

MOBILIDADE ATIVA CICLÁVEL

SOFIA PIRES BENTO



II ENCONTRO DE PARCEIROS

Rota da Costa Atlântica EUROVELO 1

20 ABRIL 2022
10H00

TURISMO DE
PORTUGAL 



AGENDA

1. Benefícios da mobilidade ciclável
2. Políticas públicas de mobilidade ciclável
3. Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável
4. Medidas - infraestrutura | capacitação e educação
5. Iniciativas municipais e da sociedade civil - exemplos

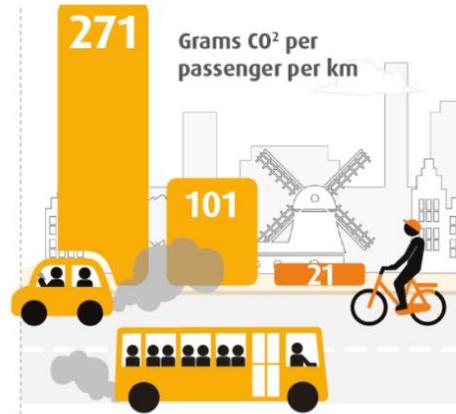


Cycling improves the local air quality



Local air quality improves drastically when switching from cars to bicycles. Switching from car to bicycle reduces 65% NOx pollution per km travelled.

Bicycle use reduces CO2 footprint



Compared to cars and buses, the product life cycle of a bicycle generates minimal carbon emissions.

Cycling helps to improve the quality of our public space



Public space will be improved by turning car parks into bike lanes and playgrounds with green areas to improve the local environment. Cycling is silent and helps to reduce traffic noise.

Riding a bicycle costs less!



The annual cost of riding a bike is approx. 300 euros whereas the annual cost of driving a car is approx. 8500 euros.

Cyclists spend more!



Cyclists shop more locally, more often and are more loyal compared to car drivers. Although cyclists spend less per visit, they spend more overall because they shop more often than people driving.

Society benefits from an urban km travelled by bicycle



A kilometer covered by bike yields a social benefit of 0.68 euro, whereas cars and buses cost society 0.37 and 0.29 euros per km travelled respectively.

MAIOR
QUALIDADE
DE VIDA



5ª REUNIÃO DE ALTO NÍVEL SOBRE TRANSPORTE, SAÚDE E AMBIENTE | 17 e 18 de maio 2021

- A reunião contou com a participação de 46 Ministros e Secretários de Estado de 41 países
- **DECLARAÇÃO DE VIENA** "*Building forward better by transforming to new, clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport*", que estabelece estratégias e ações para acelerar a transformação para uma **mobilidade sustentável, tendo em conta a resiliência dos sistemas de transporte e a promoção da mobilidade ativa**
- A Declaração foi aprovada e subscrita pelos países participantes, incluindo Portugal

PLANO DIRETOR PAN-EUROPEU DE PROMOÇÃO DO CICLISMO INCLUI 33 RECOMENDAÇÕES, AGRUPADAS EM 11 ÁREAS:



- 1) Desenvolver e implementar uma política nacional de promoção da bicicleta, apoiada num plano nacional
- 2) Melhorar o quadro regulamentar para a promoção da bicicleta
- 3) Criar infraestruturas cicláveis de fácil utilização
- 4) Disponibilizar investimento e mecanismos de financiamento eficientes
- 5) Incluir a bicicleta nos processos de planeamento e facilitar a intermodalidade
- 6) Promover a bicicleta através da gestão da mobilidade
- 7) Melhorar a saúde e a segurança
- 8) Melhorar as estatísticas da bicicleta para uma monitorização e avaliação comparativa eficientes
- 9) Promover o turismo ciclável
- 10) Fazer uso de novas tecnologias e da inovação
- 11) Promover a bicicleta no contexto de um sistema de transporte mais resiliente

2021 | O NOVO QUADRO DA UE PARA A MOBILIDADE URBANA



MOBILIDADE URBANA

- segura
- acessível
- inclusiva
- inteligente
- resiliente
- sem emissões

alicerçada na **mobilidade ativa**, coletiva e partilhada

1. Uma abordagem reforçada dos nós urbanos da RTE-T
2. Uma abordagem reforçada dos planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS) e dos planos de gestão da mobilidade
3. Acompanhamento dos progressos – indicadores de mobilidade urbana sustentável
4. Serviços de transportes públicos atrativos, apoiados por uma abordagem multimodal e pela digitalização
5. **Mobilidade mais saudável e segura: uma tónica renovada nas deslocações a pé, de bicicleta e na micromobilidade**
6. Logística do transporte urbano de mercadorias e entregas no «quilómetro final» com emissões nulas
7. Digitalização, inovação e novos serviços de mobilidade

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2030

Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019 de 2 de agosto de 2019

Visão

Um país “orgulhosamente ativo”, onde pedalar é uma atividade segura e amplamente praticada, constituindo opção de mobilidade acessível e atrativa, maximizando benefícios para a saúde, economia e emprego, ambiente e cidadania.

Missão

Incentivar e generalizar o “andar de bicicleta” nas deslocações quotidianas e de lazer, tornando a mobilidade ativa a forma mais popular para percorrer curtas distâncias, potenciando sinergias com o transporte público em todo o território nacional e melhorando significativamente a qualidade de vida dos portugueses.

51 MEDIDAS

A IMPLEMENTAR ATÉ 2030

6 DIMENSÕES ESTRATÉGICAS

DIMENSÕES ESTRATÉGICAS	Nº DE MEDIDAS
Enquadramento e Legislação (EL)	11
Investigação e Desenvolvimento (ED)	2
Eixo de Intervenção 1. Infraestruturas e Intermodalidade (E1)	11
Eixo de Intervenção 2. Capacitação e Apoio (E2)	15
Eixo de Intervenção 3. Cultura e Comportamentos (E3)	7
Monitorização e Avaliação (MA)	5

METAS	VALORES REFERÊNCIA	2025	2030
Quota modal de viagens em bicicleta no território nacional	0,5% (2011)*	3%	7,5%
Quota modal de viagens em bicicleta nas cidades	AML – 0,5% AMP – 0,4% (2017) **	4%	10%
Extensão total de ciclovias	-	5 000 km	10 000 km
Redução da sinistralidade rodoviária de ciclistas	2289 (2020) ***	25%	50%

* INE, Censos 2011

** INE, Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas, 2017

*** ANSR, Relatório Anual de Sinistralidade 2020

Estruturas de Governação

Rede de Pontos Focais



Conselho Consultivo



Comissão Interministerial para a Mobilidade Ativa Ciclável

- Ministério da Administração Interna
- Ministério da Coesão Territorial
- Ministério da Economia e Mar
- Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior
- Ministério da Educação
- Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social
- Ministério da Saúde
- Ministério das Infraestruturas e da Habitação
- Ministério do Ambiente e da Ação Climática



Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta



DOCUMENTO NORMATIVO PARA REDES VIÁRIAS MUNICIPAIS EM AMBIENTE URBANO

Medida E1-1 Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas

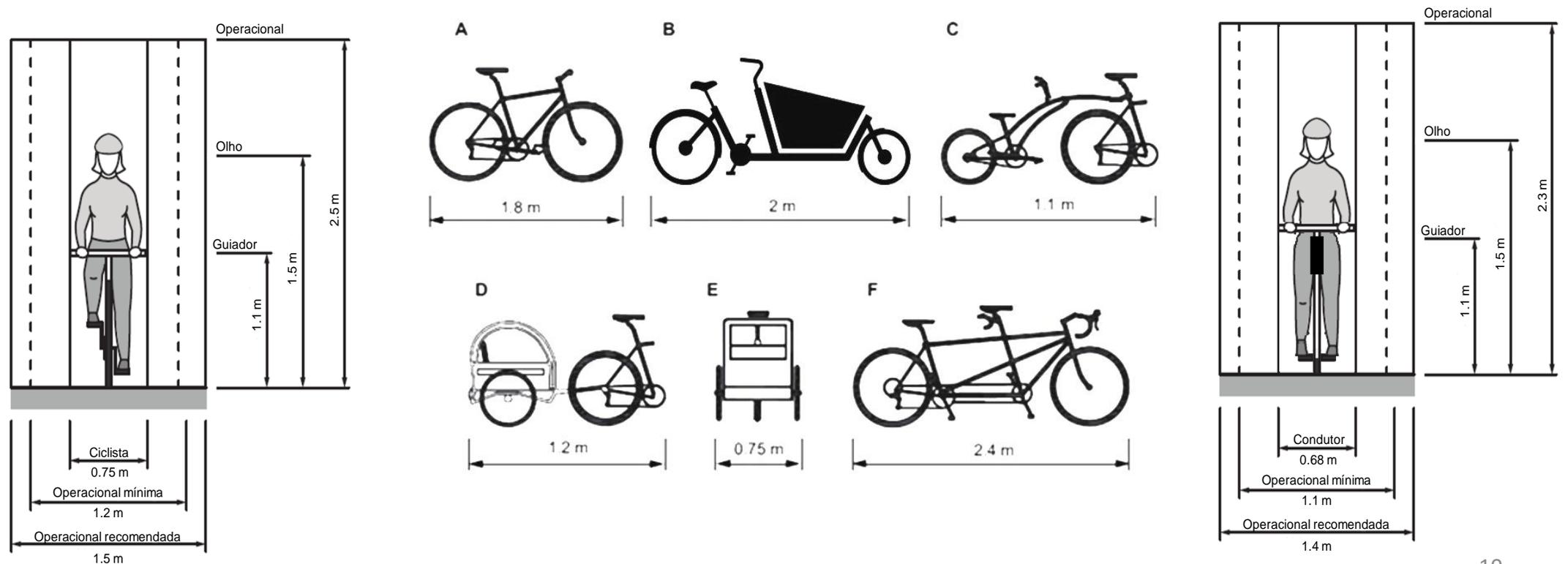
I - Fundamentos sobre utentes e rede rodoviária

3. Caracterização dos elementos do sistema de tráfego

3.3 Veículos não motorizados

3.3.1 Bicicletas

3.3.2 Trotinetas



DOCUMENTO NORMATIVO PARA REDES VIÁRIAS MUNICIPAIS EM AMBIENTE URBANO

Medida E1-1 Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas

III Características geométricas para vias de tráfego não motorizado

3. Rodovias cicláveis

3.1 Tipologias

3.2 Conceção, seleção e dimensionamento

3.2.1 Conceção

3.2.2 Seleção

3.2.3 Dimensionamento

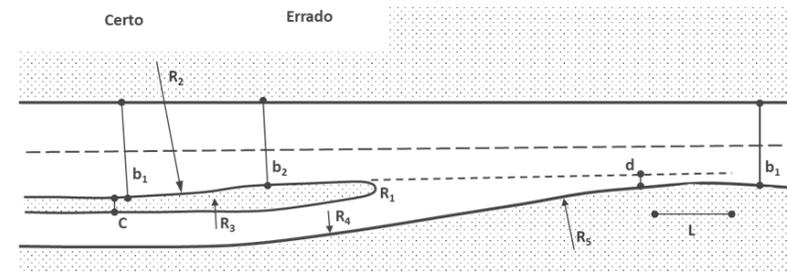
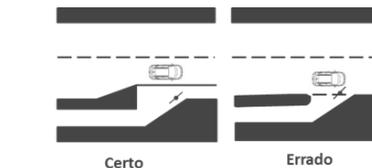
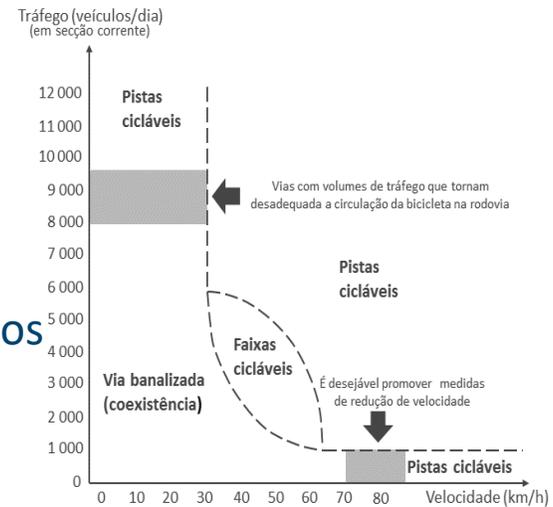
3.3 Configuração e medidas a aplicar em locais específicos

3.3.1 Passagem ciclável

3.3.2 Início e fim de via ciclável

3.3.3 Interseções

3.3.4 Acessos a garagens e parques de estacionamento

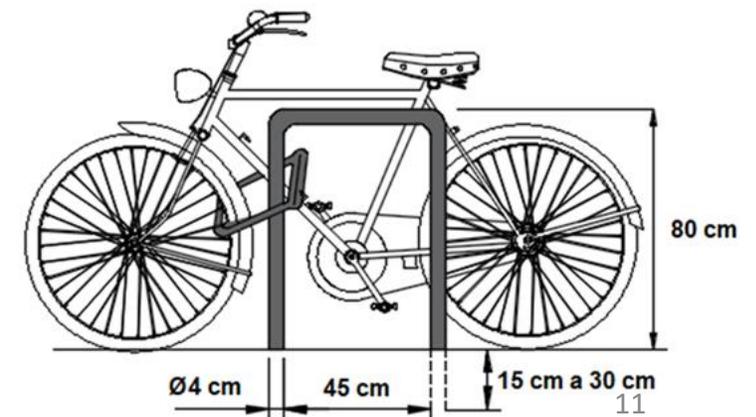
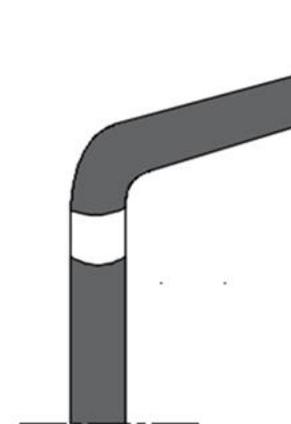


4. Estacionamentos

4.1 Tipos

4.2 Estacionamento de Bicicletas

4.3 Estacionamento de trotinetes de uso partilhado



DOCUMENTO NORMATIVO PARA REDES VIÁRIAS MUNICIPAIS EM AMBIENTE URBANO

Medida E1-1 Desenvolver e aplicar um guia de normas nacionais para intervenções físicas

IV Medidas de acalmia e outros dispositivos de tráfego

4. Dispositivos de tráfego. Características e princípios de dimensionamento

4.1 Zonas de fronteira entre diferentes perfis transversais e diferentes tipos de tráfego

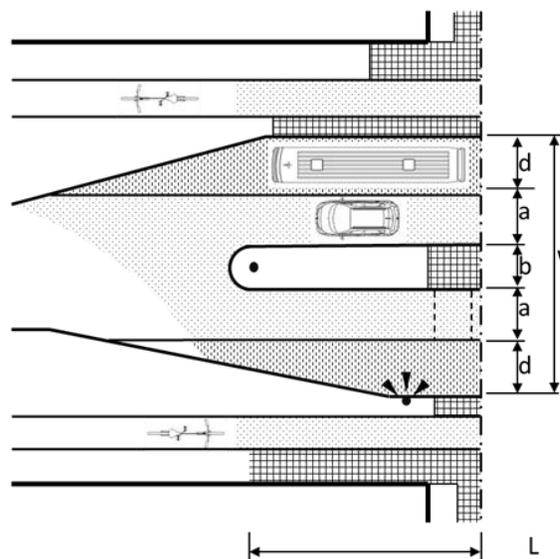
4.2 Alterações nos alinhamentos horizontais

4.3 Alterações nos alinhamentos verticais

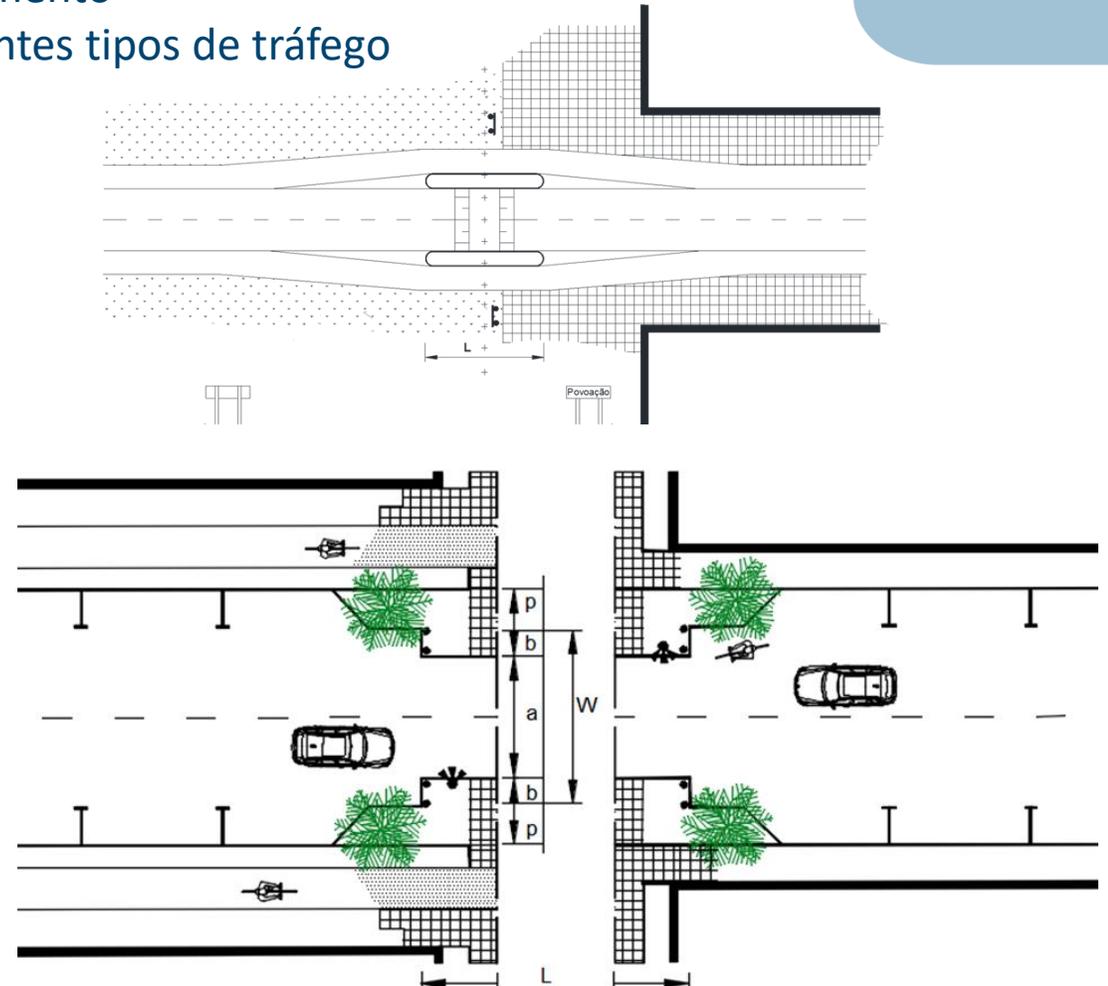
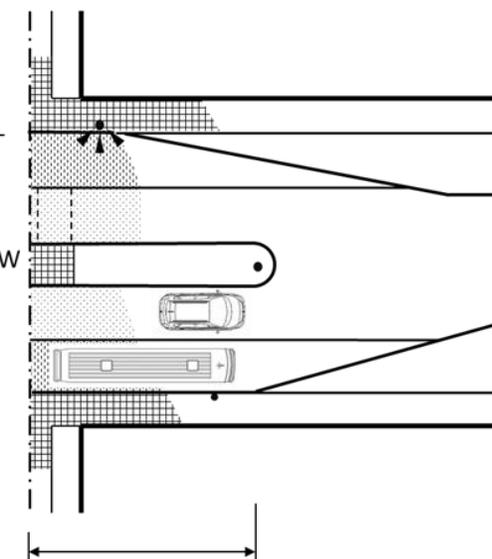
4.4 Cruzamentos

4.5 Outros elementos

(1) Ciclista em pista



(2) Ciclista em faixa de rodagem



MEDIDA E2-1 DESENVOLVER UM QUADRO DE REFERÊNCIA NACIONAL PARA ENSINAR A PEDALAR



1. Enquadramento Geral
2. Conceitos Estruturantes – Enquadramento das Temáticas e Pressupostos Teóricos
3. Modelo de Implementação do Desporto Escolar sobre rodas | O Ciclismo vai à Escola
4. Recursos Materiais, Manutenção, Reparações e Higiênização
5. Propostas de Exercícios
6. Educação Rodoviária
7. Educação para a Cidadania
8. Ciclismo Adaptado

CATEGORIAS DAS TÉCNICAS DE CICLISMO

Técnicas Básicas	Técnicas Intermediárias	Técnicas Avançadas
<ul style="list-style-type: none"> Montar Desmontar Pedalar (propulsão) Condução Equilíbrio e coordenação Travar 	<ul style="list-style-type: none"> Escolha da mudança Curvar Subir Descer Circular em grupo Circular em grupo — 	<ul style="list-style-type: none"> Montar em andamento Desmontar em andamento Circular em grupo (2x2, 4x4, pelotão, caravana) Bunny hop Drops (BTT) Rendição —

Quadro 1: Categoria das técnicas de ciclismo



Fig. 3: Croqui técnico da gincana de nível 1.

ESCOLA:				1 2 3 4 5 6 7							TOTAL	GINCANA NÍVEL 1		
ANO	TURMA	DATA	PROF.	1	2	3	4	5	6	7	NOTAS	NOTAS	NOTAS	
RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	RAZÃO	

Fig. 4: Ficha registo da gincana de nível 1.



APRENDER A PEDALAR

AULAS PARA ADULTOS

- Ensinar a andar de bicicleta ou recordar e promover o uso da bicicleta nas deslocações diárias dos munícipes
- Dinamizados pela Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta
- > 14 anos | 3 dias | 6 h/curso | cerca de 20€
- Desde 2017: 13 cursos, com dois turnos cada curso, com cerca de 420 pessoas no total



LISBOA SEM RODINHAS

- **Objetivos:** ensinar as crianças a andar de bicicleta, fomentar um estilo de vida ativo e criar hábitos de mobilidade sustentável
- **Público:** crianças do 2º ano de escolaridade, do 1º ciclo do ensino básico de Lisboa
- **Atividades e duração:** 6 aulas de 45 minutos, na escola, ao longo de 3 semanas consecutivas (corresponde a 2 aulas por semana)
- **Acesso:** gratuito
- **Parceiros:**
 - Emel - disponibilizou cerca de 550 bicicletas que irão circular por todas as escolas que aderiram ao programa
 - Coelhinhos - Escola de Ciclismo de Lisboa
 - LXC - Academia de Ciclismo de Lisboa
 - Lxtriathlon - Clube de Triatlo de Lisboa
- **2020/2021: até maio de 2020 cerca de 1500 alunos**



Vem experimentar esta viagem!
Traz a tua bicicleta e vai a pedalar até à escola!

PROGRAMA DE MOBILIDADE ESCOLAR

COMBOIOS DE BICICLETAS DE LISBOA

LINHAS DE COMBOIO DE BICICLETAS EM LISBOA

CB1 - Escola Básica do
Parque das Nações

CB2 - Colégio Pedro
Arrupe

CB3 - Agrupamento de
Escolas Dona Filipa de
Lencastre

CB4 - Escola Básica
Bairro do Restelo

CB5 - EB Telheiras

CB6 - Escola Alemã de
Lisboa

CB7 - Escola Básica
Sarah Afonso

CB8 - Escola Básica
Paulino Montez

CB9 - Jardim-Escola
João de Deus

CB10 - EB 2.3. de Paula
Vicente

CB11 - Colégio do
Sagrado Coração de
Maria

CB12 - EB do Bairro de
São Miguel



CicloExpresso



O QUE É?

Um CicloExpresso é um grupo de crianças que vão para a escola de bicicleta, acompanhadas por adultos/as monitores/as. Tal como um "comboio" regular, o CicloExpresso tem um percurso e horário definidos, e qualquer criança pode vir nele até à escola.



PEDALAR SEM IDADE



1250

Idosos e crianças passeadas desde Setembro de 2019

4

Trishaws em funcionamento na cidade de Lisboa em 2021, um deles em Cascais



14 e 15 de Maio, 2022
numa localidade perto de si



ESPAÇO PARA A PRÓXIMA GERAÇÃO: a rua também é nossa!



Mário Meireles • 1º
Vice-Presidente at FPCUB
1 sem •

Chegam com rodinhas. Saem a pedalar.

Algumas pessoas aparecem já para melhorar a pedalada, fazer gincanas, aprender a dar pisca.

E no fim há sempre sorrisos.

"E qual é o preço desta aula?" Perguntavam-me hoje.

"Nenhum, é grátis" dizia eu, enquanto pensava que a alma cheia pelos sorrisos de felicidade de quem dá as primeiras pedaladas vale muito mais do que qualquer dízima.

É também este o trabalho de uma associação.

#bragaciclavel #aulas #bicicleta #bicicultura #braga #pedalar



BICIRCULAR



Oficina de aprendizagem de circulação com bicicleta



SÁBADOS DE MANHÃ, EM MODO COLABORATIVO.
ABERTA A TODA A COMUNIDADE.
LOCAL: EB Padre Manuel de Castro, 5. Mamede de Infesta

INSCRIÇÕES GRATUITAS E OBRIGATORIAS:



ABRIL • 10H

Oficina de aprendizagem de circulação com bicicleta

02

+ Ciclofina

ANDRÁS HERCZOG

Oficina de aprendizagem de circulação com bicicleta

09

+ Oficina de Biomecânica e Ergonomia "Bike Fit"

MIGUEL COSTEIRA

Oficina "Ir para a escola de bicicleta"

16

+ Partilha de experiências do Cicloexpresso e Rota Segura para a escola

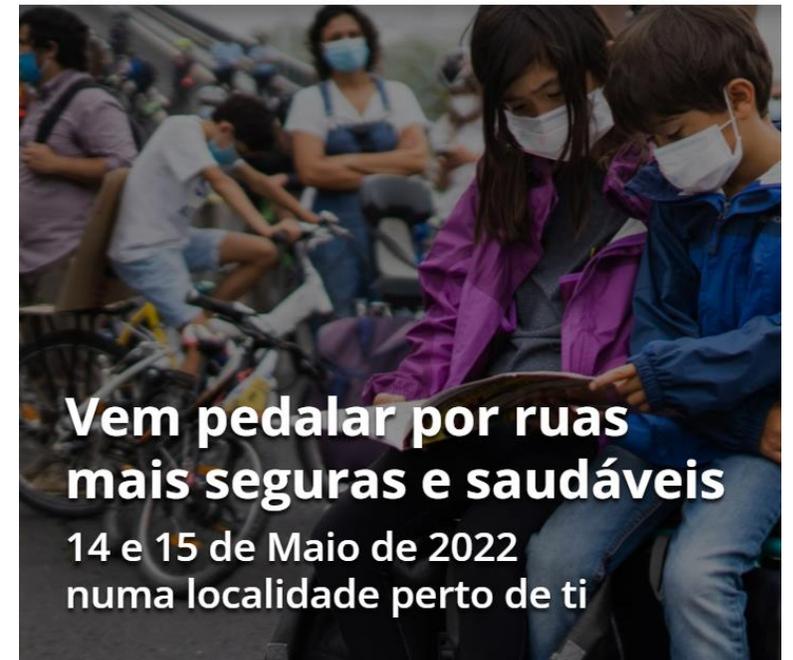
JOANA IVÓNIA

Entrega dos Diplomas de Participação Bicircular
Passeio de 3 km pela cidade
Inauguração dos Bicicletários nas Escolas Básicas
EB PMC/ EB Ermida/ EB Igreja Velha

23

TODOS

SIGA-NOS PARA MAIS INFORMAÇÕES: [facebook/asspasmic](https://www.facebook.com/asspasmic)



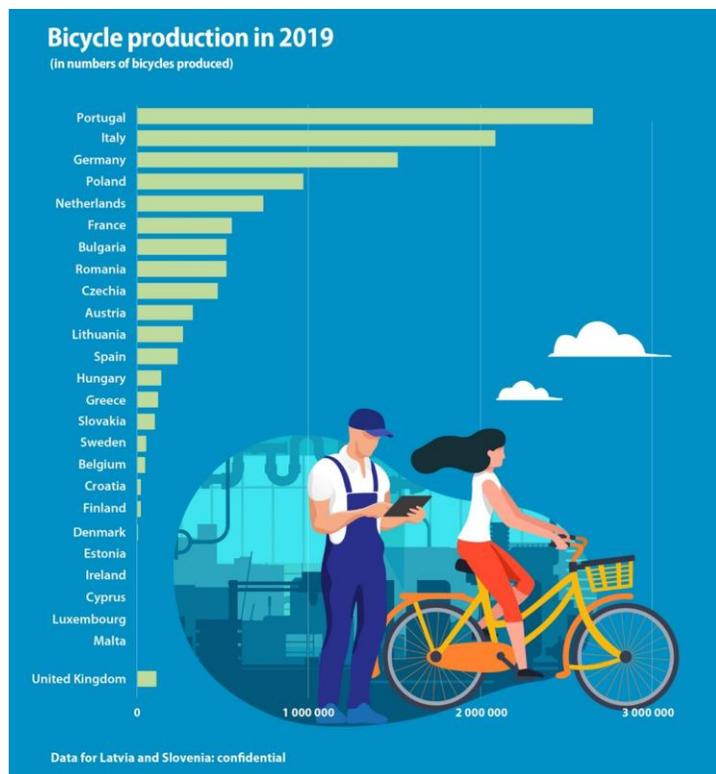
Vem pedalar por ruas mais seguras e saudáveis
14 e 15 de Maio de 2022
numa localidade perto de ti

Portugal é há dois anos consecutivos o maior produtor de bicicletas da Europa

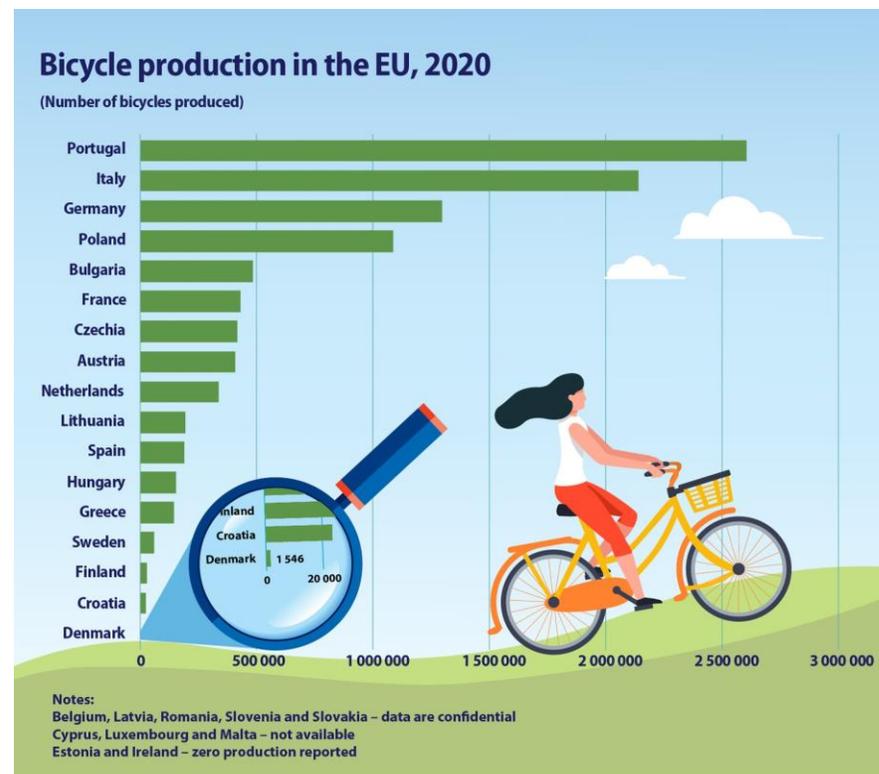
Crescimento de 39% do setor em 2021 leva a novo recorde. "Tínhamos uma perspetiva de crescer cerca de 30% no ano passado, no entanto, os números do segundo semestre, superaram as nossas expectativas", afirma o secretário-geral da Associação Nacional das Indústrias de Duas Rodas.



15 Fevereiro, 2022 • 18:04



ec.europa.eu/eurostat



ec.europa.eu/eurostat

Duas rodas: 2022 arranca a crescer quase 50%



O setor das duas rodas e mobilidade suave atingiu quase 110 milhões de Euros de vendas para o exterior, nos dois primeiros meses de 2022, o que representa um crescimento da ordem dos 50% face ao período homólogo de 2021.

Dois mil e 21 foi, tudo indica, o melhor ano de sempre para o setor Português das duas rodas e mobilidade suave, com um total de 594 milhões de Euros de vendas, mas os indicadores referentes aos dois primeiros meses deste ano, superam as melhores expectativas.

Os dois primeiros meses do ano passado valeram € 73.782.591,00. Comparando os dados de Janeiro e Fevereiro do corrente ano, verificamos um crescimento de 49%, com um total de € 109.933.337,00.

"São números francamente positivos e estamos muito otimistas. Previamos que este ano pudéssemos ter um abrandamento (no crescimento), pois em 2021 crescemos qualquer coisa como 39%. No entanto, os números referentes aos dois primeiros meses deste ano, parecem reforçar que o crescimento é uma realidade e, a manter-se esta tendência, iremos continuar a subir e, sobretudo, voltar a crescer percentualmente, face ao ano anterior." Afirma Gil Nadais, Secretário-Geral da ABIMOTA.

Este crescimento é compreensível graças aos investimentos que estão a ser realizados pelas empresas e pela ABIMOTA, mas também à conjuntura favorável que as duas rodas e mobilidade suave atravessa.

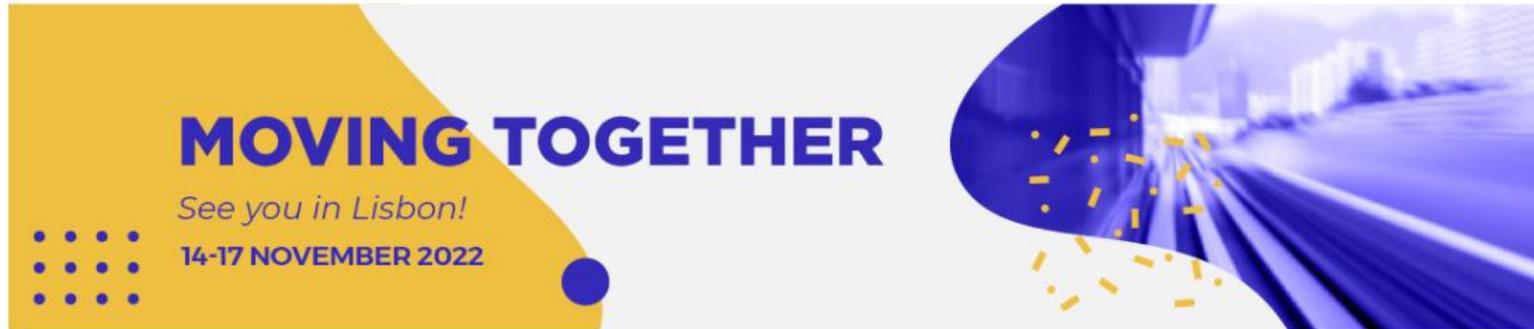
"Sim, a pandemia, a escassez e a consequente subida dos preços dos combustíveis, explicam a aceleração que sentimos. Acho que estes foram os catalisadores. No entanto, os números que estamos a atingir, só acontecem porque em Portugal, desde a década passada, é feito um trabalho e investimentos integrados de todo o setor. Dessa forma, quando as crises aconteceram, já estávamos preparados para responder positivamente." Refere o Secretário-Geral da ABIMOTA, que realça ainda "a importância que a marca Portugal Bike Value desempenha em todo este plano. O próprio setor está-se a reposicionar, apostando em qualidade e tecnologia de ponta crescendo, desta forma, na cadeia de valor."



O recorde diário da GIRA e mais alguns dados sobre as bicicletas partilhadas de Lisboa

9 de Março, 2022 | por Lisboa Para Pessoas | 4 min de leitura

A GIRA atingiu o recorde de utilização diária, com mais de 10 mil viagens nos dias 23 e 25 Fevereiro, numa semana com a média sempre acima das nove mil utilizações.



HOSTED AND ORGANISED BY:



CO-ORGANISED BY



IN COOPERATION WITH:



TOGETHER WITH:



<https://traconference.eu/>

LET ME KNOW
WHEN THE TRA 2022
REGISTRATION OPENS!

Name

Email

Organization

I agree with the TRA 2022 Lisbon Terms & Conditions.
 I agree to provide my contact details to TRA2024

Não sou um robô reCAPTCHA Privacidade - Termos de utilização

SEND

OBRIGADA

SOFIA PIRES BENTO
mobilidadeativa@imt-ip.pt



II ENCONTRO DE PARCEIROS

Rota da Costa Atlântica EUROVELO 1

20 ABRIL 2022
10H00

TURISMO DE
PORTUGAL 

