

A bicicleta e o caminhar, aliados na saída do confinamento

Apoiar e fomentar o uso dos modos activos de deslocação no combate à pandemia de COVID-19

Com a saída do confinamento, **teme-se um incremento da utilização do automóvel individual** e resultante congestionamento e poluição das nossas cidades. Os **modos activos de deslocação** têm-se provado **seguros e saudáveis** durante a pandemia, contribuem para a **resiliência dos sistemas de transporte** e ajudam a **descongestionar os transportes públicos**. Tal como se observou em 2008, com a degradação das condições económicas, é previsível que a **bicicleta assuma um papel importante na mobilidade dos indivíduos**. Os **municípios têm uma grande responsabilidade** em garantir aos cidadãos o uso em segurança do espaço público. A MUBi propõe um **conjunto de medidas prioritárias** para apoiar e fomentar a utilização dos modos activos de deslocação durante a saída do confinamento.

Com a saída do confinamento, uma parte importante da população readquirirá progressivamente muitas das suas necessidades de deslocação. Porém, com uma grande diferença face à situação anterior à crise: muitos dos que utilizavam transportes colectivos hesitarão em continuar a fazê-lo.

Uma das medidas necessárias será o aumento da oferta de transporte público, de forma a conseguir manter-se a mesma capacidade de transporte, com menos passageiros por veículo. Contudo, tal não será certamente suficiente. Caso não sejam tomadas medidas em tempo útil, uma parte significativa das deslocações anteriormente feitas em transportes colectivos serão transferidas para o automóvel individual. Daí resultará um incremento de congestionamento e poluição das nossas cidades, e potencialmente até o colapso das cidades de maior dimensão.

O período de confinamento e estado de emergência permitiu-nos, entre todas as dificuldades, assistir a como seriam as nossas cidades quase sem carros e com níveis de qualidade do ar que já quase tínhamos esquecido serem possíveis¹. Voltar à anterior “normalidade” não é uma opção! Esta é uma oportunidade de definitivamente abraçarmos a mudança de paradigma das políticas de mobilidade², tornando as nossas cidades mais humanas, seguras, saudáveis e ecológicas.

¹ Clean air in Europe during lockdown 'leads to 11,000 fewer deaths', *The Guardian*, 30 de Abril de 2020. <https://www.theguardian.com/environment/2020/apr/30/clean-air-in-europe-during-lockdown-leads-to-11000-fewer-deaths>

² MUBi (2019), Pedalar para década de 2020. <https://mubi.pt/wp-content/uploads/2019/07/Manifesto-MUBi-Legislativas-2019.pdf>

A bicicleta e o caminhar, aliados na saída do confinamento

Se a poluição do ar era já responsável por cerca de 15 mil mortes prematuras a cada ano em Portugal³, veio agora constituir-se como um factor associado a taxas mais elevadas de mortalidade por COVID-19^{4,5,6}. Agir sobre as principais fontes de poluição do ar é, portanto, crucial que acompanhe o levantamento das medidas de confinamento.

Os modos activos de deslocação têm-se provado saudáveis e seguros durante a pandemia de COVID-19. Contribuem, particularmente a bicicleta, para a resiliência dos sistemas de transporte e para o descongestionamento dos transportes públicos. Pelo seu baixo custo, são meios de transporte inclusivos, oferecendo condições de acessibilidade efectiva semelhantes a todos os indivíduos. A Organização Mundial da Saúde recomenda, sempre que possível, a utilização da bicicleta ou caminhar nas deslocações necessárias durante a pandemia⁷.

Desde o início do período crítico, numerosas cidades de todo o mundo têm vindo a implementar medidas e infraestruturas de emergência para garantir segurança, do risco de contágio e do risco rodoviário, a quem se desloca a pé ou em bicicleta. Criação de ciclovias e alargamento de passeios através da supressão de vias de trânsito, redução de limites de velocidade ou o fecho de ruas ao tráfego motorizado, são alguns exemplos⁸.

Preparando a saída do confinamento, muitas cidades de países próximos como Espanha, França ou Itália iniciaram planos ou começaram já a implementar medidas para fomentar a utilização da bicicleta como modo de transporte preferencial^{9,10}. Milão, a capital da região da Lombardia, fortemente fustigada pela COVID-19, desenhou um plano ambicioso para realocar espaço do automóvel aos modos activos de deslocação¹¹.

³ J. Lelieveld et al. (2019), Cardiovascular disease burden from ambient air pollution in Europe reassessed using novel hazard ratio functions, *European Heart Journal*, 40(20), pp. 1590-1596.

<https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehz135>

⁴ E. Conticini, et. al. (2020), Can atmospheric pollution be considered a co-factor in extremely high level of SARS-CoV-2 lethality in Northern Italy?, *Environmental Pollution*, 4 de Abril de 2020.

<https://doi.org/10.1016/j.envpol.2020.114465>

⁵ X. Wu, et. al. (2020), Exposure to air pollution and COVID-19 mortality in the United States, *medRxiv* 2020.04.05.20054502, 7 de Abril de 2020.

<https://doi.org/10.1101/2020.04.05.20054502>

⁶ Y. Ogen (2020), Assessing nitrogen dioxide (NO₂) levels as a contributing factor to coronavirus (COVID-19) fatality, *Science of the Total Environment*, 11 de Abril de 2020.

<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.138605>

⁷ World Health Organization - Regional Office for Europe (2020), Moving around during the COVID-19 outbreak, 29 de Abril de 2020.

<https://who.canto.global/v/coronavirus/s/MFSQ0?viewIndex=0>

⁸ World cities turn their streets over to walkers and cyclists, *The Guardian*, 11 de Abril de 2020.

<https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists>

⁹ Barcelona prepara o desconfinamento com menos espaço para os carros e mais para peões e bicicletas, *Smart Cities*, 30 de Abril de 2020.

<http://smart-cities.pt/arquitectura-e-urbanismo/barcelona-3004desconfinamentomobibilidade/>

¹⁰ Paris Has a Plan to Keep Cars Out After Lockdown, *City Lab*, 29 de Abril de 2020.

<https://www.citylab.com/transportation/2020/04/paris-cars-air-pollution-health-public-transit-bike-lanes/610861/>

¹¹ Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown, *The Guardian*, 21 de Abril de 2020.

<https://www.theguardian.com/world/2020/apr/21/milan-seeks-to-prevent-post-crisis-return-of-traffic-pollution>

A bicicleta e o caminhar, aliados na saída do confinamento

Aos municípios cabe assumir a responsabilidade local de garantir aos cidadãos o uso em segurança do espaço público. A MUBi propõe um conjunto de medidas urgentes e prioritárias, apresentado na secção seguinte, para apoiar e encorajar os modos activos de deslocação como modo preferencial de transporte, durante a saída progressiva do confinamento.

Fomentar o uso dos modos activos de deslocação permitirá um regresso mais rápido e seguro à actividade normal. A crise social e económica resultante da crise sanitária durará vários anos, e é, portanto, crucial a aposta e investimento nos transportes públicos e, em particular, na mobilidade activa¹². Como observado na crise económica de 2008, é muito provável que a utilização da bicicleta venha a aumentar de importância e assuma um papel indispensável na mobilidade dos cidadãos.

Recomendações

A MUBi apresenta, assim, o seguinte conjunto não exaustivo de medidas e intervenções urgentes e prioritárias de urbanismo tático, rápidas e de baixo custo, para apoiar¹³ e encorajar o uso dos modos activos de deslocação^{14,15} durante e após o período de saída do confinamento:

- Fecho de ruas ao tráfego automóvel, garantido maior segurança e distanciamento físico a quem se desloca a pé ou em bicicleta;
- Supressão de vias de trânsito - em particular nos eixos viários em meio urbano com mais do que uma via de trânsito em cada sentido. Em alternativa, supressão de vias de estacionamento, disponibilizando as vias libertadas para a utilização dos modos activos, garantindo maior segurança e distanciamento físico;
- Medidas físicas de acalmia de tráfego, reduzindo o risco rodoviário para todos, em especial para os utilizadores vulneráveis, e facilitando o uso dos modos activos;
- Redução do limite de velocidade em meio urbano para 30 km/h;
- Alargamento e desobstrução de passeios (muitos dos passeios nas nossas cidades não permitem que seja cumprido o distanciamento de segurança quando pessoas se cruzam);
- Redução dos tempos de espera nas passagens de peões semaforizadas, por forma a diminuir a aglomeração de pessoas;

¹² B. Welle e S. Avelleda (2020), Safer, More Sustainable Transport in a Post-COVID-19 World, World Resources Institute, 23 de Abril de 2020.

<https://www.wri.org/blog/2020/04/coronavirus-public-transport-stimulus-packages>

¹³ MUBi (2014), Princípios de ação para a redução do perigo rodoviário dos utilizadores de bicicleta.

<https://mubi.pt/en/2014/12/23/principios-de-acao-para-a-reducao-do-perigo-rodoviario-dos-utilizadores-de-bicicleta/>

¹⁴ Transport for London, Healthy Streets.

<https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/healthy-streets>

¹⁵ Transport for London, Encouraging cycling and walking.

<https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/encouraging-cycling-and-walking>

A bicicleta e o caminhar, aliados na saída do confinamento

- Criação de ciclovias *pop-up*^{16,17}, sem prejudicar o espaço pedonal, com prioridade aos principais eixos de deslocações;
- Instalação de parqueamentos seguros para bicicletas, em particular em edifícios e serviços do Estado, como centros de saúde, hospitais e escolas, centros urbanos e outros locais de afluência de pessoas, sem prejudicar os espaços pedonais;
- Planos de urgência de estímulo à mobilidade em bicicleta;
- Criação de corredores bus de emergência, em especial nos locais de maior congestionamento de tráfego, por forma a aumentar a velocidade comercial dos transportes públicos e reduzir a exposição dos utilizadores ao risco de contágio;
- Para os municípios com sistemas públicos de bicicletas partilhadas, permissão temporária do seu uso gratuito, como alternativa segura e saudável ao automóvel individual e contribuindo para o descongestionamento dos transportes colectivos;
- Nos municípios que tenham procedido à suspensão de tarifação de estacionamento, imediato retorno à tarifação normal, de forma a não incentivar a utilização do automóvel individual, em especial dentro da cidade;
- Campanhas de comunicação, acompanhando as recomendações da Organização Mundial da Saúde, apelando aos cidadãos que, sempre que possível, utilizem a bicicleta ou caminhem nas deslocações necessárias;
- Intercessão junto das forças de segurança para uma fiscalização mais efectiva dos comportamentos de risco na condução de veículos motorizados, nomeadamente excessos de velocidade, estacionamento em locais de passagem de peões (passeios e passadeiras) e incumprimento das regras de ultrapassagem a ciclistas;
- Monitorização do efeito das medidas implementadas, e utilização desses dados para sustentar medidas mais perenes de transformação do espaço público em favor dos modos activos de deslocação, dos cidadãos e da qualidade do ar.



MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

<https://mubi.pt>

geral@mubi.pt

4 de Maio de 2020

¹⁶ Departamento de Ambiente, Transportes e Protecção Climática de Berlim (2020), Recommendations pour la création et l'extension temporaires des infrastructures cyclables. [Tradução para francês]

<https://cloud.fabmob.io/s/AdxQ4awsrM6R74g>

¹⁷ Mobycon (2020), Making Safe Space for Cycling in 10 Days: A Guide to Temporary bike lanes from Berlin.

https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/04/FrKr-Berlin_Guide-EN.pdf