Bloco de Esquerda
Grupo Parlamentar

PROJETO RESOLUÇÃO Nº 1966/XIII/4ª

REFORÇAR E FISCALIZAR CONDIÇÕES DE CIRCULAÇÃO DE BICICLETA EM VIAS DE COEXISTÊNCIA

A mais recente alteração ao Código da Estrada, promovida pela Lei nº 72/2013, de 3 de setembro, surgiu como resposta a um conjunto de inconstitucionalidades declaradas pelo Tribunal Constitucional. A par da superação dessas inconstitucionalidades, foi aproveitada essa alteração à lei para introduzir maior proteção aos peões e soluções de mobilidade mais sustentável, como a utilização de bicicletas na via pública.

Esta alteração permitiu promover meios de transporte mais sustentáveis, tendo por base a inegável importância do incremento do uso dos modos suaves, designadamente a bicicleta, pelos reconhecidos benefícios ambientais (Redução de emissão de gases com efeito de estufa – GEE, redução do ruido ambiente) e pela contribuição para a melhoria da saúde (a titulo de exemplo, redução dos níveis de sedentarismo, melhoria da condição física, prevenção de obesidade e consequente redução do risco de doenças cardiovasculares).

A utilização da bicicleta como meio de transporte, ou de lazer, para além dos benefícios ao nível da saúde, é um meio de transporte universal, económico e prático.

Universal porque não há idades mínimas ou máximas para a sua utilização.

Económico, quer ao nível da aquisição, quer ao nível da manutenção e ambientalmente sustentável por dispensar os combustíveis fósseis, com inegáveis ganhos para a sociedade em geral, nomeadamente no combate à emissão de gases com efeito de estufa.

Prático pela rapidez, principalmente na inserção urbana onde o trânsito continua submetido à escolha do transporte individual, chegando a ser mais rápido, em certas circunstâncias, que os transportes públicos e pela facilidade de estacionamento, seja pelo pouco espaço que ocupa, seja pela versatilidade do seu estacionamento. Acrescenta-se o facto de andar de bicicleta permite aos seus utilizadores uma maior fruição da cidade.

O desenvolvimento de uma política pública de mobilidade favorável à utilização da bicicleta passa por aprofundar a legislação existente e garantir políticas públicas que sustentem este caminho: o adequado planeamento da rede viária, quer ao nível de corredores de circulação, quer ao nível de sinalização, e também no seu enquadramento legal, com especial atenção à segurança rodoviária.

Em 29 de abril de 2014, a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) lançou o GUIA DO CONDUTOR DE VELOCIPEDE. Este guia insere-se no esforço da promoção dos modos suaves, dirigindo-se sobretudo aos ciclistas e utilizadores de bicicletas, mas também aos demais utilizadores da via pública, procurando dar a conhecer os direitos e deveres dos ciclistas, para uma convivência pacífica entre todos os utilizadores das vias públicas.

De uma forma fácil e intuitiva, mas apenas para quem tem acesso ao referido guia, são facilmente entendidos o conceito de "UTILIZADOR VULNERÁVEL" (peões e velocípedes, crianças, idosos, grávidas e pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência), e "ZONA DE COEXISTÊNCIA" (zona da via pública especialmente concebida para a utilização partilhada por peões e veículos, onde vigoram regras especiais de transito e sinalização específica).

Não se pode ignorar que a alteração de hábitos instalados tem, muitas vezes, dificuldades acrescidas. No caso da circulação na via publica é notória essa dificuldade, colocando os peões e os utilizadores de bicicleta como os elos mais fracos na segurança rodoviária.

Para lá da inequívoca exposição em situações de queda ou acidente, o velocípede, pela sua pouca estabilidade, também é particularmente sensível ao estado do pavimento, às condições atmosféricas e às fortes deslocações de ar provocadas por outros veículos que, por vezes, podem levar os seus utilizadores a realizar desvios de trajetória bruscos e imprevisíveis.

Dois anos após a entrada em vigor das novas regras para ciclistas no Código da estrada, contabilizava-se uma média de cinco acidentes por dia envolvendo ciclistas. Atualmente, são muitas as notícias dando conta de acidentes envolvendo utilizadores de bicicletas, principalmente dentro das localidades, alguns deles com consequências trágicas.

É reconhecido que a melhor forma de chamar a atenção dos vários utilizadores da via, principalmente condutores de viaturas automóveis, é a existência de sinalização própria vertical, que deve ser repetida ao longo das zonas de coexistência.

Esta sinalização deve ser adequada às alterações ao Código da Estrada (Decreto-Lei nº 114/94, de 3 de maio), introduzidas pela Lei nº 72/2013, de 3 de setembro, com especial atenção ao disposto no nº 3 do Artigo 18º desta Lei que indica que "O condutor de um veículo motorizado deve manter entre o seu veículo e um velocípede que transite na mesma faixa de rodagem uma distância lateral de pelo menos 1,5 metros, para evitar acidentes ". Igualmente importante é o disposto no nº 1 do artigo 78º da Lei n.º 72/2013 de 3 de setembro, referindo que "Quando existam pistas especialmente destinadas a animais ou veículos de certas espécies, o trânsito destes deve fazer-se preferencialmente por aquelas pistas".

Acontece que a existência de sinalização de obrigação de circulação dos velocípedes nas ciclovias, quando as alterações ao Código da Estrada introduzidas pela Lei nº 72/2013, de 3 de setembro, alteraram para "circulação preferencial nas ciclovias", pode induzir em erro os automobilistas e fazendo com que baixem o dever de atenção e prevenção nas vias de coexistência. Mas, acima de tudo, assistimos a uma escassa existência da sinalização vertical para alertar a necessária salvaguarda do espaço de segurança de velocípedes. Isso urge ser alterado.

A par da necessidade de criar novos espaços de mobilidade, sejam ciclovias, sejam zonas de coexistência, importa aferir e reforçar as condições de circulação e segurança dos atuais espaços destinados à mobilidade dos ciclistas, principalmente no que à sinalização diz respeito.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Proceda à revisão do Regulamento de Sinalização de Transito (Decreto Regulamentar nº 22-A/98, Decreto Regulamentar n.º 41/2002, Decreto Regulamentar n.º 13/2003, e

Decreto Regulamentar nº 2/2011, de 3 de março) para incluir a sinalética especifica para proteger peões e condutores de bicicleta;

2. Efetuar levantamento do estado da sinalização horizontal e vertical nas zonas de coexistência, reforçando as indicações da necessária salvaguarda de distância lateral de salvaguarda;

3. Criação e implementação de programas de educação e sensibilização para a cidadania rodoviária e proteção dos utilizadores mais vulneráveis, seja na escola, seja na obtenção da carta de condução.

Assembleia da República, 1 de fevereiro de 2019.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,