

PROJETO DE LEI N.º 336/XII/2.^a

AFIRMA OS DIREITOS DOS CICLISTAS E PEÕES NO CÓDIGO DA ESTRADA

Exposição de motivos

Portugal assistiu nas últimas décadas a um crescimento significativo das necessidades de mobilidade, sustentadas pela intensificação das taxas de motorização.

Esta tendência coloca o país numa situação difícil do ponto de vista energético e do cumprimento dos compromissos de Quioto, uma vez que o modo rodoviário, e, em particular, o automóvel privado é dos que mais contribui para a escalada do consumo de combustíveis fósseis e das emissões de gases com efeito de estufa.

Além disso, tem sido responsável pelos crescentes problemas de congestionamento, ruído, poluição do ar e sinistralidade rodoviária nas cidades, com graves prejuízos para a qualidade de vida das populações, a saúde pública e a própria economia.

São frequentes na comunicação social as notícias relativas a atropelamentos mortais de ciclistas por automobilistas. Este drama tem de acabar.

Inverter esta tendência significa repensar a mobilidade urbana, o que passa por promover a utilização dos transportes coletivos e tornar atraente e segura a marcha a bicicleta e a pé, sobretudo para as pequenas deslocações urbanas e em articulação com os vários modos de transporte.

A importância de andar de bicicleta e a pé

“Andar de bicicleta e a pé têm um papel importante nos sistemas de transporte sustentáveis. Providenciam acesso ao transporte público e alternativas ao uso do automóvel particular para pequenas deslocações.

A promoção de andar de bicicleta e a pé para atingir o objetivo de transferência de passageiros do transporte particular motorizado vai concretizar não apenas objetivos de política relacionados com o transporte, mas também os focados nas alterações do clima, saúde, inclusão social e coesão social, e segurança energética”, refere o documento da Agência Europeia de Ambiente «Climate for a Transport Change».

Na União Europeia 30% das deslocações diárias efetuadas de carro são inferiores a 3 km e 50% são inferiores a 5 km: para muitas destas viagens, andar a pé e de bicicleta pode ser uma alternativa realista.

Ainda de acordo com este documento, Portugal apresenta dos piores resultados quanto à prática de andar a pé e de bicicleta. Em média um português anda, por ano, 342 km, o valor mais baixo registado em toda a UE-15. Quanto ao uso da bicicleta, Portugal ocupa o terceiro pior lugar com uma média de apenas 29 km por pessoa/ano, sendo que a média comunitária é de 188 km por pessoa/ano.

Ainda assim, em 2009, e na sequência de uma maior consciencialização política da importância dos modos de transporte suaves, a Assembleia da República aprovou a Resolução n.º 3/2009, de 5 de fevereiro, onde se recomendava ao governo a criação de um grupo de trabalho com vista à elaboração, aprovação e apresentação de um plano nacional de promoção da bicicleta e de outros meios de transporte suaves.

A barreira da segurança

O Livro Verde da Comissão Europeia «Por uma nova cultura de mobilidade urbana», identifica a segurança como uma das principais barreiras à promoção das deslocações a pé e de bicicleta: “os utilizadores não motorizados estão entre os grupos mais afetados por acidentes envolvendo o transporte motorizado.

Cerca de dois terços dos acidentes rodoviários e um terço dos acidentes mortais ocorrem em zonas urbanas e afetam os utentes da estrada mais vulneráveis. O risco de morrer num

acidente de viação é seis vezes maior para os ciclistas e os peões do que para os automobilistas. As vítimas são frequentemente mulheres, crianças e idosos.

A sensação de que a segurança pessoal dos passageiros é por vezes reduzida dissuade alguns grupos sociais de viajar ou de utilizar os serviços de transporte público. Não se trata apenas dos veículos, terminais e paragens de autocarro/eléctrico, mas também os trajetos a pé para lá chegar. O resultado pode ser uma utilização desnecessária do automóvel e pode impedir as pessoas de levarem uma vida ativa”.

Em Portugal, o problema da segurança rodoviária coloca-se com especial pertinência para os grupos mais vulneráveis. De acordo com o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária, a taxa de mortos por habitante em Portugal é superior em quase 50% à média comunitária, sendo a segunda pior de entre todos os países, apresentando especial gravidade em relação aos peões, aos veículos de 2 rodas, aos jovens e idosos.

A sinistralidade dos peões apresenta uma taxa superior ao dobro da média comunitária, o mesmo acontecendo com o conjunto de veículos de duas rodas a motor (motociclos e ciclomotores). A faixa etária com maior taxa de mortalidade é a situada entre os 18 e os 24 anos, com um valor 29% superior à média comunitária. Os idosos têm a maior taxa de mortalidade por habitante, 59% acima da média europeia. A maioria dos acidentes acontece dentro das localidades.

Encorajar a utilização da bicicleta e as deslocações a pé requer medidas que tornem as cidades mais seguras e amigáveis. Para isso é preciso integrar estes modos de deslocação na política de transportes, promover a educação para a cidadania e reforçar as leis do tráfego para proteger os mais vulneráveis, acalmar o tráfego motorizado, entre outros.

Revisão do Código da Estrada: uma oportunidade perdida

A última revisão do Código da Estrada foi uma oportunidade perdida para garantir efetivas condições de segurança à circulação a pé e de bicicletas.

O seu atraso em relação a vários códigos da estrada europeus é notório, continuando a ter uma cultura de segurança rodoviária que relega para segundo plano os grupos mais vulneráveis, como os peões e os ciclistas.

Além disso, encontra-se desatualizado em relação a conceitos de gestão de tráfego utilizados há décadas com sucesso em vários países e que são cada vez mais importantes: é o caso do desenho urbano para a não segregação forçada entre modos de transporte, a criação de zonas pedonais ou a criação de zonas de velocidade reduzida devido às suas funções urbanas.

A gestão do tráfego através do desenho urbano é uma técnica fundamental para garantir condições de segurança aos mais vulneráveis. Associado à engenharia de tráfego permite responder a um dos fatores mais importantes para a insegurança dos ciclistas e peões: a velocidade dos veículos motorizados, a principal causa de morte rodoviária. Mas além da acalmia de tráfego, esta é também uma técnica de requalificação do espaço público e das cidades para a qualidade de vida.

A proposta do Bloco de Esquerda

O Bloco de Esquerda, com a atual proposta, pretende afirmar os direitos dos ciclistas e dos peões no Código da Estrada, aproveitando a experiência e prática corrente de muitos países europeus nesta matéria, nomeadamente a Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Irlanda, Itália, Reino Unido e Suécia.

A introdução do princípio da proteção dos mais vulneráveis, como os peões ou ciclistas, é efetivado ao longo do Código, em particular em função da velocidade. Proteger aqueles que são as principais vítimas de sinistralidade rodoviária, como as crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência também é objetivo da atual proposta.

Neste sentido, o Bloco de Esquerda propõe o reforço do conceito de segurança rodoviária para proteger os ciclistas e os peões e incentivar este meio de deslocação através de diversas medidas.

Introduzem-se conceitos de gestão e acalmia do trânsito através do desenho urbano, mas também de requalificação do espaço público, que são cada vez mais atuais: é o caso das zonas pedonais, das zonas de estadia e das zonas 30.

A possibilidade de definição de zonas urbanas, de acordo com a sua função e uso social, para a acalmia do trânsito poderá ser uma das formas mais eficazes para a promoção dos modos andar de bicicleta e a pé e a redução da sinistralidade rodoviária.

A possibilidade de utilização dos corredores de circulação reservados aos transportes públicos por parte dos velocípedes respondem igualmente a uma necessidade urgente, especialmente no caso português, devido à parca densidades de vias reservadas a velocípedes.

Consideramos também que a melhor forma de concretizar estes dois objetivos não passa pela segregação forçada entre modos de transporte, ou seja, entre a bicicleta e os veículos motorizados. Consideramos que não se deve limitar o trânsito de velocípedes às pistas especiais (ciclovias) ou a zonas urbanas específicas, se realmente queremos que este modo de transporte seja uma alternativa viável de deslocação em meio urbano para pequenas distâncias e/ou em complementaridade com os restantes transportes coletivos e privados.

Desta forma, propomos medidas que passam pela consideração da bicicleta como um veículo que pode ocupar toda a via de trânsito, exige regras específicas em termos de posição de marcha, cedência de passagem, ultrapassagem, circulação, entre outros, não devendo ser discriminada em relação aos outros veículos. Relativamente aos peões também reforçamos os seus direitos de trânsito, como seja através da proibição da restrição das condições de circulação dos passeios.

A proposta inicial do Bloco de Esquerda foi sujeita a audições de várias entidades, a Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Associação Nacional de Freguesias, recebendo de cada uma delas pareceres muito favoráveis e positivos. Em resultado dos vários contributos resultantes destas audições, o Bloco de Esquerda melhorou a sua proposta inicial e apresenta o atual projeto de lei.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Alteração ao Código da Estrada

1 - Os artigos 1.º, 3.º, 5.º, 8.º, 11.º, 13.º, 17.º, 18.º, 24.º, 25.º, 27.º, 30.º, 32.º, 38.º, 41.º, 77.º, 78.º, 82.º, 90.º, 103.º e 113.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, com as alterações posteriores, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

(...)

- a) (...);
- b) (...);
- c) (...);
- d) (...);
- e) (...);
- f) (...);
- g) (...);
- h) (...);
- i) (...);
- j) (...);
- l) (...);
- m) (...)
- n) (...);
- o) (...);
- p) (...);
- q) (...);
- r) (...);
- s) (...);
- t) (...);

u) (...);

v) (...);

x) (...);

z) (...);

aa) «Utilizadores vulneráveis» - velocípedes e peões, em particular crianças, idosos, grávidas, pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência;

bb) «Zona pedonal» - local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, ao trânsito de peões e vedado ao trânsito motorizado;

cc) «Zona de estadia» - local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, a trânsito e atividades não motorizadas, podendo ser permitido ou não o trânsito motorizado com uma velocidade máxima de 20 km/h;

dd) «Zona 30» - local da via pública onde, pelas características da zona urbana, a velocidade é limitada a 30 km/h e as entradas e saídas são anunciadas por sinalização, sendo objeto de ordenamento específico.

Artigo 3.º

(...)

1 - (...).

2 - As pessoas devem abster-se de actos que impeçam ou embaracem o trânsito ou comprometam a segurança ou a comodidade dos utilizadores das vias, tendo em especial atenção os utilizadores mais vulneráveis.

3 - (...).

4 - (...).

Artigo 5.º

(...)

1 - (...).

2 - (...).

3 - Não podem ser colocados nas vias públicas ou nas suas proximidades quadros, painéis, anúncios, cartazes, focos luminosos, inscrições ou outros meios de publicidade que possam confundir-se com os sinais de trânsito ou prejudicar a sua visibilidade ou reconhecimento ou a visibilidade nas curvas, cruzamentos ou entroncamentos, ou ainda perturbar a atenção do condutor, prejudicando a segurança da condução, ou restringir a circulação dos peões nos passeios.

4 - (...).

5 - (...).

Artigo 8.º

(...)

1 - A realização de obras nas vias públicas e a sua utilização para a realização de atividades de caráter desportivo, festivo ou outras que possam afetar o trânsito normal ou colocar restrições ao trânsito de peões nos passeios só é permitida desde que autorizada pelas entidades competentes.

2 - No caso da realização de obras que coloquem restrições ao trânsito de peões nos passeios, é obrigatório assegurar a comunicação entre os locais servidos pelo passeio e garantir a segurança da circulação dos peões.

3 - (Anterior número 2).

4 - (Anterior número 3).

5 - (Anterior número 4).

6 - (Anterior número 5).

7 - (Anterior número 6).

Artigo 11.º

(...)

1 - (...).

2 - (...).

3 - O condutor de um veículo não pode pôr em perigo os utilizadores mais vulneráveis, nomeadamente os velocípedes e os peões, e em particular as crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiência.

4 - (Anterior número 3).

Artigo 13.º

(...)

1- (...)

2 - (...)

3 - No caso dos veículos de duas rodas, o trânsito deve fazer-se pela via de trânsito da direita, salvo quando exista para ultrapassar ou mudar de direção uma via de trânsito à esquerda com estas funções.

4 - (Anterior número 3).

5 - (Anterior número 4).

Artigo 17.º

(...)

1 - (...)

2 - É autorizada a utilização dos passeios para a condução de velocípedes por crianças menores de 10 anos, desde que prossigam à velocidade de passo e não ponham em perigo ou perturbem os peões.

3 - (Anterior número 2).

Artigo 18.º

(...)

1 - O condutor de um veículo em marcha deve manter entre o seu veículo e o que o precede a distância suficiente para evitar acidentes em caso de súbita paragem ou diminuição de velocidade deste, tendo especial prudência em presença dos utilizadores mais vulneráveis, como sejam os velocípedes, ciclomotores e motociclos.

2 - (...)

3 - O condutor deve deixar uma distância lateral de pelo menos 1,5 metros entre o seu veículo e o velocípede ou o ciclomotor ou o motociclo que transitem na mesma faixa de rodagem, no mesmo sentido ou em sentido oposto.

4 - Anterior número 3.

Artigo 24.º

(...)

1 - O condutor deve regular a velocidade de modo que, atendendo à presença de outros utilizadores e em particular os mais vulneráveis, e às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.

2 - (...)

3 - O condutor de veículo automóvel ou de um motociclo deve ajustar a velocidade para não colocar em perigo o velocípede ou condutor de ciclomotor de duas rodas que se encontra na via pública, devendo redobrar a prudência no caso da presença de crianças, idosos, grávidas ou pessoas portadoras de deficiência.

4 - Anterior número 3.

Artigo 25.º

(...)

1- (...):

- a) (...);
- b) À aproximação de passagens assinaladas na faixa de rodagem para velocípedes ou na proximidade destes;
- c) Anterior b);
- d) Anterior c);
- e) Anterior d);
- f) Anterior e);
- g) Anterior f);
- h) Anterior g);
- i) Anterior h);
- j) Anterior i);
- l) Anterior j);

2 - Para efeito das alíneas a) e b) do número anterior, o condutor de veículo automóvel ou motociclo ou ciclomotor deve parar em caso de necessidade, não podendo ocupar as passagens em caso algum.

3 - Anterior número 2.

Artigo 27.º

(...)

1 - (...)

2 - Excetua-se do número anterior a velocidade dentro de localidades em zonas de estadia ou nas zonas 30, cuja velocidade instantânea não pode exceder os 20 km/h ou os 30 km/h, respetivamente.

3 - (Anterior número 2).

4 - (Anterior número 3).

5 - (Anterior número 4).

6 - (Anterior número 5).

7 - (Anterior número 6).

8 - (Anterior número 7).

Artigo 30.º

(...)

1 - (...)

2 - Os velocípedes têm prioridade, na ausência de sinalização contrária, nas seguintes circunstâncias:

- a) Quando circulam em pistas para velocípedes ou vias sinalizadas para a sua circulação, nomeadamente no cruzamento com a faixa de rodagem ou quando existam locais de entrada e saída de veículos motorizados;
- b) Quando, num cruzamento ou entroncamento, o veículo a motor vire à direita ou à esquerda para mudar de via;
- c) Quando os velocípedes circulem a par e o primeiro já tenha iniciado o cruzamento ou entroncamento ou tenha entrado na rotunda;

3 - Anterior número 2.

Artigo 32.º

(...)

1- (...).

2 - (...).

3 - (...).

4 - Revogado.

5 - (...).

Artigo 38.º

(...)

1- (...).

2 - (...).

3 - (...).

4 - No caso de ultrapassagem a motociclos, ciclomotores e velocípedes deve ser garantida uma distância mínima de 1,5 metros entre veículos e a velocidade da manobra não poderá exceder os 50 km/h.

5 - (Anterior número 4).

Artigo 41.º

(...)

1 - (...):

a) (...);

b) (...);

c) (...);

d) (...);

e) Imediatamente antes e nas passagens assinaladas para velocípedes;

f) Anterior alínea e);

g) Anterior alínea f);

h) Anterior alínea g).

2 - (...).

3 - (...).

4 - (...).

5 - (...).

Artigo 77.º

(...)

1 - (...).

2 - É, porém, permitida a utilização das vias referidas no número anterior, na extensão estritamente necessária, para acesso a garagens, a propriedades e a locais de estacionamento ou, quando a sinalização o permita, para efetuar a manobra de mudança de direção no cruzamento ou entroncamento mais próximo e, no caso dos corredores de circulação destinados aos transportes públicos, é permitida a sua utilização por velocípedes.

3 - (...).

Artigo 78.º

(...)

1 - Quando existam pistas especialmente destinadas a animais ou veículos de certas espécies, o trânsito destes deve fazer-se preferencialmente por aquelas pistas.

2 - (...).

3 - (...).

4 - (...).

5 - (...).

6 - (...).

Artigo 82.º

(...)

1 - (...).

2 - (...).

3 - (...).

4 - (...).

5 - (...)

6 - Os condutores e passageiros de velocípedes sem motor, quando sejam crianças, devem proteger a cabeça, usando capacete devidamente ajustado e apertado.

7 - Os velocípedes podem transportar passageiros com idade inferior a 8 anos desde que estejam equipados com cadeiras homologadas para o efeito ou nas condições estabelecidas pelo número 2 do artigo 113.º.

8 - (Anterior número 6).

9 - (Anterior número 7).

Artigo 90.º

(...)

1 - (...):

a) (...);

b) (...);

c) (...);

d) (...);

e) (...).

2 - O condutor de motociclo, ciclomotor e velocípede pode utilizar toda a via de trânsito, adotando preferencialmente como posição de marcha o alinhamento com a posição do condutor de veículos automóveis.

3 - Os velocípedes podem seguir a par, desde que não causem perigo ou embaraço para o trânsito da faixa de rodagem ou comprometam a sua segurança, devendo colocar-se em fila sempre que se aproxime por trás um veículo automóvel.

4 - Anterior número 3.

Artigo 103.º

(...)

1 - Ao aproximar-se de uma passagem de peões ou velocípedes assinalada, em que a circulação de veículos está regulada por sinalização luminosa, o condutor, mesmo que a

sinalização lhe permita avançar, deve deixar passar os peões ou os velocípedes que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

2 - Ao aproximar-se de uma passagem para peões ou velocípedes, junto da qual a circulação de veículos não está regulada nem por sinalização luminosa nem por agente, o condutor deve reduzir a velocidade e, se necessário, parar para deixar passar os peões ou velocípedes que já tenham iniciado a travessia da faixa de rodagem.

3 - Ao mudar de direção, o condutor, mesmo não existindo passagem assinalada para a travessia de peões ou velocípedes, deve reduzir a sua velocidade e, se necessário, parar a fim de deixar passar os peões ou velocípedes que estejam a atravessar a faixa de rodagem da via em que vai entrar.

4 - (...).

Artigo 113.º

(...)

1 - (...).

2 - Os velocípedes podem atrelar, à retaguarda, um reboque de um eixo destinado ao transporte de passageiros com idade inferior a 8 anos, devidamente homologado para o efeito, desde que circulem numa via devidamente sinalizada para o efeito.

3 - Anterior número 2.»

Artigo 2.º

Regulamentação

O governo regulamenta o presente diploma no prazo de 90 dias.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Assembleia da República, 18 de janeiro de 2013.
As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,