

# MUBi recomenda “metas mais ambiciosas” para os modos ativos na Região de Aveiro

1 de Setembro, 2022

A MUBi – Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta veio defender metas mais ambiciosas para os modos ativos (caminhar e bicicleta). A posição foi dada a conhecer num comunicado, aproveitando a apresentação pública do Plano Intermunicipal de Transportes da Região de Aveiro (PIMTRA) e para o qual a MUBi contribuiu. “Uma adoção significativa dos modos sustentáveis só será conseguida se, em conjunto com medidas que ofereçam alternativas atraentes ao uso do carro, existirem medidas determinadas para desincentivar a utilização do automóvel, principalmente nas áreas urbanas”, considera a associação.

Neste contributo, a MUBi Aveiro recomenda, também, a redução sistemática do espaço excessivo ocupado pela circulação e estacionamento automóvel, o limite geral de 30 km/h nas zonas urbanas e massificação de medidas de redução efectiva de velocidade e mais fiscalização rodoviária de comportamentos perigosos e abusivos para com os utilizadores vulneráveis, entre outras medidas.

No mesmo documento, a Associação congratulou a Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (CIRA) e os cidadãos da Região por assumirem o compromisso de reduzir significativamente nos próximos anos a presença e utilização do automóvel particular, sobretudo dentro das localidades, e promover o uso de modos mais eficientes, saudáveis, económicos e ambientalmente sustentáveis. “Estes são os objetivos principais preconizados no estudo para atualização do PIMTRA sob o desígnio “A aposta na mobilidade activa”, que esteve em consulta pública”, lê-se no comunicado.

## **Condições muito favoráveis exigem metas mais ambiciosas**

As condições naturais e territoriais favoráveis ao uso dos modos ativos de transporte em Aveiro e parte de valores de utilização da bicicleta muito superiores ao resto do país, levam a MUBi a constatar que é “muito pouco ambiciosa a meta de 9% proposta para a quota modal da bicicleta na Região”, quando comparada com a meta de 7,5% em 2030 que a Estratégia Nacional para a Mobilidade Activa Ciclável (ENMAC) 2020-2030 estipula para o território nacional. No caso particular do município de Aveiro, também com condições orográficas e territoriais extremamente favoráveis à utilização da bicicleta, “a meta de que 10% das deslocações sejam feitas em bicicleta limita-se a responder aos mínimos que ENMAC 2020-2030 estabelece para todas as cidades portuguesas”.

“Também a meta prevista para a quota modal das deslocações a pé na Região, de somente 20% em 2030, é demasiado modesta para um Plano que afirma apostar na mobilidade activa”, lê-se no comunicado da MUBi.

A Associação recomenda que as metas para as quotas modais das deslocações a pé e em bicicleta sejam revistas para “valores mais ambiciosos e ajustadas” às características favoráveis da Região de Aveiro. “Recomendamos também que, para além de metas a 10 anos, sejam definidas metas intercalares a 5 anos, de forma a permitir monitorização e responsabilização política”, acrescenta.

A adoção e uso dos modos ativos de deslocação está intrinsecamente ligada com a qualidade e segurança do espaço urbano. “É essencial garantir um espaço público que, respeitando os princípios de desenho universal, seja inclusivo, seguro e confortável para todas as idades e condições físicas e privilegiar a existência de praças e sítios de estadia – para que tal aconteça será essencial a redução do espaço excessivo actualmente ocupado pela circulação e estacionamento automóvel”, afirma a MUBi.

No entender da Associação, é “completamente irrealista” pensar-se que uma rede de ciclovias segregadas poderá servir uma grande parte das deslocações em bicicleta: “Os municípios deverão garantir a massificação de medidas de redução efectiva das velocidades motorizadas”. A MUBi recomenda que todas as áreas urbanas e zonas onde seja frequente a coabitação de utilizadores vulneráveis com veículos motorizados tenham limite geral de velocidade de 30 km/h, como acontece em cada vez mais vilas e cidades europeias, cabendo ao PIMTRA propôr as vias onde, excepcionalmente, o limite de velocidade seja superior.

É também fundamental uma “fiscalização rodoviária mais intensa e regular de comportamentos perigosos e abusivos para com os utilizadores vulneráveis”, como sejam o “excesso de velocidade”, o “incumprimento das regras de ultrapassagem a ciclistas ou estacionamento selvagem sobre passeios”. A MUBi defende que o Plano de Ações do PIMTRA inclua o trabalho próximo e contínuo de envolvimento das forças policiais (PSP e GNR).

Tão importante é que “os municípios atualizem ou desenvolvam, de forma participada, Planos Municipais de Segurança Rodoviária, alinhados com os objetivos e metas para os modos activos e com a Visão Zero 2030”, defende a Associação. “Em 2017, os municípios da Região de Aveiro aprovaram Planos Municipais de Segurança Rodoviária, sem que, contudo, tanto quanto se sabe, tenham sido implementados”, recorda a MUBi.

### **Outras medidas propostas**

A MUBi recomenda, ainda, que o PIMTRA inclua no Plano de Ações também um programa contínuo de formação de técnicos das autarquias e da CIRA nas áreas da mobilidade activa e sustentável e de redução do perigo rodoviário; a disponibilização abundante de parqueamentos seguros de longa duração para bicicletas, do tipo bike-hangar, nas áreas residenciais.

“Apoiar e estimular o uso dos modos activos contribui para diminuir o consumo energético e gastos com combustíveis fósseis, a redução de emissões e a melhoria da saúde pública e da qualidade de vida urbana. Mas, alterar hábitos e padrões de mobilidade é um processo demorado – que requer acções estruturadas, coordenadas e consequentes, assentes num ciclo contínuo de avaliação, aprendizagem e melhoria – e, por isso, é fundamental a CIRA e os

municípios alocarem rapidamente os meios e recursos necessário à prossecução dos objectivos preconizados”, declara Rui Igreja, dirigente da MUBi.