

Direitos dos ciclistas e peões no Código da Estrada

14-Jan-2009

O Bloco de Esquerda reapresentou ontem o seu projecto de lei "Afirma os direitos do ciclistas e peões no código da estrada", após ter integrado os contributos da Autoridade Nacional para a Segurança Rodoviária, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, da Associação Nacional de Municípios Portugueses e da Associação Nacional de Freguesias ouvidas em audição na Assembleia da República.

Cada uma destas entidades deu parecer muito favorável e positivo à proposta do Bloco, a qual tem o objectivo de encorajar a utilização da bicicleta e as deslocações a pé para uma mobilidade sustentável e um ambiente urbano de qualidade, adoptando uma cultura de segurança rodoviária que efectivamente proteja os mais vulneráveis e torne as cidades mais seguras e amigáveis.

"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", diz a Agência Europeia de Ambiente.

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. Portugal apresenta dos piores resultados quanto à prática de andar a pé e de bicicleta.

A segurança é 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", diz o Livro Verde Europeu sobre Mobilidade Urbana. 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 todos os países, apresentando especial gravidade em relação aos peões, aos veículos de 2 rodas, aos jovens e idosos.

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 e acalmar o tráfego motorizado.

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, como é o caso do desenho urbano.

O Bloco de Esquerda na sua proposta aproveita a experiência e prática corrente de muitos países europeus nesta matéria, propondo a introdução do princípio da protecção dos mais vulneráveis, como os peões ou ciclistas; a implementação de regras básicas de segurança rodoviária; a definição de das zonas pedonais, zonas de estadia e zonas 30 para requalificar o espaço público das cidades.

