

## EXPLORAÇÃO DO SISTEMA DE PARTILHA DE BICICLETAS/TROTINETAS COM MOTOR SEM DOCA *Proposta de Acordo de Colaboração com a LIME*

DECLARAÇÃO DE VOTO – SOMOS COIMBRA

O movimento Somos Coimbra defende afincadamente a adoção de uma política integrada de promoção de uma mobilidade urbana sustentável, assente no princípio da inter e da multimodalidade, devendo para isso oferecer alternativas às formas tradicionais de deslocação, assentes no domínio privilegiado do uso do veículo individual.

Fomentar o uso dos modos suaves, como o pedonal e o ciclável, é a forma mais eficiente de responder às viagens de curta e média distância, desde que devidamente integrada numa estratégia global de mobilidade sustentável que incluía os diferentes sub-sistemas como o estacionamento e os transportes públicos.

O sistema de partilha de trotinetas afirma-se assim como uma dessas alternativas de deslocação, que apresenta princípios de grande flexibilidade e adaptação ao espaço urbano ao mesmo tempo que fomenta práticas de vida saudáveis e contribui para a redução da dependência energética.

Parece-nos contudo que a cidade de Coimbra não está preparada para acolher estas novas formas de transporte, nem os modos suaves alternativos são declaradamente a prioridade desta Câmara Municipal em termos de mobilidade urbana. Para o efeito basta olhar para as obras inscritas no PAMUS e inseridas no PEDU enquanto instrumento de programação do Município que, no âmbito do Portugal 2020, suportam financeiramente estes investimentos. Desta lista, apenas a ciclovia de Coimbra B/ Vale das Flores/Portela é para avançar, o que no seu global irá permitir acrescer aos escassos 3kms de ciclovia existentes, mais 14,5kms. Esta extensão está, porém, muito aquém dos 550 kms existentes em Odense (cidade Dinamarquesa com 200 mil habitantes) ou até dos parques 80kms disponibilizados em Lisboa, apesar do número e extensão das áreas reservadas a ciclistas não parar de aumentar, prevendo-se que atinja os 200kms em 2020.

Em Coimbra, basta focar um olhar atento nos mais recentes projetos implementados ou em vias de implementação, como com a rotunda do Arnado (Cindazunda) e o Largo de Cruz de Celas, para se perceber, de imediato, que nem os modos suaves, nem o MetroBus são preocupações ou condicionantes aos projectos. Em Coimbra, a política de mobilidade continua a privilegiar, indiscutivelmente, o veículo individual.

Sendo múltiplas as condicionantes, não é por acaso que a bicicleta ainda não se afirmou como um meio alternativo de transporte na cidade de Coimbra, o que parece estar a ser ignorado. Estamos assim a colocar a “Carroça à frente dos bois”, ao oferecer uma forma alternativa de deslocação, sem antes preparar minimamente a infraestrutura para a receber.

Assim, o SC considera que:

1. Numa política global e integrada de mobilidade, antes dos serviços alternativos, se devem, oferecer em primeiro lugar, as infraestruturas adequadas consubstanciadas através de uma rede lógica e continua de ciclovias que salvaguarde o uso seguro deste modo alternativo;

2. As trotinetas devem ser dirigidas a todos e não apenas numa ótica de lazer ou desporto, sendo expectável que o seu uso venha a ser mais concentrado no espaço central da cidade, onde não há, nem se perspectiva para um futuro próximo, a construção de ciclovias (vias reservadas) ou uma política coerente de partilha de espaços. A agravar este fato, a calçada, enquanto pavimento característico do espaço central, revela-se desconfortável e insegura para a circulação destes modos;
3. O Código da Estrada equipara as trotinetas a velocípedes, sendo estes ao abrigo do art. 17.º do CE proibidos de circularem nos passeios. É por isso expectável que, face as características físicas e cinemáticas das trotinetas (pequeno porte e velocidade reduzida, 25km/h a 30km/h), a inserção destes utilizadores em plena faixa de rodagem se venha a traduzir na ocorrência de acidentes com alguma gravidade;
4. O desconhecimento geral sobre as regras legais vigentes no Código da estrada, aplicáveis a velocípedes é uma realidade a nível nacional, onde Coimbra não é excepção. Defende-se por isso, tal como mencionado na informação técnica, uma clara aposta na formação prévia dos potenciais utilizadores, dando-lhes a conhecer as regras procedimentais e legais vigentes. Idealmente e pelo facto destes utilizadores circularem na faixa de rodagem e em plena interação com os veículos automóveis, dever-se-ia ainda exigir a posse carta de condução;
5. É bastante provável que, não havendo infraestruturas adequadas, o nível de sinistralidade venha a ser elevado. A única experiência existente a nível nacional é o Município de Lisboa. Apesar de já ter 80 Kms de vias apropriadas e ser muito recente (início em outubro de 2018), conta-se já com um número significativo de acidentes, alguns com gravidade (traumatismos cranianos, costelas partidas...). Em Madrid já se conta com pelo menos uma morte.
6. Sabe-se desde ontem (20/12/2018) e na sequência de um parecer emitido pela ANSR, que o uso do capacete, ao abrigo do art. 82.º do CE, não é obrigatório, mas apenas recomendativo. Se por um lado, este esclarecimento vem facilitar/promover o uso deste modo alternativo, não podemos esquecer que uma queda a 30km/h expõe fisicamente a vulnerabilidade do utilizador.
7. Deve a Policia Municipal assumir um papel ativo e irrepreensível na “educação e sensibilização” mas também na fiscalização da circulação e estacionamento das trotinetas. A experiência americana, da vizinha Espanha, mas também a Lisboa mostra que as pessoas largam as trotinetas em qualquer lado, em pé ou deitadas, gerando autênticos parques improvisados, interferindo com a normal circulação pedonal. Madrid já tomou medidas e Lisboa pondera, a breve trecho, limitar a prática do estacionamento a sítios autorizados. Não deveria Coimbra aprender com a experiencia dos outros municípios e impor, desde já, locais fixos para inicio e fim de viagens, designadamente no centro histórico?
8. O custo associado ao uso é pouco competitivo (1 euro para desbloquear o sistema + 15 cêntimos/minuto), particularmente quando comparado com o praticado na taxaço do estacionamento. Como pensa esta Câmara Municipal fomentar o seu uso, de forma a que não se revele um autêntico fiasco?
9. Por fim, Coimbra deve prevenir-se para controlar a pressão do mercado e que já exercida sobre Lisboa. Atualmente supõe-se estarem 2 empresas a operar (Lime e Mytaxi), mas outras 13 se preparam para entrar no mercado Lisboa (entre outras a Wind, Lomo e a VOI). Não deveria esta Câmara estabelecer uma oferta máxima de trotinetas, a operar em

cada zona da cidade? O acordo proposto para aprovação neste executivo abre a porta a todos os que “demonstrem interesse em operar a cidade”.

Estando os vereadores do SC conscientes de que importa promover a multimodalidade em Coimbra, como forma de não obstaculizarmos o processo iremos abstermo-nos na votação, chamando vivamente a atenção para o facto da cidade não estar preparada para o uso em segurança deste meio de transporte. Quem vai assumir a corresponsabilidade dos inevitáveis acidentes?

Finalmente, não podemos deixar de reafirmar a necessidade desta Câmara Municipal rever as prioridades das ações que implementa, considerando absolutamente essencial que se envolva diretamente em ações de formação e educação dos potenciais interessados na utilização das trotinetas, dando-lhes a conhecer, entre outras, as regras vigentes no Código da Estrada.

Coimbra, 21 de dezembro de 2018

Os vereadores do Somos Coimbra