

Documento da ECF sobre 5º Programa de Ação da UE para a Segurança Rodoviária, 2020 - 2030

Ceri Woolsgrave, c.woolsgrave@ecf.com

05/03/2018

A FPCUB ADOTA A MESMA POSIÇÃO E CORROBORA COM ESTE DOCUMENTO

(traduzido para a língua portuguesa pela Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta - FPCUB)



ECF agradece o apoio financeiro da Comissão Europeia. As informações e opiniões expressas neste documento são da responsabilidade do autor e não refletem necessariamente a opinião oficial da União Europeia. Nem as instituições e órgãos da União Europeia nem qualquer pessoa agindo em seu nome pode ser responsabilizada pela utilização que possa ser feita das informações aqui contidas.

SUMÁRIO EXECUTIVO

A disparidade de segurança dos utilizadores de bicicleta entre Estados Membros, evidencia que os governos nacionais, regionais e locais por si só, não são capazes de prever um quadro político que garanta um nível de segurança. Há, também, uma falta de conhecimento entre muitos Estados Membros sobre a forma de começar a criar um ambiente urbano mais seguro para os utilizadores de bicicleta, embora dentro da UE haja Estados Membros que são líderes mundiais neste campo. Este é um sector concreto para intermediar bons padrões de segurança, em que a UE desenvolve competências nas áreas comportamentais, da infraestrutura e da segurança do veículo (como homologar, por exemplo, o projeto e a gestão das infraestruturas rodoviária (Diretiva de Gestão de Segurança) e contribuir para a redução da mortalidade e ferimentos graves. Em toda a UE têm-se registado progressos com a segurança rodoviária, salvando inúmeras vidas e reduzindo o impacto de acidentes graves em indivíduos e nas suas famílias. O número de utilizadores de bicicleta com atropelamento (mortos e feridos) graves, está a diminuir no entanto o decréscimo ocorre a uma taxa mais lenta comparativamente a outros utentes da estrada. De um modo geral, a ECF e a FPCUB têm vindo a lutar em toda a UE pela continuação da redução da sinistralidade rodoviária embora, o progresso que tem sido feito em toda a UE, tenha estabilizado nos últimos anos. Ao renovar este foco da sinistralidade rodoviária nos utilizadores de bicicleta, veículos de duas rodas e peões, a UE poderia reduzir para metade os atropelamentos mortais na estrada no imediato, até 2020, e continuar esse objetivo até 2030.

Este documento explica a importância que o uso da bicicleta em segurança tem para a saúde pública; investigação e intervenções; defende o planeamento e a estratégia de bicicleta para a UE e apresenta recomendações e propostas concretas relevantes no domínio da segurança da circulação dentro da União Europeia. As nossas recomendações, são as seguintes:

- Segurança do Veículo (atualização dos Regulamentos e normas dos Veículos autónomos)
- Bicicletas elétricas (uso e segurança, pesquisa sobre modo de condução e infraestruturas)
- Utilização de Dados (estatísticas de segurança e Indicadores de Desempenho); alvos KSI; a Infraestrutura (disponibilidade, qualidade e acesso)
- Segurança da Infraestruturas (diretrizes mínimas de qualidade e conforto - condução segura de bicicleta dentro das infraestruturas e Segurança Rodoviária); Diretiva do Planeamento e da Gestão de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável
- Estrada (comportamentos - utentes e motoristas profissionais)
- Financiamento (construção de infraestruturas para utilização de bicicleta dentro dos fluxos de financiamento da EU).





FEDERAÇÃO PORTUGUESA DE CICLOTURISMO E UTILIZADORES DE BICICLETA, MEMBRO DA ECF

EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

ÍNDICE

Sumário executivo.....	1
Resumo das recomendações.....	3
Segurança da circulação em bicicleta no contexto da saúde pública e promoção.....	4
Visão zero e “além da visão zero” (<i>moving beyond zero</i>).....	5
Estratégia utilização de bicicleta UE e segurança rodoviária.....	6
Descrição completa de recomendações segurança dos veículos.....	7
Segurança dos veículos e aprovação de novos veículos.....	7
Veículos autónomos e novas tecnologias.....	8
Bicicletas elétricas e segurança rodoviária.....	9
Bases de dados e estatísticas.....	10
Metas de segurança e indicadores de desempenho.....	11
Segurança das infraestruturas.....	14
Formação de condutores e motoristas profissionais.....	17
Financiamento para infraestruturas.....	17



RESUMO DAS RECOMENDAÇÕES

Muitas destas recomendações estão de acordo com a “Estratégia de Utilização da Bicicleta”¹, seguido por um grande número de entidades de vários sectores e com origens e interesses diferentes.

Visão Zero e Mover Além da Visão Zero

- Incorporar a segurança rodoviária numa avaliação de impactos completos na Saúde Pública (incluindo Orçamento) e apoiar a orientação da estratégia do “Além da Visão Zero”
- Promover a avaliação do conforto e da atratividade de intervenções de segurança rodoviária para os modos de transporte ativos

Segurança do veículo

- Atualizar tipos de Regulamentos Aprovados para incluir o Controlo Inteligente de Velocidade; Travagem de Emergência, Segurança em Táxis e Testes de Resistência ao choque que incluam utilizadores de bicicleta
- Desenvolver um quadro Europeu regulamentar coerente e abrangente para a implantação de veículos automatizados que inclua requisitos de segurança no comportamento dinâmico do veículo; incluindo o seu cumprimento de acordo com o código da estrada e que avalie as interações com utilizadores não equipados

Bicicletas Assistida por Energia Elétrica (EPACs / Pedelecs) e Segurança Rodoviária

- Promover o uso de EPACs e investigar sobre os seus benefícios
- Fornecer recursos para a investigação sobre o uso e comportamento do utilizador de bicicletas assistidas por Energia Elétrica, particularmente EPACs com velocidade e aconselhar regulamentação aos Estados Membros
- Aconselhar os Estados Membros sobre o estado mais recente das características de segurança deste tipo de bicicletas nas estradas, de acordo com registos e estatísticas rodoviárias de países (ex.: AT, BE, DE, NL)
- Garantir que as ciclovias de longa distância, dentro das diretrizes de infraestruturas da UE e da Diretiva de Gestão de Infraestruturas de Segurança Rodoviária, são de elevada qualidade, pois desde que sejam usadas por bicicletas de maior velocidade.

Bases de Dados e Estatísticas

- Acompanhar e recolher dados estatísticos de sinistralidade (número e tipo acidentes, condições de atropelamento e nível de gravidade, lesão, nº de veículos envolvidos - agente único e agentes colaterais, condições de visibilidade e pesquisas sobre qualidade de organização de registos e normativo.

Metas de Segurança e Indicadores de Desempenho

- Para estabelecer um limite de década na UE de reduzir ou eliminar as “mortes nas estradas” e de diminuição de lesões graves
- Limite máximo da Taxa de Mortalidade rodoviária a ser introduzido nos Estados Membros com diretrizes da Comissão (ex.: limites de 30 km/h)
- Fornecimento de uma lista de Indicadores de Desempenho de Segurança, incluindo:
 - ✓ Registos de ocorrência (distância / tempo percorrido) e metodologia de comparação, para avaliar intervenções corretivas e normativas entre riscos e sucessos;
 - ✓ Condições de circulação das estradas para os modos ativos, promovendo intervenções de segurança rodoviária sem dissuadir os modos ativos
 - ✓ Disponibilidade de infraestrutura, qualidade e acessibilidade para utilizadores de bicicleta

Segurança das Infraestruturas

- Diretrizes da UE para infraestruturas de utilização de bicicleta com os requisitos mínimos de qualidade e conforto

¹ Ver https://ecf.com/eu_cycling_strategy



- Planos de Mobilidade Urbana contemplando a utilização de bicicleta em condições de segurança rodoviária, aplicando as melhores práticas de zonas 30 (km/h), como um padrão de Mobilidade Sustentável
- Dentro do contexto da diretiva RISM, haver qualidade na oferta de Circuitos de mobilidade para segurança dos modos ativos, ou seja, eixos confortáveis e seguros em alinhamento e em cruzamentos com atravessamento dedicado em estradas (re)construídas; infraestruturas de utilização de bicicleta em formação e certificação de auditores de segurança rodoviária

Treinos de Condução de Bicicletas (Driver Training) e os condutores profissionais

- Garantir uma transposição para o direito nacional do Estatuto do Profissional condutor - qualificações e monitorização da eficácia dessas medidas, com vista à melhoria da circulação partilhada
- Monitorizar e fazer sugestões aos Estados Membros para melhorarem o elemento condução mais segura entre utilizadores de bicicleta e pedestres na Diretiva 2003/59
- Nenhuma alteração para futuros horários de trabalho ou pelo menos garantir que quaisquer alterações não conduzam à fadiga, cansaço e falta de concentração dos condutores
- Diretiva atualização 2006/126 para incluir orientações de conhecimento das novas tecnologias nos veículos

Financiamento de Infraestruturas

- Aumentar significativamente o valor de financiamento para projetos de infraestruturas de transporte e mobilidade em geral e aumentar drasticamente a percentagem de financiamento à bicicleta
- Incluir a utilização de bicicleta como um modo de transporte na rede CEF e fazer projetos de infraestruturas para bicicletas elegíveis para financiamento individual
- Criação de orientações da UE para infraestruturas de mobilidade ativa a serem usadas em projetos de infraestruturas de utilização de bicicleta financiados pela EU

SEGURANÇA DA CIRCULAÇÃO EM BICICLETA NO CONTEXTO DA SAÚDE PÚBLICA E PROMOÇÃO

Dados os elevados benefícios para a saúde com o uso da bicicleta (ganha-se à volta de 20 anos de vida em relação aos anos perdidos a lesões)², defende-se um plano de segurança na década 2020-2030 de promoção da utilização de bicicleta e a marcha a pé. O aumento da utilização de bicicleta é uma solução para muitos problemas dentro das nossas cidades, como promoção da melhoria da saúde. Pode melhorar a qualidade do ar, diminuir o congestionamento, promover as cidades habitáveis, e o acesso sustentável e democrático a equipamentos e serviços da cidade. As deslocações realizadas em bicicleta estão associadas à diminuição do risco de morte em todas as doenças conhecidas, incluindo o cancro e as doenças cardiovasculares, por comparação com as deslocações passivas. A utilização ativa deste modo de transporte pode aumentar a autoestima, o humor, a qualidade do sono e energia, bem como reduzir o risco de stress, depressão, demência e doença de Alzheimer³.

Verifica-se uma correlação entre o aumento da utilização de bicicleta e um risco reduzido para cada indivíduo ciclista (segurança em números)⁴. Consegue-se um menor volume de tráfego motorizado e assim menos acidentes para todos⁵; a utilização de bicicleta não deve ser vista como uma ameaça para a segurança rodoviária⁶, pelo contrário, pode ser usada para trazer um impacto positivo sobre a segurança rodoviária. Também não é excessivamente perigoso, o uso da bicicleta é tão arriscado na distância percorrida como andar a pé⁷. As

² Hillman M, 1992. Bicicleta e a promoção de saúde. Reunião Anual PTRC 20º Verão Seminário B, pp 25-36

³ <https://www.nhs.uk/Livewell/fitness/Pages/Whybeactive.aspx>

⁴ Safety in Numbers. Uma revisão completa da literatura sobre isso pode ser encontrada aqui (em sueco) http://www.trafikverket.se/contentassets/e2cb0e0ce34744369e293d6d35d1091d/safety_in_numbers_minskar_risken_for_eykleolyckor_med_fler_cyklister_litteraturstudie.pdf

⁵ <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457510003416> e aqui <http://journals.cambridge.org/action/displayAbstract?fromPage=online&aid=8249504&fileId=S1466046610000566>

⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457512003119>

⁷ <https://www.nhs.uk/news/lifestyle-and-exercise/news-analysis-cycling-safety-special-report/>

Beck LF, Dellinger AM, O'Neil ME. Veículos automóveis, taxas de lesões, acidentes por modo de viagem, Estados Unidos: utilizando métodos baseados em exposição para quantificar as diferenças. American Journal of Epidemiology. 2007; 166 (2): 212-218 <http://aje.oxfordjournals.org/content/166/2/212.full.pdf+html>

Fórum Internacional dos Transportes. Relatório de Segurança Rodoviária Anual

2013 <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/13Irtadeport.pdf> Andar a pé e de bicicleta, Estatísticas, Inglaterra: 2016; UK

DfT https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/674503/walking-and-cycling-estatisticas-england-2016.pdf

cycling-estatisticas-england-2016.pdf



intervenções de segurança rodoviária não devem diminuir o número de utilizadores de bicicleta ou agir como uma barreira para aspirantes a utilizadores de bicicleta pois, essa ação seria quase sempre desvantajosa para a saúde pública, seja qual for a eficácia da medida de segurança rodoviária. Em vez intervenções de segurança rodoviária, o que deve ser abordada é a oportunidade de melhorar a saúde pública através do aumento da utilização da bicicleta como modo de transporte sustentável e saudável.

Cerca de 50% dos percursos dos veículos motorizados estão dentro dos 5 km e 30% com menos 3 km⁸. Isso mostra o enorme potencial de mudança do modo motorizado para modos de transporte ativos, como circular de bicicleta. No entanto, existe uma enorme barreira para aumentar o uso de bicicleta, que é a perceção de riscos de segurança⁹. Por isso, é importante que o utilizador de bicicleta se sinta seguro e confortável, porque a perceção de risco e segurança é também um elemento importante da segurança rodoviária. Promover a utilização de bicicleta pode melhorar a saúde pública e segurança rodoviária e se houver melhoria da segurança rodoviária pode-se aumentar a utilização de bicicleta, o que melhora a saúde pública (e segurança).

Benefícios económicos com o aumento da utilização de bicicleta

A segurança rodoviária é a maior barreira para se andar de bicicleta, não apenas o risco real, mas também devido ao risco percebido. Os fatores que influenciam a perceção de risco incluem o volume, velocidade e composição do tráfego automóvel, carros estacionados ao longo da rota, tipo de entroncamento e voltas necessárias para ser feito, bem como o acesso a infraestruturas separadas¹⁰. Melhorar a segurança da utilização de bicicleta promove, também, elevar os níveis de saúde, ambiental, social, mas também benefícios financeiros. Num relatório de 2016, a ECF mostrou que cada utilização de bicicleta ano em 28 Estados Membros da UE cria benefícios económicos de 513.000 milhões de euros¹¹.

VISÃO ZERO E “ALÉM DA VISÃO ZERO” (MOVING BEYOND ZERO)

ECF apoia a abordagem Sistemas Seguros / Visão Zero para a segurança rodoviária. O objetivo de sistemas seguros é garantir que os enganos humanos e erros não conduzam a um acidente; ou, se ocorrer um acidente, a ocorrência é suficientemente controlada para diminuir o resultado de uma morte ou lesão de mudança de vida. Esta abordagem sistémica também exige.¹²

- ✓ O aumento do uso de meios de transporte sustentáveis e redução de veículo a motor
- ✓ Usar o reaproveitamento de estradas e espaços urbanos para uma variedade de fins comunitários
- ✓ Reavaliar as medidas que usamos para estimar a segurança rodoviária, tais como olhar para a perceção de risco nas estradas



Opções de transporte sustentável são também os mais seguros. Utilizadores de bicicleta, pedestres, usuários de transporte público raramente causam mortes ou ferimentos graves, levando energia e massa para fora do sistema de transporte pode ser uma ferramenta chave de segurança para reduzir o perigo/risco nas estradas.

Contudo, devido aos enormes benefícios para a saúde identificados na seção anterior, verifica-se também a oportunidade para ir mais além da “Visão Zero” e apoiamos o movimento atual da Suécia em incluir estes benefícios para a saúde dos modos ativos “Moving Beyond Zero”.¹³ Melhorar as condições de utilização de bicicleta e priorizar os modos ativos de mobilidade constitui uma abordagem essencial dos modelos de Visão Zero/sistemas de segurança.

⁸ WHO http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0009/98424/E89498.pdf

⁹ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/49971/climate-change-transporte-opções-full.pdf

¹⁰ Parkin et al, Barriers to Cycling, in Cycling and Society, ed, by Dave Horton, Paul Rosen, Peter Cox 2007

¹¹ Todos os números são da ECF.

O uso de bicicleta na Economia da União Europeia <https://ecf.com/what-we-do/cycling-economy/economic-benefícios>

¹² <http://www.brake.org.uk/facts-resources/15-facts/1484-safe-systems-facts-page>

¹³ <http://movingbeyondzero.com/>



A abordagem dos sistemas de segurança deve ser, também, dirigida no sentido de um maior encorajamento do uso de modos de viagem mais seguros e ativos, como os transportes públicos, a caminhada e a utilização de bicicleta. Às vezes isso é esquecido no trabalho da Visão Zero / sistemas de segurança. Isto não significa apenas que devemos ver a utilização de bicicleta e a caminhada como meios de transporte mais seguros, mas também como meios de transporte mais saudáveis. Como visto anteriormente, devido à sua natureza ativa, há também um benefício de saúde para o seu uso. Nomeadamente, a introdução de benefícios para a saúde no paradigma dos Sistemas de Segurança significa que podemos avaliar as intervenções de segurança de uma perspectiva completa em termos de saúde pública.

Recomendações da ECF:

- Incorporar a segurança rodoviária numa avaliação completa da saúde pública e apoiar o movimento "Moving Beyond Zero"
- Promover a avaliação do conforto e atratividade das intervenções de segurança para modos ativos de transporte

ESTRATÉGIA UTILIZAÇÃO DE BICICLETA UE E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

As recomendações para a ação da UE no presente documento baseiam-se principalmente no documento de base da Estratégia para a Utilização de Bicicleta da UE¹⁴, elaborado por muitos intervenientes diferentes. Verificamos que a coordenação pela UE de uma Estratégia para a utilização de Bicicleta é uma parte importante das ferramentas da Comissão Europeia para ajudar a melhorar a segurança rodoviária para os utilizadores de bicicleta.

O documento azul foi concebido para inspirar a Comissão Europeia a desenvolver a sua própria Estratégia para Utilização de Bicicleta da UE, removendo a fragmentação no desenvolvimento de políticas relevantes nas instituições da UE e evitar ineficiências na expansão das estratégias para utilizadores de bicicleta locais, incluindo a segurança rodoviária.

Os objetivos centrais são:

- 1) A utilização de bicicleta deve ser igualmente um interveniente do sistema de mobilidade
- 2) Aumentar o uso de bicicleta na UE em média em 50% no prazo de 2019/2020 - 2030
- 3) Diminuir as taxas de mortalidade e ferimentos graves dos utilizadores de bicicleta (por km percorridos) em 2019/2020 - 2030
- 4) Aumentar o investimento da UE na utilização de bicicletas para 3 mil milhões de euros no período de 2021-27 e 6 bilhões de 2028 a 34

Estratégia da EU para a utilização de Bicicleta

O Conselho da UE, reunido na sua configuração dos Transportes, Telecomunicações e Energia em Outubro de 2015 (Transportes, informais) no Luxemburgo, viu os ministros dos transportes dos 28 Estados Membros presentes aprovar a "Declaração sobre a utilização de bicicleta como um modo de transporte favorável ao clima" (7 de outubro de 2015).

O Parlamento Europeu, na sua resposta à revisão intercalar da Comissão Europeia relativamente ao Livro Branco de 2011 sobre os transportes, solicitou a inclusão de um roteiro da UE para o utilizadores de bicicleta no programa de trabalho da Comissão para 2016.

O plano estratégico foi elaborado pela ECF com: Leuven Mobility Research Centre, CONEBI, CROW, Embaixada do Utilizadores de bicicleta da Dinamarca, Ministério dos Transportes do Luxemburgo, EPHA, ETSC, GIZ, Orçamento Verde da Europa, Ministério Austríaco da Agricultura, Florestas, Ambiente e Gestão da Água, Ministério da Hungria do Desenvolvimento

¹⁴ Estratégia para a utilização de bicicleta disponível em https://ecf.com/eu_cycling_strategy



DESCRIÇÃO COMPLETA DE RECOMENDAÇÕES SEGURANÇA DOS VEÍCULOS

SEGURANÇA DOS VEÍCULOS E APROVAÇÃO DE NOVOS VEÍCULOS¹⁵

Colisões com carros, carrinha e caminhões são responsáveis por uma grande percentagem de mortes de utilizadores de bicicleta. A gravidade dos impactos entre veículos motorizados e utilizadores de bicicleta é influenciada por uma variedade de fatores, incluindo o nível de proteção fornecido pelo veículo, particularmente relacionada com a velocidade do veículo. Para veículos de grande porte, o risco de atropelar um ciclista é alto, especialmente ao curvar, e são necessárias contramedidas para isso, como assistências ativas de viragem de veículos pesados e melhor visão direta da cabina¹⁶. Dado o impacto da velocidade na causa do acidente e na gravidade do acidente, é mandatário e prioritário que exista um sistema de Assistência Inteligente à Velocidade que intervenha para ajudar o motorista a não ultrapassar o limite de velocidade, assim como a Travagem de Emergência Autônoma para pedestres e utilizadores de bicicleta.

As seguintes recomendações da ECF seguem as da Estratégia Europeia para Utilização de Bicicleta:

- Atualização dos testes existentes e alargar a abrangência do Regulamento de Proteção de Pedestre 78/2009 para incluir a proteção do utilizador de bicicleta. Garantir o design mais seguro de veículos motorizados, estendendo a zona de impacto da cabeça
- Apoiar o desenvolvimento de airbags para o para-brisas e sua estrutura como uma medida de segurança viável para melhorar a proteção de utilizadores de bicicleta e outros usuários vulneráveis atingidos por carros
- Introduzir sistemas autónomos de travagem de emergência, para todos os veículos a motor, que operam em todas as velocidades, bem como aqueles que podem detetar utilizadores de bicicleta, especialmente de veículos pesados de circulação
- Introduzir a proteção contra o encaixe dianteiro com absorção de energia para todos os novos veículos pesados de mercadorias, a fim de atenuar a gravidade das colisões entre utilizadores de bicicleta e veículos pesados de mercadorias.
- Garantir que a proteção lateral fecha o espaço aberto entre as rodas de todos os novos veículos pesados de mercadorias
- Remover as isenções existentes para obrigar o uso de proteções laterais que protegem os utilizadores de bicicleta em colisões com caminhões
- Desenvolver novos requisitos de visão direta para caminhões que melhorariam o atual campo de visão diminuindo a altura de alcance do olho e ampliando o tamanho das aberturas da janela
- Melhorar a visão do lado do passageiro, tanto através do para-brisas como da janela da porta lateral e para a retaguarda
- Desenvolver processos de contratação e outros processos contratuais para garantir que na construção, infraestruturas ou qualquer outro projeto ou desenvolvimento seja apoiado, parcial ou integralmente, através de financiamento da UE, de forma a assegurar que o uso de caminhões tenham em conta o requisito da nova visão direta e revisão dos padrões dos requisitos para esse financiamento, tanto no trabalho de construção como na operação de grandes projetos de infraestruturas
- Conceber um novo procedimento de teste simples para reduzir a frequência de utilizadores de bicicleta/peões que circulam à frente do veículo longo ou das suas rodas
- Adotar uma legislação que obrigue a instalação em todos os novos carros de passageiros, comerciais mistos/ligeiros e pesados de mercadorias com menos de 3,5 toneladas, de sistemas autónomos de Travagem de Emergência que operem em todas as velocidades, bem como aqueles que podem detetar todos os tipos de utilizadores de bicicleta

¹⁵ Documento de posição da ECF na atualização das Regulamentações Gerais para a Segurança https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF%20Position%20Paper%20on%20GSR%20and%20Ped%20Protection%20Regs_November%202016.pdf and an ECF commissioned research report by AGU Zurich on the Pedestrian Protection Regulations and how they can be improved https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_AGU%20ZURICH%20final%20report%20on%20passive%20safety.p df

¹⁶ More from ECF on cab design can be found here <https://ecf.com/what-we-do/road-safety/safer-lorriestricks-cyclists>



- Adotar legislação para aprovação do tipo para da instalação obrigatória em todos os novos veículos de um sistema ISA assistida e substituível
- Obrigação de luzes indicadoras intermitentes nas laterais do pesados de mercadorias ou do atrelado de um pesados de mercadorias para mostrar que um pesados de mercadorias está curvar, tornando-o mais visível para os utilizadores de bicicleta
- Incentivar os Estados Membros a disponibilizarem informações sobre mapas de velocidade digitais e dos operadores públicos e privados que cubram toda a rede rodoviária, incluindo a função para atualizar as alterações aos limites de velocidade.

VEÍCULOS AUTÓNOMOS E NOVAS TECNOLOGIAS¹⁷

É importante que a segurança de veículos automatizados não seja presumida. O comportamento dos veículos, semiautónomos e totalmente autónomos, necessita de ser regulamentado. Todas as funções relacionadas à segurança do veículo devem ser tomadas em consideração para a aprovação do veículo, assim como o "comportamento" do veículo e o comportamento de condução dentro dos veículos. Para veículos semiautónomos, a distração e o entendimento do papel do motorista devem ser monitorizados de perto e legalmente codificados para garantir que os motoristas entendem suas funções e os requisitos no carro. Existem preocupações sobre como esses veículos vão interagir com os utilizadores de bicicleta e outros usuários da estrada, particularmente durante a fase do período de transição para a automatização. Para veículos totalmente autónomos, não existe uma forma clara de manipular o veículo. Será possível que um veículo autónomo se comporte de maneira mais ou menos agressiva enquanto ainda estiver dentro das regras da estrada. Um teste de condução ou equivalente para o veículo terá que ser parte integrante dos requisitos de teste para o veículo.

Lidar com os requisitos específicos de veículos semi e totalmente autónomos é um processo que deve ser iniciado agora. A interação entre motoristas de veículos não autónomos e utilizadores de bicicleta/pedestres geralmente toma a forma de comunicação através do contato visual. Os veículos e os seus sensores e câmaras terão que ir além da simples deteção e serem capazes de captar informação de diferentes formas de comunicação. A compensação de risco e os métodos de gestão dos riscos por utilizadores de bicicleta e motoristas também podem ser radicalmente alterados. É claro que algumas das tecnologias de segurança em veículos que já estão a ser implementadas são especialmente capazes de ajudar a evitar colisões com utilizadores de bicicleta e peões, e isso deve ser acolhido e tornado obrigatório por meio da Aprovação de Tipo¹⁸.

As seguintes recomendações da ECF seguem as da Estratégia Europeia para Utilização de Bicicleta:

- Desenvolver um quadro regulamentar da UE coerente e abrangente para a implementação de veículos automatizados que inclua requisitos de segurança para o comportamento dos veículos
- Rever o regime de homologação UE para garantir que os veículos automatizados cumprem todas as obrigações específicas e considerações de segurança da lei de trânsito em diferentes Estados Membros
- Rever os tipos de padrões de aprovação para assegurar todas as novas funções dos veículos automatizados, na medida em que um veículo automatizado passe num exame abrangente e equivalente a um "teste de direção". Isto deve ter em conta cenários de alto risco para os ocupantes e para os utentes da estrada fora do veículo
- Realizar pesquisas sobre a fase de transição de veículos mistos automatizados e semiautomatizados e interação com os utilizadores vulneráveis da via
- Isto deve também ter em consideração o problema de distração e também o tempo de "Aquisição" em condições críticas e não críticas para veículos semiautónomos

¹⁷ Documento de discussão sobre veículos Autónomos e novas tecnologias para veículos
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/2016_automated_driving_briefing_final.pdf

¹⁸ Such as Intelligent Speed Assistance, Automatic Emergency Braking and active assist for large vehicles



- Desenvolver uma Declaração de Princípios para Máquinas de Interface Humana para o uso de ITS por utilizadores de bicicleta para orientação do design de como os utilizadores de bicicleta interagem com os dispositivos, aplicações e outras tecnologias inteligentes sem o risco de adoção de comportamentos de distração
- Elaborar diretrizes e regulamentos da UE para o uso de dispositivos móveis por utilizadores de bicicleta, com o objetivo de minimizar a distração
- Assegurar que a Diretriz de Licença de Condução 2006/126 permaneça válida para as novas tecnologias veiculares, bem como para direção autónoma e semiautónoma

BICICLETAS ELÉTRICAS E SEGURANÇA RODOVIÁRIA¹⁹

Bicicletas Assistidas de Energia Elétrica (EPACs também conhecidos como Pedelecs) são excelentes novas adições ao sistema de transporte. As EPACs auxiliam o condutor com a adição de um motor elétrico de baixa potência. Permitem que o utilizador percorra distâncias mais longas, possibilitam o transporte de cargas mais pesadas e a superação de obstáculos naturais, como inclinações e ventos contrários, e oferecem uma excelente alternativa aos carros de empresa. Têm o potencial de tornarem num substituto válido para 80% do uso de carros particulares. Uma pesquisa alemã constatou que os utilizadores de EPAC, na maioria das vezes, afirmam que o carro é o seu meio alternativo de transporte, enquanto outros utilizadores de bicicletas normalmente preferem os transportes públicos, na Suécia 47-67% dos novos condutores de EPAC substituíram a viagem de carro por este modo de transporte.²⁰

A maioria dos EPACs tem um motor assistido com a potência de 250 watts o que atinge os 25 km/h. Existem também bicicletas mais rápidas e que têm uma potência maior (geralmente em torno de 500 - 750 watts) e uma velocidade de circulação de 45 km/h, chamadas EPACs de velocidade. Os de menor potência são regulados pelos dos mesmos órgãos de padronização das bicicletas²¹, enquanto os EPACs de velocidade têm de ser homologados. Esta é uma separação boa e clara que tem demonstrado sucesso na criação de um ambiente estável para os fabricantes entrarem neste mercado único que deve ser mantido.

Pesquisas recentes sugerem que as bicicletas motorizadas com potências mais baixas não diferem muito da bicicleta tradicional²². No entanto, para os EPACs de "velocidade" mais potentes existe pouca pesquisa dos seus requisitos de segurança ou problemas associados. Recomendamos que sejam realizados estudos e pesquisas sobre uso de bicicletas elétricas assistidas nas estradas, por exemplo, sobre como é feita a partilha com outros utilizadores da estrada, o impacto dos idosos que usam essas bicicletas e como as bicicletas podem ser melhoradas. Deve-se ter sempre em consideração que essas bicicletas têm uma fonte eletrónica que pode ser usada para incorporar dispositivos melhores e mais seguros.

As seguintes recomendações da ECF seguem as da Estratégia Europeia para Utilização de Bicicleta:

- Promover, pesquisar e apoiar o financiamento nacional para o uso de EPACs como uma forma de mudar de veículos motorizados privados para transportes sustentáveis ativos.
- Manter a distinção na legislação da UE para os fabricantes entre os EPAC de menor potência e os EPAC de "velocidade"
- Fornecer recursos para estudos de segurança sobre o uso e o comportamento do utilizador em bicicletas assistidas por energia (particularmente EPACs de "velocidade")

¹⁹ Documento da ECF sobre Pedelecs de velocidade https://ecf.com/files/speed%20ped%20policy%20document_final_0.pdf

²⁰ Lista completa do potencial de mudança modal para pedelecs de veículos motorizados <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856415301865>

²¹ Requerimentos para a compatibilidade com a Diretiva das máquinas construídas sob os padrões das pedelecs EN 15194

²² ITF presentation of ongoing research by Schepers, Klein Wolt and Fishman here <https://www.itf-oecd.org/cycling-safety-roundtable>
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/25238296>



- Aconselhar os Estados Membros sobre as informações mais recentes das características de segurança destas bicicletas nas estradas, aprendendo especialmente com os países que atualmente têm muitas a circular nas suas estradas (AT, BE, DE, NL)
- Certificação de que os percursos de longa distância para bicicletas se enquadram dentro das diretrizes das infraestruturas da UE e da Diretiva de Gestão da Segurança das Infraestruturas Rodoviárias da mais alta qualidade, já que serão bicicletas de maior velocidade

BASE DE DADOS E ESTATÍSTICAS

Dados corretos e completos são essenciais. Em muitos países da União Europeia existe uma grande lacuna de dados relativos ao utilizadores de bicicleta. São necessárias informações e dados fiáveis sobre ocorrências fatais e com ferimentos graves, assim como a distância ou tempo percorridos por viagem, de modo a se reunir dados que irão auxiliar no acompanhamento e detenção de áreas de risco que se devem ter em foco, que permitirão perceber como e onde as intervenções de segurança estão a ser executadas. Por conseguinte, estes dados podem também serem úteis para questões de gestão de tráfego, que, podem também ser usados para aumentar a segurança em todos os sistemas de transporte. Apesar de maior parte das fatalidades nos utilizadores de bicicleta resultam de acidentes com veículos motorizados, existem inúmeros ferimentos que resultam de acidentes individuais de bicicleta, deste modo é importante perceber as razões destas situações para que se encontrem soluções.

Frequentemente, presume-se que existe um grande número de dados sobre acidentes e ferimentos com utilizadores de bicicleta que não são reportados ou são mal reportados²⁴, o que está longe de ser clarificado²⁵. Estes casos são, normalmente, acidentes individuais resultantes de falhas no design ou na implementação de infraestruturas. É importante haver o registo e conhecimento dos dados referentes a estas ocorrências, para que se possa analisar as necessidades e requisitos de desenvolvimento das infraestruturas. Tendo isso em conta, a Comissão deve trabalhar com os Estados Membros para o melhoramento da recolha de dados de segurança rodoviária para todos os modos de transporte, incluindo os dados sobre acidentes individuais. Este trabalho pode envolver também a criação de soluções inovadoras que podem reduzir os custos em pesquisas da mobilidade, tais como questionários on-line e aplicações de pesquisa para *smartphones*. Deve ser elaborado um documento de orientação da União Europeia para melhorar a qualidade e comparabilidade das pesquisas.

As seguintes recomendações da ECF seguem as da Estratégia Europeia para Utilização de Bicicleta:

- Uma Comissão para prestar apoio aos Estados Membros na recolha de dados completos sobre fatalidades e ferimentos graves, particularmente na resolução dos problemas associados com a subnotificação de todos os modos de mobilidade e orientações para melhorar a qualidade das pesquisas;
- É importante que sejam recolhidos dados estatísticos sobre a partilha e divulgação de informações dos Estados Membros. Este poderá ser, mais uma vez, um desafio a ser aceite a nível Europeu;
- A pesquisa sobre a subnotificação de colisões e ferimentos e dados de acidentes de veículos individuais de todas as modalidades, deve compreendida na sua totalidade, para que se obtenham progressos no desenvolvimento de infraestruturas.

²³Ver por exemplo http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/121107_schepers_What-do-cyclists-need-to-see-to-avoid-single-bicycle-crashes.pdf

²⁴https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/crash_characteristics_where_and_how/data_considerations_en



METAS DE SEGURANÇA E INDICADORES DE EVOLUÇÃO

A Comissão Europeia tem sido consistente em estipular metas para a segurança rodoviária e redução de sinistralidade, e estas metas devem continuar a serem aplicadas. Recomendamos que sejam ainda incluídas metas para os ferimentos graves. Isto constitui também um objetivo estabelecido pelos Ministérios dos Transportes dos EU, na Declaração de Valletta de 2017²⁶.

Recomenda-se a introdução de metas para a taxa de mortalidade nos Estados Membros. Estas metas podem estar alinhadas com o progresso atual e têm de ser coordenadas com os objetivos relativos à mortalidade geral dos União Europeia. A Comissão poderá orientar e efetuar recomendações de como se podem atingir estes objetivos (30 km/h como referência para áreas urbanas; separação dos utilizadores de bicicleta e pedestres em locais onde o tráfego rodoviário é elevado ou de velocidade).

Recomendam-se, ainda, a introdução de mais indicadores específicos para evolução ao nível da segurança, com o objetivo de identificar e concentrar esforços em áreas que requerem mais trabalho. Estes indicadores devem ser recolhidos, em primeiro lugar pelos Estados Membros, com a assistência caso necessário da Comissão, mas depois devem se transformar em metas a atingir pelos principais Estados Membros.

Recomendações da ECF:

- Deve-se continuar a estabelecer metas decenais da União Europeia para a mortalidade rodoviária e incluir metas para ferimentos graves
- Acesso aos dados por parte de todos os utilizadores das vias (pedestres, utilizadores de bicicleta, PTWs, carros, carrinhas, HGVs), de preferência por tempo ou distância viajada. Isto é importante, não só para garantir o entendimento dos riscos associados aos sistemas de transporte e acesso às medidas efetivas de segurança rodoviária, mas também ajuda no entendimento de qual tem sido o sucesso alcançado na redução do uso de veículos motorizados, especialmente para viagens de curta distância, e o quanto se evoluiu na mudança de escolha dos meios de transporte, passando a serem usados meios mais saudáveis, seguros e sustentáveis.

²⁵ <http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0050606>

²⁶ Valletta Declaration on Improving Road Safety 2017

https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf



INDICADORES PARA A SEGURANÇA	JUSTIFICAÇÃO	COMO MEDIR
Distância percorrida ou tempo de viagem (para todas as modalidades)	Dados divulgados/partilhados (como mencionado nos dados/secção de estatísticas) para ajudarem a identificar e concentrar esforços em áreas de risco, e compreender onde e como as intervenções de segurança estão a funcionar	Inquéritos com amostras aleatórias sobre comportamento de viagem e métodos de contagem
Meta para a taxa de mortalidade rodoviária para os Estados Membros	Meta para a taxa de mortalidade rodoviária (para ser utilizada de forma pública) para influenciar Estados Membros a reduzirem os riscos dos sistemas de transportes	Dados de mortalidade dos Estados Membros juntamente com as medidas apresentadas anteriormente
% de utilizadores de bicicleta e pedestres com "sensação de segurança" ou "sensação de perigo" enquanto utilizam as vias	O indicador "satisfação rodoviária", como uma forma de garantir que as medidas de segurança rodoviária não estão apenas a levar com que os utilizadores de bicicleta mudem para modos de transporte mais seguros. Uma intervenção de segurança rodoviária podem levar a um aumento na segurança no utilizadores de bicicleta ao reduzir o número de utilizadores de bicicleta, mas esta não deve ser a intenção da ação. A perceção de risco é também um bom indicador do sucesso das intervenções de segurança rodoviária	Inquéritos com amostras aleatórias de toda a população e não apenas de utilizadores de bicicleta, uma vez que será importante incluir aqueles que têm em mente utilizar bicicleta. Pode ser realizado na rua ou em cruzamentos (como o realizado em Copenhagen ²⁷)
% de redes rodoviárias seguras para a utilização de bicicleta	Indicador básico para saber se a rede rodoviária é segura para utilizadores de bicicleta	Considerar adaptar uma grelha comum de vários indicadores referentes às redes e estradas seguras, etc. Uma versão simples será definir uma secção de uma rua como segura para utilizadores de bicicleta caso integre um dos seguintes critérios:
% da população com acesso à rede segura para utilizadores de bicicleta	Tal como anteriormente, mas dando mais importância às vias em zonas com mais densidade populacional	<ul style="list-style-type: none"> ✓ limite de velocidade de 30 km/h ✓ equipada com vias para bicicletas separadas do trânsito apenas com marcas horizontais ✓ equipada com caminhos para bicicletas, separadas do trânsito com construção
% da população com idade entre os 8 - 18 anos com uma via de bicicletas segura entre a casa e a escola	A utilização de bicicleta segura é particularmente importante para as crianças e jovens fornecendo uma ferramenta para que possa desenvolver a sua independência. Uma via deve ser segura para ser utilizada por	A definição deve também incluir alguns requisitos de qualidade (ex.: superfície de pavimento, com o mínimo de). Pode também referir as orientações de infraestruturas para utilizadores de bicicletas referidas nas secção...

²⁷https://nacto.org/wp-content/uploads/2010/08/Cycle_Tracks_Copenhagen.pdf



	qualquer pessoa com a idade compreendida entre 8 - 80. A segurança rodoviária (e perceção de segurança) para crianças e jovens atua como um indicador da sua segurança como infraestrutura para uso dos utilizadores de bicicleta.	A mesma definição deve ser aplicada de forma consistente nos indicadores de % de redes, % da população com acesso a vias de utilizadores de bicicletas, % de crianças com caminhos seguros para a escola
% de estradas com limite de 30 km/h ou inferior	Alternativas (para % da rede rodoviária segura para utilizadores de bicicleta) estipuladas com base em indicadores mais detalhados. Podem ser também utilizados em combinação com sub-indicadores.	Ver acima
% de rede de estradas equipadas com ciclovias		
% de rede de estradas equipadas com vias cicláveis		
% de rede de estradas (incluindo vias para motos, vias - rápidas, etc.) com vias alternativas de longa distância para utilizadores de bicicleta	Ver secção com as mudanças das Diretivas de Gestão das Infraestruturas de Segurança Rodoviária. Existem muitas áreas ao longo de estradas de longa distância que são (ou podem ser) popular entre utilizadores de bicicleta. Existem muitos acidentes graves com utilizadores de bicicleta fora das áreas urbanas (cerca de 40% da mortalidade ocorre fora das áreas urbanas).	% das estradas nacionais (primárias, estratégicas, etc.) com sinalização de vias alternativas para utilizadores de bicicleta
Comprimentos total de estradas certificadas EuroVelo (km)	EuroVelo é uma rede Europeia de vias para utilizadores de bicicleta de longa distância com critérios de certificação bem definidos e amplamente aceites. Isto permite medir, não apenas a quantidade, mas também a qualidade de infraestruturas para utilização de bicicletas ao nível do Europeu.	ECF está responsável por manter a base de dados de estradas EuroVelo, incluindo a informação do estado de certificação. A informação está disponível até à escala de 1 km
Estados Membros com programas de segurança rodoviária de longa duração, incluindo planos de ação para os utilizadores de bicicleta	Para uma boa e continuada gestão focada nos melhoramentos da segurança rodoviária, as autoridades públicas devem estipular objetivos e delinear como os vão atingir.	Tendo em conta os planos de ação nacionais
% de acidentes devido a terceiros para todas as modalidades	Compreender os oponentes dos acidentes pode ser útil para compreender os dados. Riscos de terceiros intervenientes em acidentes.	Número de oponentes envolvidos num acidente entre e dentro das modalidades de transporte

Indicadores de Segurança Rodoviária para todos os utilizadores:

- % de veículos motorizados (carros, comerciais mistos/ligeiros, HGV, autocarros, bicicletas, EPAC) a viajar dentro do limite de velocidade por tipo de via
- A velocidade é um fator essencial na gestão de riscos, falhas e gravidade dos ferimentos nas estradas. Acreditamos que todos as modalidades devem incluir limites de velocidade. Penalizações devem refletir o grau de risco por modalidade.



- % de número de mortes na estrada relacionadas com consumo de álcool
- % de condutores de carros/utilizadores de bicicleta que usam dispositivos móveis (*smartphones*, GPS, etc.)
- As distrações têm vindo a aumentar à medida que a aumenta a utilização de *smartphones* e dispositivos/serviços móveis
- % de estradas que respeitam os padrões das Diretivas de Gestão da Segurança das Infraestruturas (que devem incluir infraestruturas para utilizadores de bicicleta; ver secção de infraestruturas)
- % de carros Euro NCAP de 5 estrelas na frota de carros de passageiros da União Europeia
- Número de verificações de velocidade, condução sob efeito de álcool e uso de dispositivos móveis realizadas pelas forças de autoridade

SEGURANÇA DAS INFRAESTRUTURAS

A existência de disparidades na segurança rodoviária entre Estados Membros, demonstram que os governantes nacionais, regionais e locais, são essenciais para fornecer uma estrutura de políticas que garanta o nível de segurança das infraestruturas para os utilizadores de bicicleta. Existe também uma grande lacuna em quase todos os Estados Membros no conhecimento de como iniciar a criação de ambientes seguros para os utilizadores de bicicleta apesar do fato de entre os



Estados Membros existirem Países que são líderes mundiais neste campo. A União Europeia está perfeitamente posicionada para estipular padrões de segurança e contribuir para os seus objetivos para a segurança rodoviária em reduzir a mortalidade e ferimentos graves através de melhores infraestruturas para os utilizadores de bicicleta nas seguintes áreas:

- Requisitos mínimos de qualidade para as infraestruturas para utilizadores de bicicleta
- Planos de Mobilidade Sustentável Urbana
- Gestão da Segurança das Infraestruturas Rodoviárias

Requisitos mínimos de qualidade das infraestruturas para utilizadores de bicicleta

É essencial que os Estados Membros e a União Europeia não desperdicem verbas em infraestruturas de má qualidade, que não são usadas pelos utilizadores de bicicleta ou não garantem a segurança. Presentemente, a qualidade das infraestruturas para utilizadores de bicicleta implementadas é bastante variada, o que diminui a eficácia dos fundos públicos utilizados no financiamento (incluindo da UE). Isto acontece tanto em projetos de mobilidade ativa ou elementos das infraestruturas para os utilizadores de bicicleta, como em outros investimentos (ex.: espaços públicos, estradas e transportes públicos).

Apesar das diferenças de contexto entre os Estados Membros, existem alguns princípios chave para as infraestruturas para utilizadores de bicicleta que são universais e devem ser adotadas por todos. A União Europeia deve estipular um mínimo de critérios baseados nesses princípios (adaptados aos níveis de utilização esperados). Estes devem incluir definições comuns dos tipos de infraestruturas (ciclovias, vias cicláveis, etc.), graus de variação na segregação dos diferentes grupos de utilizadores, dependendo da velocidade e volume do tráfego, parâmetros básicos de design para infraestruturas para utilizadores de bicicleta (largura mínima, raio da curva, distância de paragem, etc.). Além disso, devem ser desenvolvidos de forma a ter a qualidade que será referida na elaboração de regulamentos e documentos de planeamento dos Estados Membros.



Tais padrões podem ser utilizados como referência em outros programas de financiamento e orientações ao nível da União Europeia, assim como, na monitorização do progresso em termos de segurança das infraestruturas (ver indicadores chave de progresso). A aplicação dos padrões deve ser obrigatória, por exemplo, projetos de (re)construção dentro do espectro da Diretiva RISM (ver abaixo) ou financiados pela EU. Deve-se referir, que tal como os padrões a nível da EU podem assegurar apenas o mínimo dos requisitos de qualidade, os Estados Membros devem ser encorajados a desenvolverem padrões mais desenvolvidos e detalhados adaptados ao contexto nacional.

Recomendação da ECF baseada na estratégia para utilização de bicicleta da UE:

- Orientações a nível da UE para as infraestruturas para utilizadores de bicicleta com um mínimo de requisitos; as orientações podem ser referenciadas em diferentes aplicações (ex.: na Diretiva de RISM); no caso de projetos financiados pela EU, o cumprimento das orientações deve ser obrigatório para todos (ver financiamento).

Planos para a Mobilidade Urbana Sustentável

Os Estados-Membros devem incentivar a utilização de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável dentro das áreas das cidades, disponibilizados no contexto do pacote de Mobilidade Urbana da Comissão Europeia. Os planos de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS)²⁸ podem incluir aspetos focados na segurança para utilizados ativos de mobilidade, incluindo:

- Políticas de redução da velocidade tais como a estipulação do limite de velocidade de 30 km/h em áreas urbanas
- Os PMUS devem adotar uma hierarquia comum dos utilizadores de transportes baseada na segurança, vulnerabilidade e sustentabilidade, colocando no topo os pedestres, seguidos dos utilizadores de bicicleta e utilizadores de transportes públicos
- Deve ser permitido aos utilizadores de bicicleta a possibilidade de se deslocarem livremente em conjunto com o tráfego motorizado, no entanto, se a velocidade ou o número de veículos motorizados forem elevados, os utilizadores de bicicleta devem ser separados dos transportes motorizados
- O conforto dos utilizadores ativos de mobilidade deve ser mantido como a preocupação principal, com ligações claras e simples entre caminhada, utilizadores de bicicleta e transportes públicos
- Devem ser adotadas em toda a UE, melhores práticas de segurança para os utilizadores de bicicleta, principalmente no que diz respeito ao desenvolvimento de infraestruturas, ou incluir as orientações da UE para a mobilidade ativa. Os Estados Membros da UE são líderes mundiais em infraestruturas de qualidade para os utilizadores de bicicleta, e isto deve ser enaltecido e capitalizado
- As junções e interseções são as mais perigosas, nas quais ocorrem 25% dos acidentes fatais na UE, por isso é necessária uma maior e especial para a sua conceção no PMUS
- Soluções específicas de cada País no que se refere ao ciclo de utilização dos códigos de estrada dos Estados Membros (incluindo o ciclo de contracorrente, a curva à direita nos semáforos vermelhos, a utilização de infraestruturas de ciclo dedicadas), podem ser identificadas como boas práticas

²⁸ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/sump_en



Recomendações da ECF baseadas na estratégia para a utilização de bicicleta da EU

- A UE deve incluir totalmente práticas de segurança para utilizadores de bicicleta e caminhada nos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável
- Os 30 km/h devem ser estipulados nos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável como limite de velocidade em áreas residenciais e urbanas
- Os Planos de Mobilidade Sustentável devem adotar o sistema de hierarquia para os utilizadores de mobilidade com base na segurança, vulnerabilidade e sustentabilidade, colocando os pedestres no topo dessa hierarquia, seguidos dos utilizadores de bicicleta e utilizadores de transportes públicos

Gestão da Segurança das Infraestruturas Rodoviárias

Uma das competências da União Europeia relativamente às infraestruturas rodoviárias coincide com a rede do TEN-T, que inclui uma rede generalizada de estradas da Europa que servem o tráfego internacional de longa distância. As estradas TEN-T seguem a Diretiva 2008/96/EC para a gestão da segurança das infraestruturas rodoviárias²⁹ (RISM) e a Diretiva 2004/54/EC para os requisitos mínimos de segurança dos túneis³⁰. Os projetos de (re)construção de infraestruturas em estradas do TEN-T, muitas vezes têm uma influência significativa na forma como o tráfego de bicicleta e pedestres, numa área até alguns quilómetros de estradas (re)construídas, é organizado e na sua segurança, quer de forma positiva ou negativa. A rede atual de TEN-T também inclui diferentes tipos de estradas, desde vias para motos, vias rápidas e vias convencionais estratégicas, que podem "integrar os principais meios urbanos e económicos e interconectar com diferentes modos de transporte", e, portanto, tem um impacto direto nos utilizadores de bicicleta e na caminhada.

Recomendações da ECF baseadas na posição da ECF sobre a rede regulatória da EU para a Gestão da Segurança de Infraestruturas Rodoviárias³¹, incluem que seja assegurado:

- Que sejam providenciadas rotas ativas de mobilidade seguras, confortáveis e diretas - conexões funcionais de instalações e locais de trabalho ao longo da estrada (re)construída
- Densidade suficiente de cruzamentos seguros e confortáveis em estradas (re) construídas
- Atualização para padrões seguros de outras estradas afetadas pelo projeto de (re) construção
- Opções de mobilidade ativa com segurança ou alternativas atrativas para túneis
- Requisitos mínimos de qualidade para infraestruturas para utilizadores de bicicleta (ver acima)
- Infraestrutura para utilizadores de bicicleta em formação e certificação de auditores de segurança rodoviária

No momento em que se elaborou este documento, estava em discussão a possibilidade de alargar o âmbito da Diretiva RISM de modo a incluir outras estradas que não autoestradas, vias rápidas, 2 + 1 e estradas de alta velocidade similares. O potencial alargamento do âmbito da Diretiva deve ser acompanhado de alterações na formação e certificação dos auditores de segurança rodoviária. Talvez devam ser introduzidas diferentes especializações de auditores de segurança, pois seria difícil alargar significativamente os atuais programas de formação sem comprometimento da sua qualidade. Do mesmo modo, a extensão do âmbito de aplicação a outras estradas reforçaria a necessidade de uma orientação a nível da UE sobre as infraestruturas de ciclovias, especialmente se os certificados de formação de auditores são para serem mutuamente reconhecidos entre os Estados Membros. Isto também aumentaria a importância de outras recomendações feitas neste documento, uma vez que utilizadores de bicicleta e pedestres constituem a maior parcela do tráfego em estradas fora da rede da TEN-T. A introdução de regulamentações obrigatórias para utilizadores de bicicleta e peões, bem como requisitos mínimos de qualidade para as infraestruturas de ciclovias, deve ser um pré-requisito para esta extensão.

²⁹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32008L0096>

³⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32004L0054>

³¹ https://ecf.com/sites/ecf.com/files/rism_position_paper-ECF.pdf



FORMAÇÃO DE CONDUTORES E MOTORISTAS PROFISSIONAIS

A regulamentação dos condutores profissionais de veículos de grandes dimensões tem uma competência específica na UE. A Diretiva de Qualificação de Condutores Profissionais³², que está atualmente a ser revista pelas instituições Europeias, não tem a dimensão de segurança urbana, entendemos que isto será alterado e conduzirá à necessidade de integração da segurança dos utilizadores de bicicleta e peões como parte da implementação da Diretiva no futuro. Isto é algo necessário e está a ser utilizado entre os Estados Membros para aumentar a segurança das interações entre utilizadores de bicicleta/pedestres e veículos maiores.

Atualmente, estão a ser introduzidas alterações no Regulamento 561/2006, que determina os limites máximos de tempo de condução e os períodos mínimos de repouso para o transporte de mercadorias e passageiros. Existe a preocupação de que isto possa estar a ser conduzido na direção errada e que os motoristas sejam submetidos a mais stress e fadiga. Recomendamos que não sejam alteradas as possíveis programações de horário de trabalho ou que seja assegurado que qualquer mudança não provoque cansaço, fadiga e falta de concentração dos motoristas.

A Diretiva Europeia de Licença de Condução 2006/126 também pode ser revista e atualizada para incluir o conhecimento de novas tecnologias veiculares.

Recomendações da ECF:

- Assegurar a transposição atempada para a lei nacional da Diretiva relativa às Qualificação dos Motoristas Profissionais e acompanhamento da eficácia destas medidas, uma vez implementadas, com vista a melhorar o futuro
- Monitorizar e fazer sugestões aos Estados Membros para melhorarem a condução mais segura entre utilizadores de bicicleta e peões na Diretiva 2003/59
- Não deve haver mudanças nas programações dos horários de trabalho, ou pelo menos garantir que quaisquer mudanças não levem a fadiga, cansaço e falta de concentração dos motoristas.
- Atualização da Diretiva 2006/126 para incluir a aprendizagem sobre novas tecnologias veiculares por parte dos condutores

FINANCIAMENTO PARA INFRAESTRUTURAS

No atual Quadro Financeiro Multianual para 2014-2020 (QFM), a UE está disposta a gastar mais de 1,8 mil milhões de euros em pagamentos e autorizações.³³ O montante atual deste orçamento destinado às infraestruturas é mínimo - e para os utilizadores de bicicleta é ainda menor. O Fundo Europeu de Estruturas e Investimento tem um valor total de 70 mil milhões de euros: 39 mil milhões de euros destinam-se a apoiar a transição para uma mobilidade com baixas emissões e 12 mil milhões de euros estão reservados especialmente para a mobilidade urbana de baixo carbono e sustentável.

No âmbito do programa de investimento Horizonte 2020, estão disponíveis 6,4 mil milhões de euros para projetos de mobilidade com baixas emissões de carbono e, no âmbito do Mecanismo de Interligações Europeu (CEF)³⁴, serão disponibilizados 24,05 mil milhões de euros para cofinanciar projetos da Rede Transeuropeia de Transportes (TEN-T). O observatório da ECF para os fundos para a utilização de bicicleta da UE estima que durante o período de 7 anos apenas entre 1,3 e 2 bilhões de euros estão disponíveis para projetos de infraestruturas relacionados a bicicletas.³⁵ A ECF apoia, portanto, a continuação e o aumento do financiamento para melhorar a segurança dos utilizadores de bicicleta.³⁶

³²Directive 2003/59/EC. Documento de posição da ECF aqui

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_Position_Paper_on%20Prof_Drivers_Qual_Dir.pdf

³³<http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/priorities/20130901TST18401/20131118IPR25541/european-parliament-approves-eu-s-long-term-budget-mff-2014-2020>

³⁴O CEF foi criado em parte para financiar o TEN-T

³⁵<https://ecf.com/what-we-do/european-funding/eu-funds-observatory-cycling>

³⁶Documento de posição da ECF sobre financiamento da UE encontra-se aqui



A utilização de bicicleta não é mencionada como um meio de transporte no quadro do CEF e, portanto, não é elegível para financiamento individual. Esta situação particular complica a inclusão das infraestruturas para bicicletas em outros projetos de infraestruturas. Pretende-se que a utilização de bicicleta seja incluída como um meio de transporte na rede CEF e que os projetos de segurança de infraestruturas de bicicletas sejam elegíveis para financiamento individual. A ECF está preocupada com a baixa importância dada aos utilizadores de bicicleta como um meio de transporte, o que é vital para alcançar as metas descritas acima. Pretende-se o reconhecimento dos utilizadores de bicicleta como um dos principais modos de transporte no novo quadro, aumento dos fundos para as infraestruturas de ciclovias e, por último, mas não menos importante, a inclusão nas diretrizes Europeias sobre infraestruturas para mobilidade ativa.

A inclusão das ciclovias de longa distância do Eurovelo³⁷ nas TEN-T permitiria igualmente que as infraestruturas de ciclovias fossem criadas como projetos autónomos no contexto das TEN-T. Atualmente, o Eurovelo é mencionado nas orientações da TEM-T para que seja considerado no contexto de outros projetos da UE, mas não é tratado de igual relativamente a outros modos. O financiamento da UE para qualquer projeto de infraestruturas deve estar condicionado ao cumprimento dos critérios estabelecidos nas normas de infraestruturas para utilizadores de bicicleta descritas na seção das infraestruturas localizada acima. Por exemplo, um projeto de (re)construção de uma rodovia ou estrada de alta velocidade deve garantir uma densidade suficiente de passagens seguras e confortáveis para não criar uma barreira para o tráfego ciclovitário.

O financiamento para os utilizadores de bicicleta mais seguro e promoção da utilização da bicicleta trará sempre retornos. Num relatório de 2016, a ECF demonstrou que, todos os anos, os utilizadores de bicicleta em 28 Estados Membros da UE gera benefícios económicos de 513 bilhões de euros.³⁸

Recomendações da ECF:

- Continuidade e aumento do financiamento para melhorar o quadro regulamentar da UE para a Gestão da Segurança das Infraestruturas Rodoviárias
- Aumentar significativamente o montante de financiamento para projetos de infraestruturas para transportes e mobilidade em geral, e aumentar drasticamente a percentagem de financiamento para bicicletas
- Incluir a utilização de bicicleta como meio de transporte na rede CEF e tornar os projetos de infraestruturas para bicicletas elegíveis para financiamento individual
- Incluir a rede de ciclovias do EuroVelo como parte do TEN-T e obtenção de fundos do CEF para a sua continuidade

³⁷ <http://www.eurovelo.org/>

³⁸ All figures from ECF EU Cycling Strategy blueprint https://ecf.com/eu_cycling_strategy

