



Mobilidade Ativa

Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa

Sofia Pires Bento

22.02.2024

Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa

mobilidadeativa@imt-ip.pt

Ponto de Encontro

Uma rede ciclável na área
Metropolitana de Lisboa



REPÚBLICA
PORTUGUESA

GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO
DA MOBILIDADE URBANA



MOBILIDADE ATIVA



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



**Resolução do
Conselho de Ministros
n.º 67/2023, de 7 de
julho**



Micromobilidade



Resolução do Conselho de Ministros n.º 67/2023, de 7 de julho

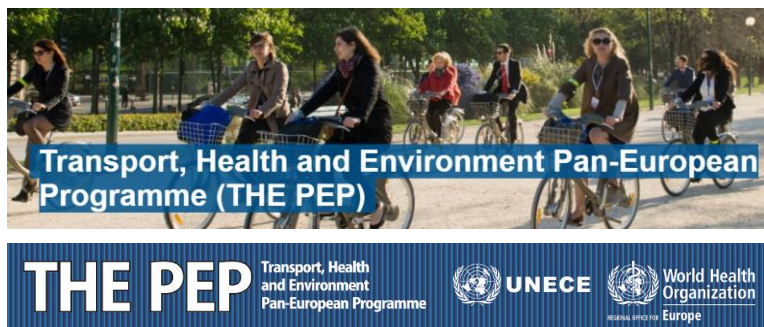
2 - *Estabelecer que as componentes ciclável, objeto da Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável 2020-2030 (ENMAC 2020-2030), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, de 2 de agosto, e pedonal, objeto da ENMAP 2030, compreendem, em conjunto, a Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa (ENMA).*



Mobilidade Ativa
Ciclável

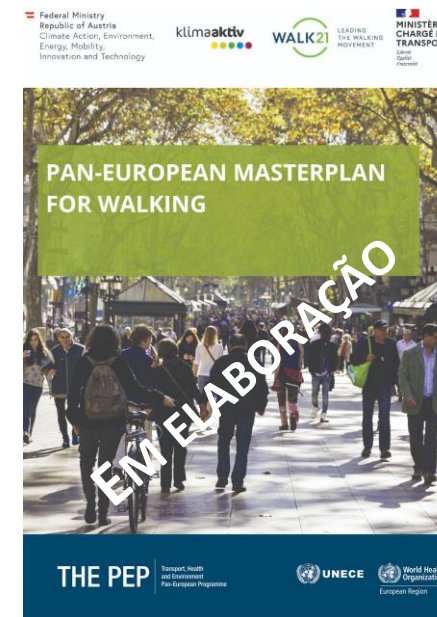
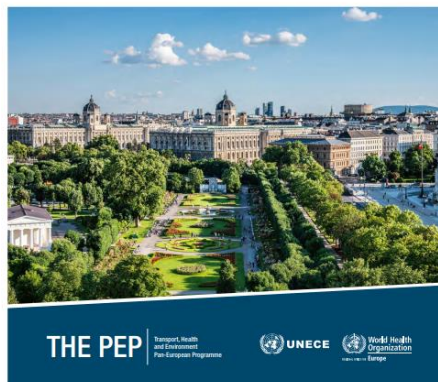


Mobilidade Ativa
Pedonal



Vienna Declaration 2021

Building forward better by transforming to new, clean, safe, healthy and inclusive mobility and transport





Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável



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

QUOTA MODAL DE VIAGENS EM BICICLETA NO TERRITÓRIO NACIONAL

- 2011: 0,5% e 2021: 0,6%
- 2025: 3%
- **2030: 7,5%**

QUOTA MODAL DE VIAGENS EM BICICLETA NAS CIDADES

- 2017: 0,5% AML e 0,4% AMP
- 2025: 4%
- **2030: 10%**

EXTENSÃO TOTAL DE CICLOVIAS

- -
- 2025: 5 000 Km
- **2030: 10 000 Km**

REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA DE CICLISTAS

- 2022: 2825
- 2025: 25%
- **2030: 50%**



Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável



DIMENSÃO ESTRATÉGICA (6)	EIXO DE AÇÃO (12)	MEDIDAS (51)
ENQUADRAMENTO E LEGISLAÇÃO	ENQUADRAMENTO REGULATÓRIO GARANTINDO SEGURANÇA E CONFORTO DE CICLISTAS	7
	REGULAÇÃO TERRITORIAL FAVORECENDO OS MODOS ATIVOS DE TRANSPORTE	4
INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO	APROFUNDAMENTO E DISSEMINAÇÃO DO CONHECIMENTO TÉCNICO E CIENTÍFICO	2
EIXO DE INTERVENÇÃO #1 INFRAESTRUTURAS E INTERMODALIDADE	MOBILIDADE ATIVA FÁCIL E ATRATIVA, COM INFRAESTRUTURA ADEQUADA	9
	PROMOÇÃO DA INTERMODALIDADE E INTEGRAÇÃO COM TRANSPORTES PÚBLICOS	2
EIXO DE INTERVENÇÃO #2 CAPACITAÇÃO E APOIO	INTERVENÇÃO JUNTO DE PEÕES, CICLISTAS E AUTOMOBILISTAS	4
	FORMAÇÃO ESPECÍFICA PARA PROFISSIONAIS	4
	CAPACITAÇÃO DE DECISORES	2
	FISCALIZAÇÃO DE INCUMPRIMENTOS LEGAIS E REGULAMENTARES	3
	INCENTIVOS	2
EIXO DE INTERVENÇÃO #3 CULTURA E COMPORTAMENTOS	PROMOVER UMA FORTE CULTURA DE MOBILIDADE ATIVA	7
MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO	MONITORIZAÇÃO DE MEDIDAS E RESULTADOS	5



Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável



Aviso n.º 6/2021 (Aviso-Convite)



Fundo para o Serviço
Público de Transportes

APOIO AO DESENVOLVIMENTO DE INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO E DE MONITORIZAÇÃO DA MOBILIDADE ATIVA CICLÁVEL

12 de outubro de 2021

OBJETIVO GERAL

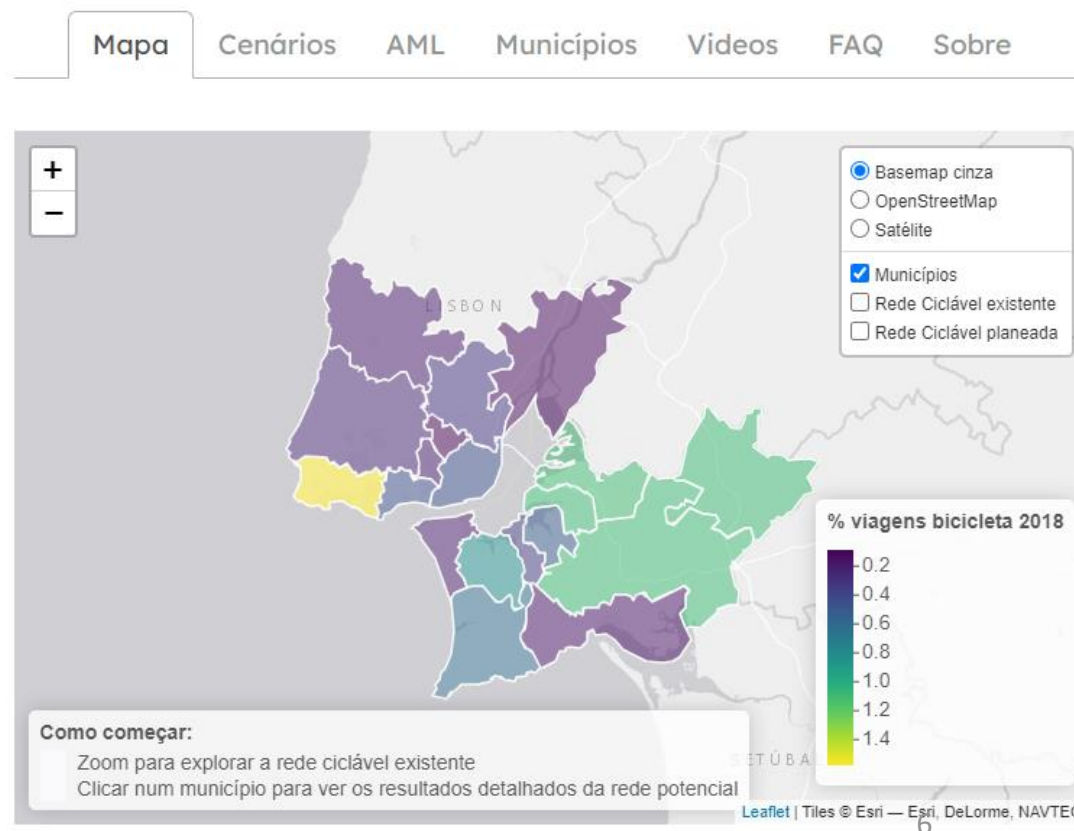
- Desenvolvimento de instrumentos e metodologias de planeamento e de monitorização, que contribuam para o estabelecimento de uma rede ciclável coerente que inclua a generalidade dos municípios da Área Metropolitana de Lisboa

TAREFAS

- Sistematizar toda a informação sobre a rede ciclável
- Modelar formas de utilização da bicicleta
- Desenvolver o «plano metropolitano para a mobilidade ativa ciclável» que permita ter uma perspetiva integrada dos projetos, iniciativas e investimentos municipais.

biclaR

Ferramenta de apoio ao planeamento da rede
ciclável
na área metropolitana de Lisboa





SOMOS TODOS PEÕES





Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal



VISÃO

Tornar Portugal um país onde **andar a pé seja uma opção de mobilidade quotidiana atrativa e segura**, contribuindo para uma vida **ativa, saudável, feliz e sustentável**

MISSÃO

Dotar o país de condições, diretas e indiretas, para **que andar a pé seja possível a todo o tempo**, em espaço seguro e de forma universal, tornando este **modo como preferencial nas deslocações diárias** e articulando-o, sobretudo, com o modo ciclável e o transporte público, como contributo decisivo para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos

ALTERAR PADRÕES DE MOBILIDADE

- 2021 (ano de referência INE): 16%
- 2026: aumentar a quota modal das deslocações pedonais para 25%
- **2030: aumentar a quota modal das deslocações pedonais para 35%**

TRANSFORMAR O ESPAÇO PEDONAL ACESSÍVEL A TODOS

- 2023/2024 definir metodologia para a realização do levantamento das condições de acessibilidade universal em todas as centralidades urbanas do país
- 2026 incremento de 30%
- **2030 incremento de 50%**

PROMOVER ESTILOS DE VIDA ATIVOS E SAUDÁVEIS

- 2020 (ano de referência DGS): 46,4%
- 2026: diminuir o sedentarismo em 10%
- **2030: diminuir o sedentarismo em 15%**



Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal



VETOR ESTRATÉGICO (5)	EIXO DE AÇÃO (10)	MEDIDAS (21)	
1. EDUCAÇÃO	1.1. CAPACITAÇÃO	1.1.1. DESENVOLVER A CAPACITAÇÃO E FORMAÇÃO CÍVICA DAS CRIANÇAS E DOS JOVENS 1.1.2. ESTABELECEER PROGRAMAS DE MOBILIDADE ESCOLAR PEDONAL	
	1.2. REDES DE TRABALHO	1.2.1. INCENTIVAR A CRIAÇÃO, DINAMIZAÇÃO E PARTICIPAÇÃO EM REDES DE TRABALHO NACIONAL E INTERNACIONAL 1.2.2. FORMAR TÉCNICOS	
2. CULTURA	2.1. NOVOS COMPORTAMENTOS	2.1.1. CAPACITAR A POPULAÇÃO PARA A ADOÇÃO DE ESTILOS DE VIDA ATIVOS E SAUDÁVEIS EM TODAS AS IDADES 2.1.2. RECONHECER, DIVULGAR E FOMENTAR BOAS PRÁTICAS	
	2.2. I&D	2.2.1. MELHORAR E PROMOVER A RECOLHA SISTEMÁTICA DE INFORMAÇÃO 2.2.2. ESTIMULAR A INVESTIGAÇÃO NA MOBILIDADE PEDONAL	
3. PLANEAMENTO	3.1. FIGURAS DE PLANEAMENTO	3.1.1. COLOCAR O PEÃO COMO ELEMENTO CENTRAL DAS POLÍTICAS PÚBLICAS 3.1.2. PROMOVER A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE AVALIAÇÃO DA CAMINHABILIDADE	
	3.2. NORMATIVOS, REGULAMENTOS E MANUAIS	3.2.1. DESENVOLVER E REVER LEGISLAÇÃO 3.2.2. DESENVOLVER MANUAIS, DOCUMENTOS NORMATIVOS NACIONAIS SOBRE O ESPAÇO PÚBLICO 3.2.3. INTENSIFICAR A FISCALIZAÇÃO SOBRE A UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E RODOVIÁRIO	
4. INFRAESTRUTURA	4.1. AS PESSOAS COMO PRIORIDADE	4.1.1. PLANEAR E EXECUTAR REDE PEDONAL 4.1.2. APOIAR MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO 4.1.3. REFORÇAR A ESTRUTURA ECOLÓGICA ATRAVÉS DA PROMOÇÃO DE CONTÍNUOS VERDES E AZUIS 4.1.4. PROMOVER CAMINHOS PEDONAIS PARA FINS DE LAZER E TURISMO	
		4.2. A INTERMODALIDADE	4.2.1. PROMOVER INTERFACES INCLUSIVAS, CONFORTÁVEIS E SEGURAS
5. FISCALIDADE E INCENTIVOS	5.1. FISCALIDADE	5.1.1. DIRECIONAR AS RECEITAS DE IMPOSTOS ASSOCIADOS AO AUTOMÓVEL PARA APOIO À MOBILIDADE ATIVA 5.1.2. CRIAR DEDUÇÕES FISCAIS QUE INCENTIVEM COMPORTAMENTOS SUSTENTÁVEIS	
		5.2. INCENTIVOS	5.2.1. COMPENSAR CIDADÃOS E EMPRESAS PELAS DESLOCAÇÕES NEUTRAS EM CARBONO

COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA A MOBILIDADE ATIVA

COORDENAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

- ADMINISTRAÇÃO INTERNA
- JUSTIÇA
- FINANÇAS
- DESPORTO
- ECONOMIA E DO MAR
- CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR
- EDUCAÇÃO
- TRABALHO, SOLIDARIEDADE E SEGURANÇA SOCIAL
- SAÚDE
- AMBIENTE E AÇÃO CLIMÁTICA
- INFRAESTRUTURAS
- HABITAÇÃO
- COESÃO TERRITORIAL

GRUPO DE PROJETO PARA A MOBILIDADE ATIVA

COORDENAÇÃO E GESTÃO



Mobilidade Ativa

REDE DE PONTOS FOCAIS PARA A MOBILIDADE ATIVA



CONSELHO CONSULTIVO PARA A MOBILIDADE ATIVA





Planeamento
Redes



Manuais

IMTT
Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, L.P.

Pacote da Mobilidade
Território, Acessibilidade e Gestão de Mobilidade

COLEÇÃO DE BROCHUR
Rede Pedonal - Prin

Conectividade e adequabilidade	<ul style="list-style-type: none"> a rede pedonal deve oferecer ligações directas, contínuas e desimpedidas de obstáculos entre os principais pólos geradores/attractores de deslocações pedonais, como: equipamentos de utilização colectiva, interfaces de transportes, zonas residenciais, áreas comerciais e de serviços, locais de lazer; a rede deverá ser hierarquizada e dimensionada em função da malha urbana onde se integra e respectivas vivências urbanas, assim como, em função das necessidades dos peões, tendo em consideração os fluxos pedonais existentes e potenciais; a rede pedonal deverá articular-se com as restantes redes de transportes.
Acessibilidade universal	<ul style="list-style-type: none"> o planeamento da rede pedonal deve, em toda a sua dimensão, ter sempre em consideração as necessidades de TODOS os utentes do espaço público, em particular dos que apresentam condicionamentos à deslocação, nomeadamente as crianças, os idosos e as pessoas com mobilidade condicionada; o desenho urbano deverá ter em consideração os princípios do <i>design</i> universal e inclusivo, contribuindo para a eliminação das barreiras à acessibilidade.
Segurança rodoviária	<ul style="list-style-type: none"> as condições de segurança rodoviária estão particularmente relacionadas com o tráfego motorizado, quer nas situações de conflito com o peão, quer pelas relações indirectas com as condições de deslocação pedonal. De uma maneira geral, a promoção da segurança rodoviária em meio urbano está directamente relacionada com a acalmia de tráfego. Este conceito engloba aspectos relativos à redução das velocidades, dos volumes de tráfego e à partilha equilibrada de espaço entre modos de deslocação⁶.
Segurança pessoal	<ul style="list-style-type: none"> a concepção do espaço público, em particular dos espaços pedonais, deve ter em atenção a necessidade de não potenciar situações de insegurança, mas sim, desencorajar comportamentos anti-sociais, criando espaços que permitam o contacto visual entre todos os utentes e bem iluminados.
Legibilidade	<ul style="list-style-type: none"> o espaço público, nomeadamente os espaços destinados à deslocação pedonal, deverão ser claros e de fácil leitura ou compreensão, promovendo uma orientação fácil devendo, para tal, assegurar a qualidade e a adequação do desenho urbano, criando, igualmente, elementos de referência e recorrendo a sinalização específica, sempre que necessário.
Conforto	<ul style="list-style-type: none"> os materiais utilizados na concepção das redes pedonais deverão integrar as características necessárias para proporcionar as melhores condições para que a deslocação pedonal se efectue de forma confortável e segura, devendo, igualmente, ser adequados à intensidade de uso, ao desgaste e às condições climáticas; o desenho dos espaços deve ter em consideração os aspectos relacionados com a minimização da exposição a condições climáticas adversas; o conforto passa, também, pela minimização da exposição a algumas das consequências do tráfego motorizado, nomeadamente o ruído e a poluição atmosférica. Também aqui, o conceito de acalmia de tráfego é relevante.
Atractividade e convivialidade	<ul style="list-style-type: none"> os percursos pedonais deverão ser atractivos e agradáveis, promovendo a sua fruição e as interações sociais.

IMTT
Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, L.P.

Pacote da Mobilidade
Território, Acessibilidade e Gestão de Mobilidade

COLEÇÃO DE BROCHUR
Rede Ciclável - Prin

Primeira solução a considerar

Redução de volumes de tráfego motorizado
Redução da velocidade de circulação motorizada
Tratamento das intersecções e gestão de tráfego
Redistribuição do espaço afecto à circulação motorizada
Implementação de pistas cicláveis
Conversão dos passeios em espaços partilhados entre peões e ciclistas

Última solução a considerar

Via banalizada (coexistência)	As bicicletas partilham o espaço com os veículos motorizados (espaço rodoviário) Regra geral é unidireccional, mas podem eventualmente existir situações, em vias de sentido único, em que a bicicleta pode circular em sentido contrário (como por exemplo, zonas 30).	Maior integração ↑ Maior segregação ↓
Faixa ciclável (separação visual)	Espaço destinado a bicicletas, fazendo parte integrante da faixa de rodagem, unidireccional, geralmente no sentido da corrente de tráfego; Apenas com separação visual: diferenciação do espaço através de sinalização horizontal (linha) ou coloração diferenciada do pavimento.	
Pista ciclável (separação física)	Canal segregado do tráfego motorizado (separação física do espaço rodoviário); Lateral à rodovia ou com percurso próprio; Uni ou bidireccional; Possibilidade de partilha com modos não motorizados de cariz turístico (ex.: ecopistas: http://www.voiesvertes.com/ , greenways).	



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

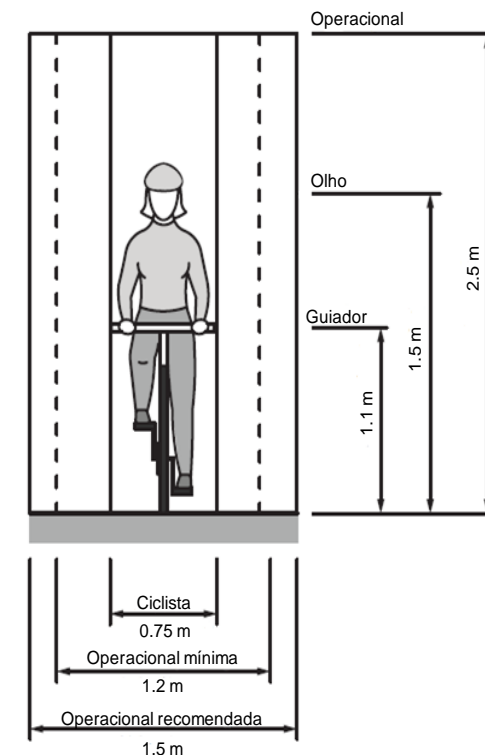
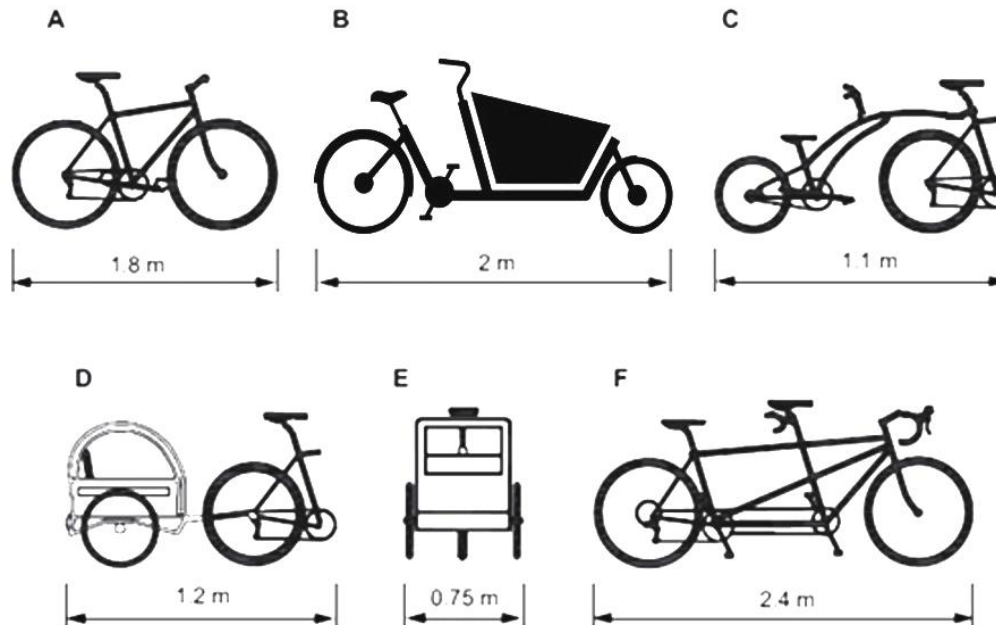


3. Caracterização dos elementos do sistema de tráfego

3.3 Veículos não motorizados

3.3.1 Bicicletas

3.3.2 Trotinetas



Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos

FASCÍCULO III
Características geométricas para vias de tráfego não motorizado

Lisboa • Junho de 2020



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

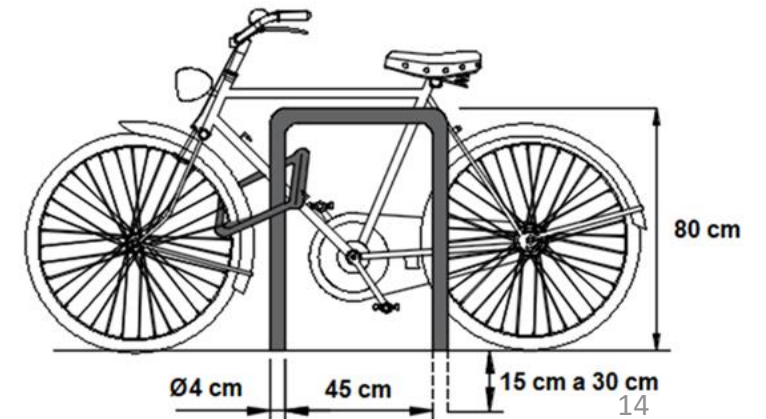
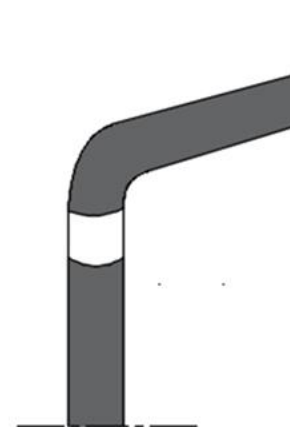
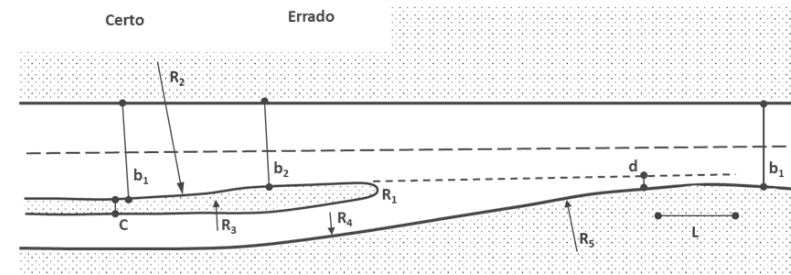
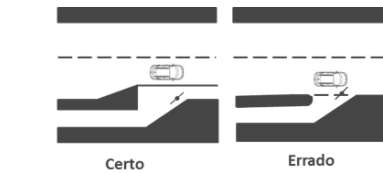
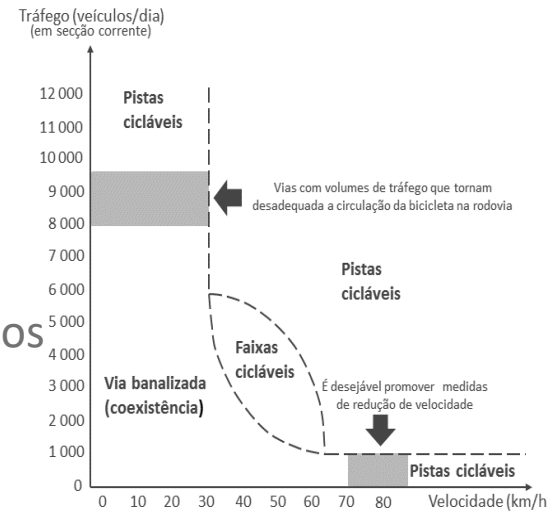
3.3.4 Acessos a garagens e parques de estacionamento

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

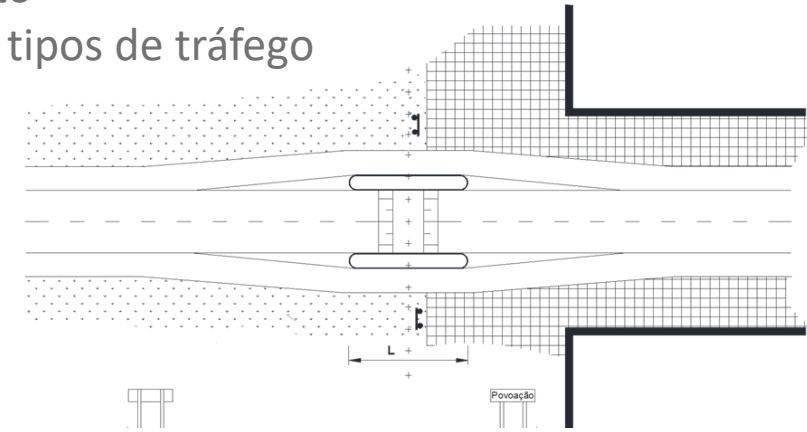
4.1 Zonas de fronteira entre diferentes perfis transversais e diferentes tipos de tráfego

4.2 Alterações nos alinhamentos horizontais

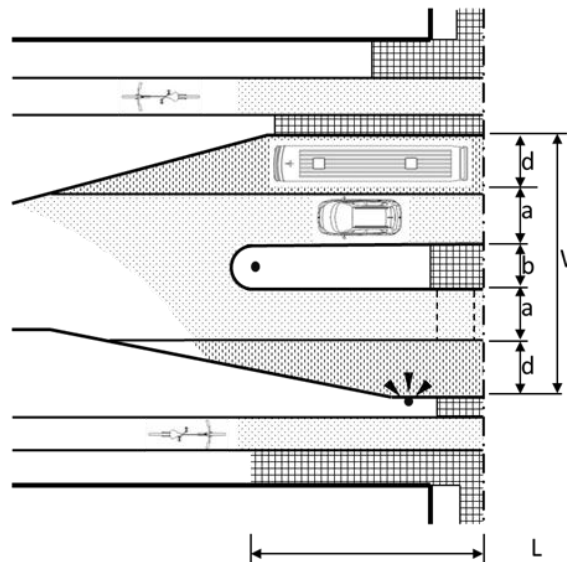
4.3 Alterações nos alinhamentos verticais

4.4 Cruzamentos

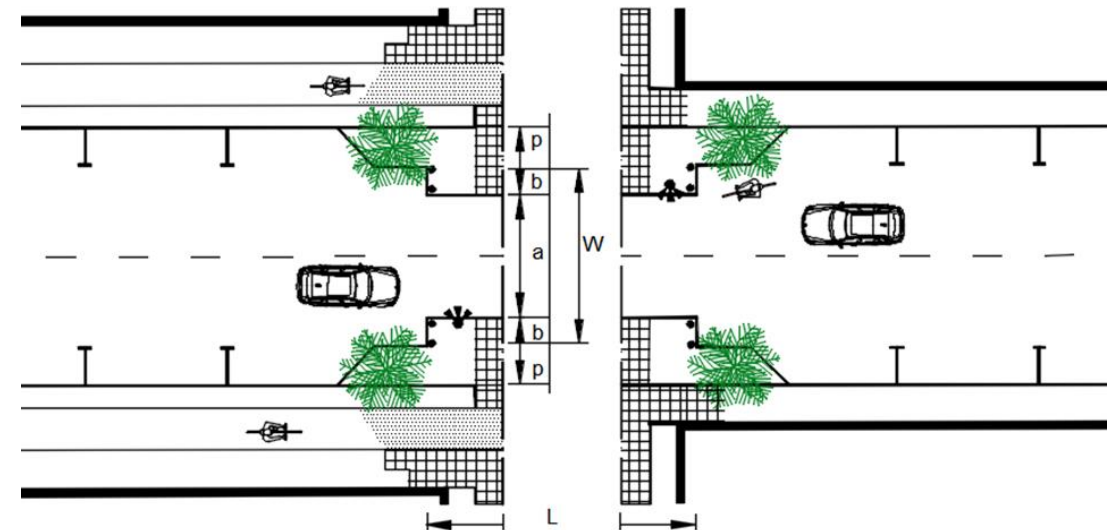
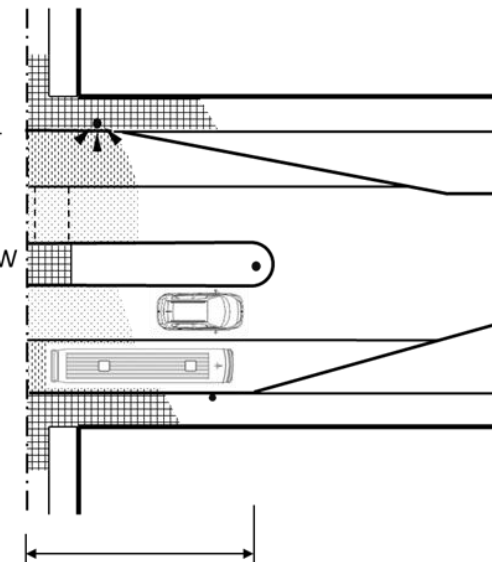
4.5 Outros elementos



(1) Ciclista em pista



(2) Ciclista em faixa de rodagem





Manuais

European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



PRACTITIONER BRIEFING
**SUPPORTING AND ENCOURAGING WALKING
IN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY
PLANNING**



PRACTITIONER BRIEFING
**SUPPORTING AND ENCOURAGING CYCLING
IN SUSTAINABLE URBAN MOBILITY
PLANNING**

European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



TOPIC GUIDE
**SAFE USE OF MICROMOBILITY
DEVICES IN URBAN AREAS**

European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



Topic Guide
**URBAN ROAD SAFETY AND ACTIVE TRAVEL
IN
SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLANNING**

European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/supporting_and_encouraging_walking_in_sumps.pdf

https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/supporting_and_encouraging_cycling_in_sumps.pdf

https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/safe_use_micromobility_devices.pdf

https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-10/urban_road_safety_and_active_travel_in_sumps.pdf

WALK21 PORTUGAL

Everybody Walks!

Submit your abstract!

LISBON
14-18 OCT
2024

<https://walk21.com/conference/walk21-portugal/>

- 1. Inclusivity:** Enabling everybody to walk - all genders, all ages, all abilities, all incomes, all backgrounds
- 2. Positive public space:** Delivering safe, accessible, attractive, and valued streets and public spaces
- 3. Climate imperative:** Investing in walking as a fundamental part of transport decarbonization
- 4. Good governance:** Policy at all levels that places pedestrians at the centre

Call for proposals now open!

The Call closes on 15 March 2024

SEND YOUR PROPOSAL

DOWNLOAD THE CALL ▾



Mobilidade Ativa

Obrigada

Grupo de Projeto para a Mobilidade Ativa
mobilidadeativa@imt-ip.pt

Ponto de Encontro

Uma rede ciclável na área
Metropolitana de Lisboa

✦ 22 Fevereiro ✦ 17h00 - 18h00 ✦ ZOOM

PONTO DE
ENCONTRO
LISBOA E NOVA



REPÚBLICA
PORTUGUESA

GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO
DA MOBILIDADE URBANA