



Bloco de Esquerda

Grupo Parlamentar

PROJECTO DE LEI N.º 552/X

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.

Inverter esta tendência significa repensar a mobilidade urbana, o que passa por promover a utilização dos transportes colectivos 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”, refere o documento recente da Agência Europeia de Ambiente «Climate for a Transport Change».

“A promoção de andar de bicicleta e a pé para atingir o objectivo de transferência de passageiros do transporte particular motorizado vai concretizar não apenas objectivos de política relacionados com o transporte, mas também os focados nas alterações do clima, saúde, inclusão social e coesão social, e segurança energética”.

Na União Europeia 30% das deslocações diárias efectuadas 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.

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 afectados por acidentes envolvendo o transporte motorizado”.

“Cerca de dois terços dos acidentes rodoviários e um terço dos acidentes mortais ocorrem em zonas urbanas e afectam 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 trajectos a pé para lá chegar. O resultado pode ser uma utilização desnecessária do automóvel e pode impedir as pessoas de levarem uma vida activa”.

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 ciclomoteres). 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 efectivas 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 desactualizado 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 factores 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 actual 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 protecção dos mais vulneráveis, como os peões ou ciclistas, é efectivado ao longo do Código, em particular em função do peso e velocidade. Proteger aqueles que são as principais vítimas de sinistralidade rodoviária, como as crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiência também é objectivo da actual 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 actuais: 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 pé e a redução da sinistralidade rodoviária.

Consideramos também que a melhor forma de concretizar estes dois objectivos 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 colectivos 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.

Assim, nos termos regimentais e constitucionais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda apresentam o seguinte projecto 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, 78.º, 82.º e 90.º, 113.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, revisto e republicado pelos Decretos-Leis n.º 2/98, de 3 de Janeiro, e 265-A/2001, de 28 de Setembro, e alterado pela Lei n.º 20/2002, de 21 de Agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, passam a ter a seguinte redacção:

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

bb) «Zona de estadia» – local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, a trânsito e actividades não motorizadas, podendo ser permitido ou não o trânsito motorizado;

cc) «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 objecto de ordenamento específico.

Artigo 3.º

(...)

1—(...).

2—As pessoas devem abster-se de actos que impeçam ou embarquem o trânsito ou comprometam a segurança ou a comodidade dos utentes das vias, tendo em especial atenção os utentes mais vulneráveis, principalmente os velocípedes e os peões, e em particular as crianças, idosos e pessoas portadoras de deficiência.

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 actividades de carácter desportivo, festivo ou outras que possam afectar o trânsito normal ou colocar restrições ao trânsito de peões nos passeios só é permitida desde que autorizada pelas entidades competentes e não coloque.

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 utentes 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 direcção 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 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 utentes mais vulneráveis, como sejam os velocípedes e motociclos.

2 – (...)

3 - O condutor deve deixar uma distância lateral de pelo menos um metro entre o seu veículo e o velocípede 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 de crianças, idosos ou pessoas com 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 deve parar em caso de necessidade, não podendo ocupar as passagens em caso algum.

3 – Anterior número 2.

Artigo 27.º

(...)

1 – (...)

2 – Exceptua-se do número anterior a velocidade dentro de localidades em zonas de estadia ou nas zonas 30, cuja velocidade instantânea não pode exceder os 30 quilómetros/hora.

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;
- b) Quando, para mudar de via, o veículo a motor vire à esquerda ou direita e haja um velocípede na sua proximidade;
- 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 e velocípedes deverá 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 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—Os condutores e passageiros de velocípedes com e sem motor e os condutores de trotinetas com motor devem proteger a cabeça, usando capacete devidamente ajustado e apertado.

6—(...).

Artigo 90.º

(...)

1—(...):

a) (...);

b) (...);

c) (...);

d) (...);

e (...).

2 - O condutor de motociclo, ciclomotor e velocípede pode utilizar toda a via de trânsito, adoptando 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 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, 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 publicação da regulamentação.

Assembleia da República, 4 de Julho de 2008

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,