a par do desenvolvimento de esforços que travem a dispersão urbana e promovam o **ordenamento do território** de forma sustentável.

Os aspectos **financeiros** foram considerados em 12% das respostas, referindo-se que o Estado deverá criar benefícios fiscais, financiar projectos inovadores e apoiar a produção de bicicletas produzidas em Portugal. A necessidade de proceder a alterações legislativas, nomeadamente ao **Código da Estrada** contou com 8% das respostas.

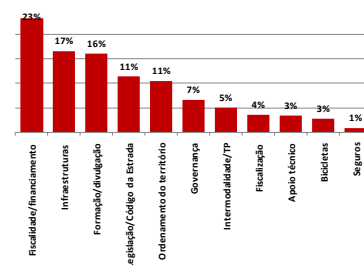
Tanto os dirigentes como as próprias instituições públicas deverão dar o exemplo (5%), contribuindo assim para a mudança de **mentalidade** relativamente ao uso da bicicleta. O Estado deverá disponibilizar **apoio técnico**, elaborando estudos e recomendações sobre a mobilidade suave (2%); deverá exercer o seu papel de regulador e intensificar a **fiscalização** e o policiamento (2%); deverá desenvolver esforços no sentido de melhorar o **transporte público** e a **intermodalidade** (1%) e apoiar a disponibilização de **bicicletas** a baixo custo (1%).

PERGUNTA 8. NESTE PLANO, QUAL DEVE SER, NA SUA PERSPECTIVA, O CONTRIBUTO DO ESTADO, PARA A PROMOÇÃO DAS BICICLETAS E DO MODO PEDONAL?

A pergunta 8 registou um total de **361** respostas distribuídas por 11 categorias. 23% das respostas consideram que o contributo do Estado para a promoção dos modos suaves é de ordem financeira, devendo criar **benefícios fiscais**, linhas de **financiamento** a projectos inovadores e mecanismos que premeiem as pessoas que se deslocam de bicicleta para o trabalho. O segundo contributo referido (17%) prende-se com a instalação e/ou melhoria das **Infraestruturas** ligadas à bicicleta, a par das alterações necessárias nas escolas e nos locais de trabalho.

Em terceiro lugar, com 16% das respostas, foi referida a necessidade de **divulgar** e **formar** em modos suaves. O Estado deverá promover campanhas publicitárias e acções de formação para professores e alunos, bem como a formação exigente dos jovens condutores.

Figura 10 Respostas à pergunta 8

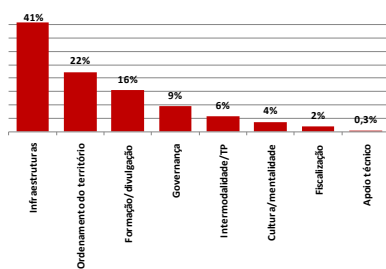


Iniciativas como a revisão do **Código da Estrada** e de outras ligadas ao **ordenamento do território** registaram 11% de respostas cada. 7% referem as questões ligadas à **governança**, alertando para a importância do Estado na definição de tarefas e ações das diferentes entidades envolvidas, da sua monitorização e da coordenação com outros Planos. Foi ainda mencionada a possibilidade de criação de comissões locais de mobilidade.

O contributo do Estado na melhoria dos **transportes públicos** e o fomento da **intermodalidade** contou com 5% das respostas; seguindo-se a necessidade de empreender mais e melhor **fiscalização** (4%); de disponibilizar **apoio técnico**, elaborando estudos e recomendações (3%). A dotação de entidades públicas, como hospitais, escolas e forças de segurança, com **bicicletas** de produção nacional, registou 3% das respostas. Iniciativas que estimulem a oferta de **seguros** para ciclistas e seguros escolares alargados foram referidas por 1% das respostas.

PERGUNTA 9. NESTE PLANO, QUAL DEVE SER, NA SUA PERSPECTIVA, O CONTRIBUTO DAS AUTARQUIAS, PARA A PROMOÇÃO DAS BICICLETAS E DO MODO PEDONAL?

Figura 11 Respostas à pergunta 9



Esta pergunta contou com **296 respostas** organizadas em 8 categorias. As autarquias, pela sua proximidade aos cidadãos e ao território, são as entidades mais visíveis na implementação de políticas públicas e na concretização de ações. O contributo mais esperado das autarquias relaciona-se com as **Infraestruturas** (41%), ou seja, com a concretização de caminhos pedonais e vias cicláveis, com a disponibilização de pontos de *bikesharing*, com a adaptação das escolas e dos locais de trabalho e ainda com a disponibilização de oficinas para bicicletas.

22% das respostas referiram o papel das autarquias na concretização de medidas ligadas ao **ordenamento do território**, nomeadamente a adaptação de regulamentos municipais que favoreçam os modos suaves em **novas urbanizações**, a implementação de medidas de acalmia de tráfego e de gestão do estacionamento.

A promoção de eventos e de campanhas de **divulgação** dos modos suaves e da bicicleta eléctrica, a par da **formação** de professores e alunos foi referida por 16% das respostas. 9% referem-se ao modelo de **governança**, no qual as autarquias deverão funcionar como as executores de medidas que garantam o cumprimento do planeado.

A promoção da **intermodalidade** e do **transporte público** foi assinalada em 6% das respostas, seguindo-se o exemplo que os autarcas e os dirigentes municipais podem dar para a alteração da **mentalidade** e da **cultura** vigente (4%). As autarquias detêm um importante papel de **fiscalização** do uso do espaço público e de garantia do cumprimento de normas que favoreçam o modo pedonal e o ciclável (2%). Também foi referida a elaboração de um **guião orientador** para os municípios.