

# Setúbal Ciclável 2017

## Propostas para inclusão em Orçamento Municipal 2018



Proposta de Mobilidade Sustentável em bicicleta para a cidade de Setúbal

Setúbal, 04 de Dezembro de 2017

### Introdução

Na sequência do documento *Setúbal Ciclável 2017: Proposta de Mobilidade Sustentável em bicicleta para a cidade de Setúbal* (<https://1drv.ms/b/s!AuOH-xKp3GkbohWVeTbonwUD5Y>), divulgado em 30 de Outubro de 2017, vimos por este meio apresentar **duas propostas**, à consideração de V. Exas, **a inscrever em Orçamento Municipal para o ano 2018**. São propostas de investimento reduzido, implementação célere e fácil, com significativo impacto na mobilidade, saúde e economia da cidade.

**A – Rede de estacionamento para bicicletas**

**B – Projecto-piloto de Bicicletários para Residentes**

Apoiam esta proposta:



Associação pela  
Mobilidade Urbana  
em Bicicleta



Associação pela  
Mobilidade Urbana  
em Bicicleta



## Contexto/ Argumentação

Uma rede urbana ciclável só é útil e eficaz se acompanhada de uma **oferta apropriada, segura e ampla de estacionamento para velocípedes**, instalada e distribuída na ótica de quem utiliza regularmente a bicicleta como meio de transporte.

Setúbal carece desta oferta. Ao longo de anos, têm sido instalados vários exemplares sem atender às necessidades dos cidadãos que optam por este meio de transporte. Os modelos actuais:

- Deterioram a propriedade privada (velocípedes);
- Não proporcionam a segurança esperada;
- Não são adequados à maioria das bicicletas circulantes na cidade cuja largura de roda ou do sistema de travagem é superior à largura do suporte.

Daqui resulta o significativo número de bicicletas presas a postes, sinais de trânsito, gradeamentos ou árvores ou a algum desses parqueamentos de forma muito diferente àquela para que foram desenhados.

Por outro lado, os locais escolhidos para instalação dos actuais equipamentos:

- São ainda em número insuficiente (residual);
- Na sua maioria, não proporcionam vantagem (proximidade aos pontos de interesse, visibilidade ou segurança). Esta vantagem é um elemento indispensável para promover a adesão dos cidadãos à utilização da bicicleta no dia-a-dia.

Os suportes poderão ter imagética própria da cidade de Setúbal, símbolo da sua aposta num futuro sustentável.

Sugerimos leitura atenta do **Documento Setúbal Ciclável 2017** no que respeita aos critérios técnicos e rede proposta (<https://1drv.ms/b/s!AuOH-xKp3GkbohWVeTbonwUD5Y>). A rede apresentada não é exaustiva mas um ponto de partida no compromisso da cidade de Setúbal pela Mobilidade Activa, a saúde dos seus munícipes e a dinâmica da sua economia.

Por último, desejamos sensibilizar V. Exas. para a dificuldade dos munícipes residentes em armazenarem em local disponível e seguro as suas bicicletas, em claro contraste com outros tipos de transporte individual (automóvel e mota).

Setúbal poderá destacar-se na promoção da mobilidade sustentável pela criação de oferta de estacionamento de longa duração seguro aos seus munícipes.



Os edifícios, até à data, não foram desenhados para incluir lugares destinados a bicicletas: seja no espaço de garagem, na entrada do edifício, ou em espaço anexo. Os apartamentos e patamares não oferecem as condições de espaço, segurança ou conforto para esse armazenamento. Este constitui um entrave maior à aquisição de bicicleta e sua utilização diária.

Assim, apresentamos o desafio à Câmara Municipal de Setúbal de estudar, promover e instalar soluções de **parqueamento de longa duração para residentes**.

Propomos um **projecto-piloto**, em estreita relação com a iniciativa Setúbal de Bicicleta, e os munícipes interessados neste modelo, de disponibilização de estacionamento abrigado e seguro, na via pública, onde possam armazenar o seu velocípede. É um modelo testado com muito sucesso em vários países europeus e no Reino Unido, em franca expansão.

Os autores declaram não ter quais quer conflitos de interesse comercial com as propostas apresentadas.

**Desafiamos Setúbal a colocar-se na vanguarda da Mobilidade Activa nacional e europeia.**

A relação custo-efectividade é claramente favorável. Os investimentos são reduzidos e o potencial de utilização e modificação dos hábitos de mobilidade, significativo.

## A – Rede de estacionamento para bicicletas

Admite-se um custo por suporte de €80, sendo que este valor poderá ser significativamente inferior (instalação incluída). Sugerimos a utilização das oficinas da autarquia.

Para mais detalhes sobre a proposta, sugerimos leitura atenta do documento *Setúbal Ciclável 2017*, disponível em: <https://1drv.ms/b/s!AuOH-xKp3GIKbohWVeTbonwUD5Y>.

### Números totais de lugares / suportes propostos

	L	S
1ª Fase – Top-50	272	136
2ª Fase	142	71
<b>TOTAL</b>	<b>414</b>	<b>207</b>

### Custos Estimados da Proposta



Custo estimado por suporte - €80.

1ª Fase – Top-50	10 880
2ª Fase	5 680
<b>TOTAL</b>	<b>16 560</b>

### Modelo proposto (tipo Sheffield, em U invertido ou em A)

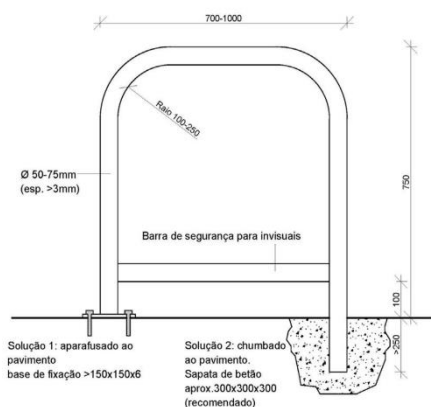


Figura 5. Exemplo de suporte tipo Sheffield adaptado pelo Município de Braga. Fotografia. Braga Ciclável/DR

Figura 2. Suporte do tipo Sheffield - medidas em milímetros (sem escala)-  
Retirado de: Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) (2015). "Manual de Estacionamento para Bicicletas".

## B – Projecto-piloto de Bicicletários para Residentes

Admite-se um **custo por bicicletário de €3500**, sendo que este valor poderá ser significativamente inferior (instalação incluída). Sugerimos a utilização das oficinas da autarquia ou aquisição junto de fabricante/ fornecedor especializado. **Cada bicicletário tem capacidade para 6 a 10 bicicletas.** Em modelos maiores, poderá alcançar as 20 bicicletas.

A vantagem de um modelo com capacidade para 6 velocípedes reside **na diminuta ocupação do espaço público** (área de um lugar de estacionamento para automóvel).

Nº de bicicletários propostos – 3

Custo total estimado – 3 x €3500 = €10500

### **Detalhes da Proposta** (<https://1drv.ms/b/s!AuOH-xKp3GIKbohWVeTbonwUD5Y>.)

Um dos pontos fortes deste tipo de estacionamento é a segurança, através de acesso seguro e restrito por chave/cartão /código, e/ou da existência de câmaras ou outro sistema de vigilância.

Este é um dos motivos pelo qual várias cidades europeias têm vindo a apostar neste tipo de parqueamentos de longa duração para os residentes: maior segurança (menor probabilidade de vandalismo ou furto), maior capacidade de armazenamento.

O custo para o munícipe, pelo aluguer de espaço em estacionamento de longa duração deve ser atrativo, favorecendo a adesão dos cidadãos a esta solução. Em alguns casos, o município assume os custos totais de compra e manutenção, sendo o estacionamento gratuito; noutros casos, assume esse custo parcialmente ou partilha custos com outra instituição/ empresa (por exemplo de transportes públicos), podendo o aluguer permanecer gratuito ou implicar um custo para o utilizador. É comum o desenho de contratos de duração diversa, com os utilizadores: de dias, mensais, semestrais ou anuais.

É importante que estas soluções sejam aliciantes e apresentem vantagem clara para os cidadãos, em especial numa cidade que deseja promover o aumento do número de deslocações em bicicleta.

Propomos a criação de um projecto-piloto e, em caso de sucesso, a sua replicação por outros pontos da cidade.

O Setúbal de Bicicleta encontra-se disponível para colaborar na elaboração do projecto.

**Exemplos de modelos:**



Figura 23. Exemplo de estrutura para arrumação de bicicleta na via pública. Fonte: <http://www.cyclehoop.com/product/shelters-canopies/bikehangar/>



Figura 24. Exemplo de abrigo seguro para bicicletas. Fonte: <http://www.cyclehoop.com/product/shelters-canopies/mesh-shelter/>