



INSTITUTO DA
MOBILIDADE E DOS
TRANSPORTES, I.P.



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, SEGURANÇA RODOVIÁRIA E ESPAÇO PÚBLICO

Isabel Carvalho Seabra
icseabra@imt-ip.pt



Novas FRONTEIRAS DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA
SEMANA MUNDIAL DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

7.MAIO.2013

PARTE I
Mobilidade em Portugal , Ambiente urbano e Espaço Público

Mobilidade em Portugal

Evolução 2001- 2011

- **Crescente predomínio das deslocações em automóvel** (consumo energético; aumento CO₂; ruído; sinistralidade)
- **Perda de importância do Transporte Público**

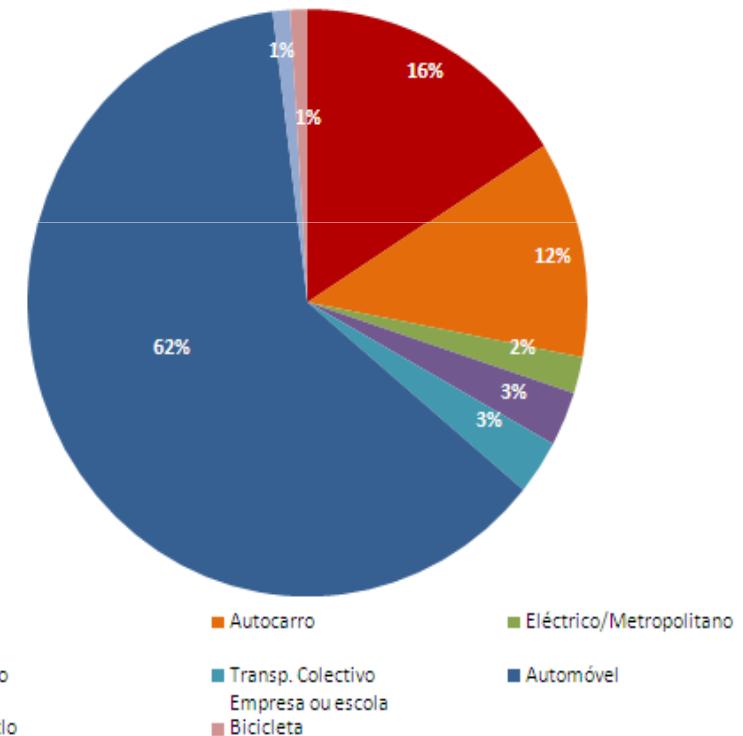
Ciclo vicioso - baixa procura /menos oferta / menos procura /menos oferta
 (2001 -19,7%, 2011 - 16,5%)

- **Progressiva perda de peso do “andar a pé”**
 (2001 -25,1%, 2011 - 16,4%)

Ciclo vicioso - sedentarismo /obesidade / doença /sedentarismo

07-05-2013

Repartição Modal 2011



Domínio do Transporte Individual

- **Paradigma da posse e uso do automóvel**, lobby e receitas do sector, induziram durante muitos anos os poderes públicos a previligiarem obras a favor do TI, e a consumir recursos elevados para **garantir, fluidez e capacidade suplementares à rede viária e ao parqueamento**.
- **Concorrência do automóvel** face aos Transportes Públicos acabou por impedir **melhor oferta e qualidade de serviço**.

Reflexos no ambiente urbano - os problemas

- **Sacrifício do espaço – rua para o peão e outros modos**
- Degradação da qualidade do espaço público urbano – **consumo excessivo de espaço com vias e estacionamento**
- **Tráfego intenso** nas principais vias urbanas, **velocidades elevadas, congestionamento, poluição, acidentes**
- Em geral, repetem-se e eternizam-se os problemas - **falta de lugares de estacionamento, circulação de veículos “parasita” à procura de lugar, estacionamento em dupla fila e desordenado, cargas e descargas caóticas**
- Muitas vezes favorece-se o uso do TI nas áreas de maior procura, **com estacionamento quase sempre barato**

Reflexos no ambiente urbano - os problemas

- Sensação de **insegurança** especialmente para os utilizadores mais vulneráveis
- **Soluções para andar a pé muito desqualificadas:**
 - Passeios estreitos, muitas vezes obstruídos por automóveis ou “lixo urbano”.
 - Descontinuidade de percursos e falta de conforto (qualidade do pavimento, ausência de manutenção)
- **Soluções alternativas, não poluentes, silenciosas e mais baratas de transporte como a bicicleta, praticamente ausentes**

(dinâmica comportamental atual está lentamente a alterar a situação)

O Espaço Público que temos.....



<http://passeiolivre.blogspot.com/>

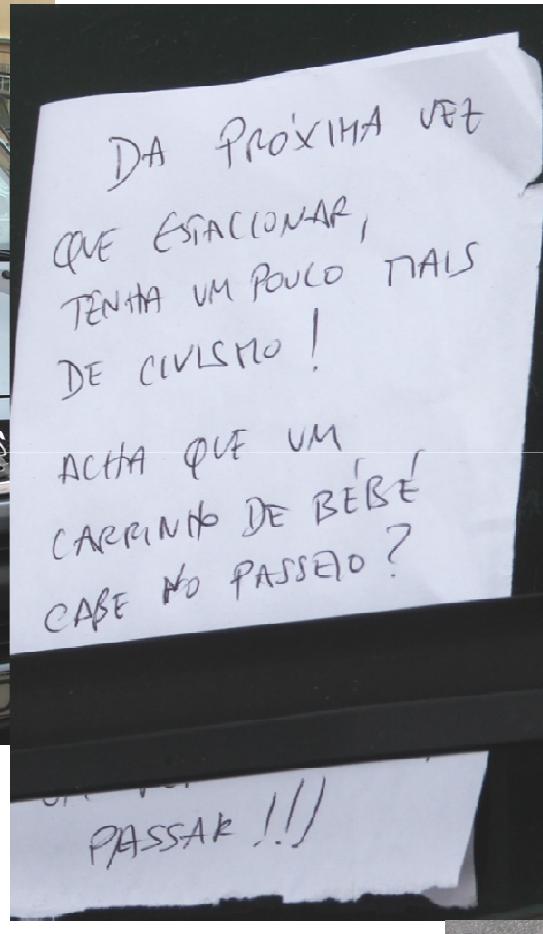


E as pessoas?

O Espaço Público que temos.....



(Lisboa,, Trav. S.Plácido,04.2011)



**E os
comportamentos?**

Em Portugal, é preciso educar para uma “Nova Cultura da Mobilidade”

PARTE II

Como fazer a mudança ?

Como fazer a Mudança?

Conceito de **mobilidade sustentável**

pressupõe que os cidadãos, vivendo em cidades, vilas ou aldeias, disponham de condições que lhes proporcionem:

- **deslocações seguras**
- **confortáveis**
- **com tempos aceitáveis**
- **custos acessíveis**
- **mobilidade com eficiência energética e reduzidos impactos ambientais**

Sustentabilidade: *satisfação das necessidades actuais sem comprometer a capacidade das gerações futuras para satisfazerem as suas próprias necessidades*

Como fazer a Mudança?

Racionalizar a utilização do automóvel individual;



Otimizar a utilização do transporte coletivo;



**Incrementar o uso quotidiano dos modos suaves,
nomeadamente as deslocações a pé e de bicicleta**

Contributos do IMT



Pacote da Mobilidade
Território, Acessibilidade
e Gestão de Mobilidade

2011

- I. DIRECTRIZES NACIONAIS PARA A MOBILIDADE
- II. GUIÃO ORIENTADOR - ACESSIBILIDADES, MOBILIDADE E TRANSPORTES NOS PLANOS MUNICIPAIS DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (PDM, PU E PP)
- III. GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE E TRANSPORTES
- IV. COLEÇÃO DE BROCHURAS TÉCNICAS / TEMÁTICAS de apoio à elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes
- V. GUIA PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE DE EMPRESAS E PÓLOS (Geradores e atractores de deslocações)

2012



*Plano de Promoção da Bicicleta
e Outros Modos Suaves*

2013 > 2020

Pacote da Mobilidade: os temas e o leque de apostas

Gestão inteligente do uso do solo e espaço urbano

- Reordenar a rede de Centralidades
- Localizar seletivamente (estrategicamente) novas áreas de grande atração de deslocações (hospitais, universidades, empresas, serviços, centros comerciais, junto a interfaces do TP...)
- Recuperar o urbanismo de proximidade

Gestão inteligente do estacionamento

- Usar as políticas de estacionamento (índices, preço e duração) para reduzir a utilização do TI, principalmente onde há oferta de TP

Gestão inteligente das circulações

- Usar soluções acalmia de tráfego
- Zonas 30, Zonas de coexistência
- Zonas de encontro

Promoção e Gestão inteligente dos transportes públicos

- Ampliar as redes de corredores dedicados aos transportes públicos e modos suaves
- Valorizar os acessos aos interfaces de transportes públicos (transportes individuais, peões, modos suaves)
- Melhorar a localização de paragens de transportes públicos

Pacote da Mobilidade: os temas e o leque de apostas

Gestão inteligente da procura

- Diversificar os meios, modos, redes e serviços de transportes



oportunidades e opções de escolha para o cidadão

Gestão inteligente da logística urbana

- Organizar espaços para cargas e descargas micro – logística urbana

Promoção do “andar a pé”

- Garantir continuidade (segurança e conforto) dos percursos pedonais
- Promover ruas pedonais/comerciais
- Eliminar Barreiras

Promoção do “andar de bicicleta”

- Promover a bicicleta como modo de transporte nas deslocações diárias e de curta distância
- Assegurar a complementaridade das deslocações em Bicicleta + Transporte público
- Criar infraestruturas necessárias, (junto a equipamentos, interfaces, nos locais de trabalho.....)

Plano Promoção Bicicleta e Outros Modos Suaves

Visão



Valorizar o uso da bicicleta e o “andar a pé” como práticas de deslocação quotidiana dos cidadãos integradas no sistema de transportes e dando prioridade a critérios de sustentabilidade e eficiência económica, ambiental e social

Orientar as políticas públicas urbanas para o objetivo da mobilidade sustentável protegendo o espaço público e a saúde e bem-estar dos cidadãos.

Plano Promoção Bicicleta e Outros Modos Suaves

Objetivos Estratégicos

A

Colocar a bicicleta e o “andar a pé” no centro da vida quotidiana dos cidadãos

B

Educar para uma mobilidade sustentável e para os modos suaves

Eixos de Atuação

- I. Paradigma da Mobilidade / A mudança
- II. O espaço público / As Infraestruturas / Os equipamentos
- III. A inovação / A atividade económica / / A criação de valor

- IV. A escola / A saúde pública
- V. A formação e competências / / A Sensibilização

Exemplos de Objetivos Operacionais

5. Introduzir o conceito de acalmia de tráfego no desenho e gestão do espaço público



6. Criar redes de percursos pedonais e cicláveis com condições de circulação seguras e confortáveis



7. Articular as redes cicláveis com infraestruturas de estacionamento em edifícios e no espaço público e com outras infraestruturas de apoio

12. Promover a educação e formação de crianças e jovens sobre os modos suaves e a mobilidade sustentável, em contexto escolar



13. Estimular o desenvolvimento na comunidade escolar de projetos “A pé ou de bicicleta para a escola”

14. Promover o ensino da condução de bicicletas e a banalização da sua presença no espaço público

apé para a escola

PARTE III

A Segurança em geral e a segurança dos modos mais vulneráveis

As estradas seguras e o ambiente urbano

- **Estrada...**

= a espaço rodoviário/ infra-estrutura para o **Transporte Individual**
e para o **Transporte Público**

...no centro das preocupações

- Mas há que ter uma perspectiva mais abrangente **e recentrar o objecto** das nossas preocupações

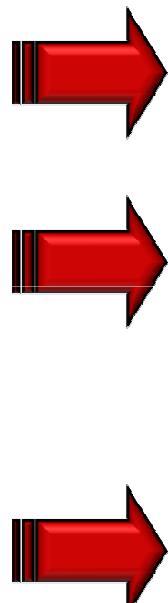
... no Espaço Público, nas Pessoas

Segurança Rodoviária e Espaço Público



*Década de Ação pela
Segurança no Trânsito
5 Pilares do Plano de Ação*

- Gestão da segurança rodoviária
- Infra-estruturas / Estradas Seguras e Mobilidade
- Veículos seguros
- Comportamento/ Segurança dos utilizadores da estrada
- Resposta de emergência após acidente



*Novas e emergentes
Questões- Chave*

- Gestão do Espaço Público / distribuição entre os vários utilizadores
- Coexistência entre modos de Transportes
- Nova Cultura da Mobilidade (mudança de comportamentos atitudes)

O que já sabemos.....

Sobre os modos de transporte e a segurança rodoviária

- A proporção de **mortos** por acidente é **superior nos peões (17%) e ciclistas (6%)** em relação aos outros modos.
- A maior percentagem de mortos ocorre entre as **crianças com menos de 10 anos** e **adultos com mais de 65 anos**, no caso dos peões, e entre as **crianças e adolescentes** dos **6 aos 14 anos**, no caso da bicicleta.
- A **maioria** dos **acidentes** ocorre em **áreas urbanas e dentro das localidades**.
- **Principais Factores** : **velocidade** dos veículos motorizados; **peso e design** dos veículos motorizados; **falta de protecção e visibilidade de peões e ciclistas** por parte dos veículos; **consumo de álcool**.

SafetyNet (2009) Pedestrians & Cyclists, EU

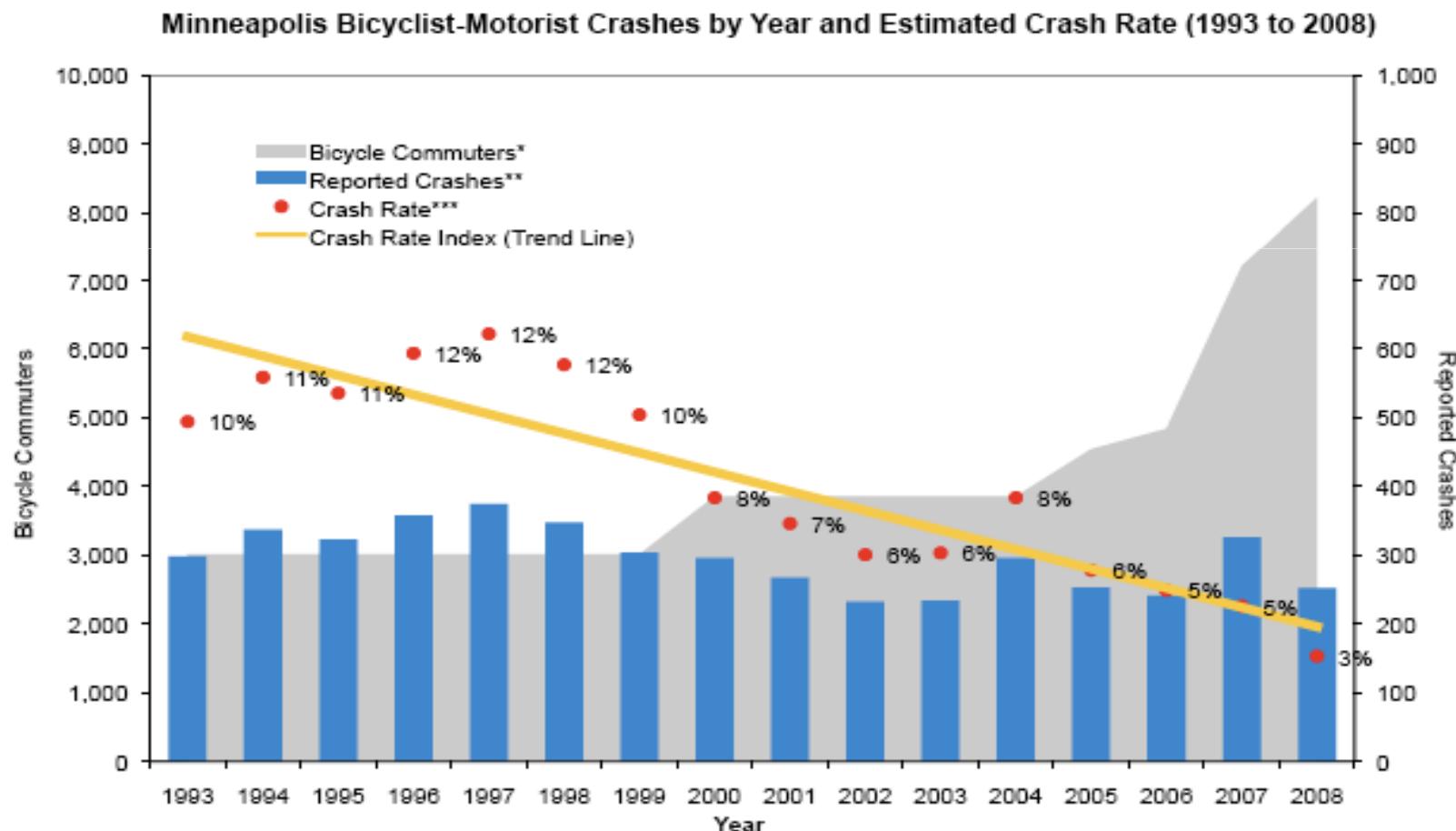
- **Metade das mortes** em acidentes rodoviários são de utilizadores **mais vulneráveis**

Global StatusReport on Road Safety: Time for Action., WHO

O que já sabemos.....

Sobre os modos de transporte e a segurança rodoviária

A insegurança rodoviária é maior quanto maior o volume de tráfego rodoviário e a sua velocidade e menor o número de bicicletas e peões



Fonte: League of American Bicyclists, Fev. 2011 (<http://www.bikeleague.org>)

Respostas institucionais

A Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (2010/2015) delimitou como:

- **grupos alvo da sua acção os peões e os acidentes dentro das localidades**
- um dos factores prioritários a “acalmia de tráfego”.
- **a revisão do Código da Estrada como um grande objectivo**

Plano Nacional de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves

Revisão do Código da Estrada (em discussão na AR)

Exemplos de Propostas

Os velocípedes
conduzidos por
crianças menores de
10 anos passam a
poder utilizar os
passeios

Os condutores devem
ceder passagem aos
velocípedes

Consagração do conceito
de “zona residencial ou de
coexistência”

Conceito de
“utilizador
vulnerável”

Andar a pé ou de bicicleta e coexistir com outros modos



07-05-2013

- É urgente responder às necessidades do andar a pé nas nossas cidades e reconhecer que o **peão** é o mais vulnerável utilizador do espaço - rua seguido do ciclista
- Vários países adaptam as suas disposições legais a esta prioridade, consagrando **cartas de peões** e conceitos inovadores como o chamado **código de rua**, em França
- A nível local, multiplicam-se as intervenções urbanas, planeando-se deslocações pedonais e cicláveis, criando infra-estruturas e desenhando a cidade cada vez menos em função do automóvel - nos últimos anos o grande usurpador do espaço público.

Em Portugal é preciso fazer muito mais

O Espaço Público e a Mobilidade Sustentável



Há que deixar
de dar prioridade
à deslocação
automóvel

(Londres)

As medidas são conhecidas e largamente adoptadas em muitas cidades europeias.

Em Portugal é preciso densificar o número de acções no terreno e imprimir um **ritmo intenso de implementação**



Obrigada

Isabel Carvalho Seabra
icseabra@imt-ip.pt



07-05-2013

27