

Projeto de Lei nr. 897/XIV/2ª

Altera o Código da Estrada reforçando a segurança de peões e ciclistas nas vias Intra-urbanas

Exposição de Motivos

A mobilidade suave, isto é, andar a pé ou de bicicleta, está a ser promovida em contexto urbano e suburbano, tanto por razões de saúde como por motivos ambientais, devido à ausência de emissões de poluentes e gases com efeito de estufa (GEE) durante o percurso, permitindo um clima urbano saudável e interativo entre os habitantes e utilizadores do espaço urbano. As bicicletas requerem uma quantidade mínima de energia e matérias primas no seu processo de produção, mesmo no caso dos modelos com assistência elétrica, em comparação com outros veículos de duas ou quatro rodas, mesmo que estas sejam de motorização elétrica. Estima-se que os ciclistas produzam menos 84% de CO₂ no que diz respeito à mobilidade diária, comparado com a restante população¹. Assim, a deslocação a pé ou de bicicleta é energética e ambientalmente mais sustentável do que qualquer outro modo de transporte.

Para além dos efeitos positivos na mitigação climática e ambiental, a deslocação em bicicleta ou a pé tem efeitos reconhecidamente favoráveis no que diz respeito à saúde pública. Mesmo os utilizadores de bicicletas com assistência elétrica, percorrendo distâncias maiores, apresentam benefícios para a saúde². Particularmente, andar de bicicleta melhora a função cardiovascular e permite um exercício muscular sem sobrecarregar as articulações, podendo, inclusivamente, beneficiar pessoas com osteoartrite.

No entanto, os efeitos favoráveis da utilização da bicicleta dependem de um ambiente rodoviário seguro e da redução da poluição atmosférica, uma vez que o exercício em zonas urbanas com altos índices de poluição pode até ser prejudicial para a saúde humana.

Tem sido demonstrado que a redução da velocidade máxima permitida de 50 km/h para 30 km/h não contribui apenas para a redução da emissão de poluentes e do consumo de combustível, mas melhora significativamente a segurança rodoviária³. Exemplos como a cidade de

¹ C. Brand et. al (2021) The climate change mitigation effects of daily active travel in cities, Transportation Research Part D: Transport and Environment, 93, 102764, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102764>.

² A. Castro et al (2019) Physical activity of electric bicycle users compared to conventional bicycle users and non-cyclists: Insights based on health and transport data from an online survey in seven European cities, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, Volume 1, 100017, <https://doi.org/10.1016/j.trip.2019.100017>.

³ J. Casanova & N. Fonseca (2012) Environmental assessment of low-speed policies for motor vehicle mobility in city centers, Global NEST Journal, Vol 14, No 2, pp 192-201, <https://doi.org/10.30955/gnj.000869>.

Pontevedra, na Galícia, demonstram que é possível alterar completamente o paradigma da mobilidade urbana, dando prioridade aos peões e aos ciclistas. Em Pontevedra, onde não há carros no centro e na maior parte da cidade desde o final dos anos 90, a circulação automóvel é limitada a 30 km/h, o que permitiu que não houvesse acidentes mortais dentro do perímetro urbano desde há 10 anos⁴. Em vez de alimentar um espaço público degradado, com ruído e poluição, avançou-se para um modelo de “cidade compacta, menos segregada, que permite deslocações a pé e onde não é preciso pegar no carro para ir comprar pão”. Na Europa, outras cidades como Bilbao e Bruxelas também já adotaram um limite de velocidade de 30 km/h dentro da cidade, com uma redução significativa de mortes e feridos graves devido a acidentes rodoviários, tendo Bilbao ganho o EU Road Safety Award em 2020. Em maio deste ano entrou em vigor nova legislação em todo o território espanhol, limitando a velocidade máxima a 30 km/hora nas vias urbanas com uma faixa por cada sentido de trânsito, afetando, aproximadamente, 60 a 70% dos arruamentos dentro das localidades, promovendo uma convivência mais segura entre todos os utilizadores do espaço público e, em particular, os mais vulneráveis como ciclistas e peões.

De acordo com o relatório do European Transport Safety Council sobre a segurança de peões e ciclistas, publicado em 2020⁵, a priorização modal baseada na vulnerabilidade dos utilizadores das rodovias, colocando os peões e ciclistas no topo, pode melhorar a segurança rodoviária dentro das localidades significativamente. Medidas que devem ser consideradas incluem a redução do tráfego motorizado, a segurança de passadeiras e passeios, a separação de ciclovias do restante tráfego, bem como a redução da velocidade para 30 km/h dentro de localidades, garantindo a efetiva fiscalização do cumprimento desse limite. O excesso de velocidade não é um “delito de cavaleiros”, uma vez que é responsável por lesões graves e mortes na estrada, com particular relevância no contexto urbano, onde um choque entre um peão ou ciclista a 30 km/h é fatal em 5% dos casos, quando a 50 km/h a mortalidade pode ser 10 vezes superior⁶.

Também a “Declaração de Estocolmo” que resultou da 3ª Conferência Ministerial Global sobre a Segurança Rodoviária, co-organizada pela Organização Mundial de Saúde, sublinha a importância da redução da velocidade máxima em zona urbanas mistas para 30 km/h para

⁴ <https://www.publico.pt/2020/07/24/local/noticia/pontevedra-veio-lisboa-explicar-mudou-radicalmente-mobilidade-cidade-1925752>.

⁵ <https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>.

⁶ Hussain Q, Feng H, Grzebieta R, Brijs T, Olivier J (2019) The relationship between impact speed and the probability of pedestrian fatality during a vehicle-pedestrian crash: A systematic review and meta-analysis. Accident Analysis & Prevention, Volume 129, 241-249, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.05.033>

assegurar a segurança de peões e ciclistas, para além dos efeitos favoráveis que tem sobre a qualidade do ar e as alterações climáticas⁷.

Em Portugal, a maioria da mortalidade rodoviária de peões e ciclistas ocorre dentro do perímetro urbano (77% e 67%, respectivamente), ocupando o País um dos Inglórios lugares cimeiros a nível da União Europeia, apesar de não pertencer aos países em que a utilização da bicicleta nas deslocações diárias fosse mais popular.

Tendo em conta que em 2018 o Ministro da Administração Interna, em nome do Governo, admitiu generalizar o limite de velocidade máxima de 30 km/h nas zonas urbanas⁸ e face ao mais recente acidente mortal trágico que vitimou uma ciclista grávida, atropelada por um automóvel em plena Avenida da Índia em Lisboa no passado dia 28 de junho, precisamos de agir e de garantir a segurança de peões e ciclistas nas vias intra-urbanas.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, a Deputada não inscrita Joacine Katar Moreira apresenta o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente Lei procede à alteração do artigo 27.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, definindo um limite de velocidade de 30 km/h nas zonas urbanas.

Artigo 2.º

Alteração ao Código da Estrada

O artigo 27.º do Código da Estrada passa a ter a seguinte redação:

“Artigo 27.º

Limites gerais de velocidade

1 - Sem prejuízo do disposto nos artigos 24.º e 25.º e de limites inferiores que lhes sejam impostos, os condutores não podem exceder as seguintes velocidades instantâneas (em quilómetros/hora):

⁷ <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>.

⁸ <https://www.dn.pt/portugal/governo-quer-reduzir-limite-de-velocidade-para-30-kmhora-nas-cidades-9042991.html>.

	Dentro das localidades			Autoestradas	Vias reservadas a automóveis e motociclos	Restantes vias públicas
	Zonas de coexistência	Outras Zonas	Vias reservadas a automóveis e motociclos			
Ciclomotores e quadriciclos	20	30	-	-	-	45
Motociclos:						
De cilindrada superior a 50 cm ³ e sem carro lateral	20	30	50	120	100	90
Com carro lateral ou com reboque	20	30	50	100	80	70
De cilindrada não superior a 50 cm ³	20	30	-	-	-	60
Triciclos	20	30	50	100	90	80
Automóveis ligeiros de passageiros e mistos						
Sem reboque	20	30	50	120	100	90
Com reboque	20	30	50	100	80	70
Automóveis ligeiros de mercadorias						
Sem reboque	20	30	50	110	90	80
Com reboque	20	30	50	90	80	70
Automóveis pesados de passageiros						
Sem reboque	20	30	50	100	90	80
Com reboque	20	30	50	90	90	70
Automóveis pesados de mercadorias						
Sem reboque ou com semirreboque	20	30	50	90	80	80
Com reboque	20	30	40	80	70	70

Tratores agrícolas ou florestais	20	30	-	-	-	40
Máquinas agrícolas, motocultivadores e tratocarras	20	30	-	-	-	20
Máquinas industriais						
Sem matrícula	20	30	-	-	-	30
Com matrícula	20	30	40	80	70	70

2 - Quem exceder os limites máximos de velocidade é sancionado:

a) Se conduzir automóvel ligeiro ou motociclo, com as seguintes coimas:

1.º De (euro) 60 a (euro) 300, se exceder até 10 km/h, dentro das localidades, ou até 20 km/h, fora das localidades;

2.º De (euro) 120 a (euro) 600, se exceder em mais de 10 km/h e até 20 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 20 km/h e até 30 km/h, fora das localidades;

3.º De (euro) 300 a (euro) 1500, se exceder em mais de 20 km/h e até 30 km/h, dentro das localidades, ou mais de 30 km/h e até 40 km/h, fora das localidades;

4.º De (euro) 500 a (euro) 2500, se exceder em mais de 30 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 40 km/h, fora das localidades;

b) Se conduzir outros veículos, com as seguintes coimas:

1.º (...).

2.º De (euro) 120 a (euro) 600, se exceder em mais de 10 km/h e até 20 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 20 km/h e até 30 km/h, fora das localidades;

3.º De (euro) 300 a (euro) 1500, se exceder em mais de 20 km/h e até 30 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 30 km/h e até 40 km/h, fora das localidades;

4.º De (euro) 500 a (euro) 2500, se exceder em mais de 30 km/h, dentro das localidades, ou em mais de 40 km/h, fora das localidades.

3 - (...).

4 - (...).

5 - (...).

6 - (...).

7 - (...).

Assembleia da República, 1 de julho de 2021

A Deputada não inscrita,

Joacine Katar Moreira