



COMO PEDALA LISBOA

Rumo a uma cidade mais sustentável,
inclusiva e segura

ÍNDICE

- 4** BICICLETA EM LISBOA, PORQUÊ?
- 8** REDE CICLÁVEL
- 10** CRESCIMENTO DA UTILIZAÇÃO
- 14** SISTEMAS PARTILHADOS
- 18** AQUISIÇÃO DE BICICLETAS
- 20** BICICLETAS ELÉTRICAS
- 22** ESTACIONAR
- 24** IR PARA A ESCOLA
- 28** BICICLETAS DE CARGA
- 30** CICLOFICINAS E COMUNIDADE



INTRO- DUÇÃO

Dos primeiros troços de ciclovias em 2001 até hoje, o caminho que Lisboa percorreu foi grande. Em 2009 começou a existir uma rede de ciclovias, pensada para lazer e ligando alguns dos espaços verdes da cidade. Ainda assim, algumas dessas ciclovias, como a da Avenida Duque d'Ávila, já faziam prever o futuro: uma Lisboa que olha para a bicicleta como um meio de transporte de dia a dia e não somente como um objeto de lazer. Em 2017, nasceu a primeira ciclovia verdadeiramente utilitária na cidade, cruzando áreas carregadas de serviços e empresas.

Hoje, essa ciclovia, na Avenida da República, é uma das mais usadas em toda a cidade. Com o aumento da infraestrutura ciclável na malha urbana e a introdução do sistema de bicicletas públicas partilhadas GIRA, a bicicleta começou a ser considerada uma alternativa real para muitas pessoas em Lisboa. Este pequeno livro conta a história da Lisboa ciclável que tem vindo a nascer, com a expectativa de que esta narrativa possa continuar a ser documentada no futuro.





A BICICLETA EM LISBOA, PORQUÊ?

A bicicleta é o modo de transporte energeticamente mais eficiente. Em áreas urbanas é muito competitiva, especialmente nas deslocações de curta distância, até 5 km (ou até 15 min). Apesar de Lisboa ser conhecida como a cidade das sete colinas, 73% das suas ruas são planas ou apresentam declives inferiores a 5%, ou seja, são acessíveis à maioria dos utilizadores. Por outro lado, a proliferação da bicicleta elétrica e de outros modos suaves análogos, bem como de meios mecânicos de

apoio, permite solucionar as dificuldades impostas pela orografia e aspirar a uma Lisboa plenamente ciclável.

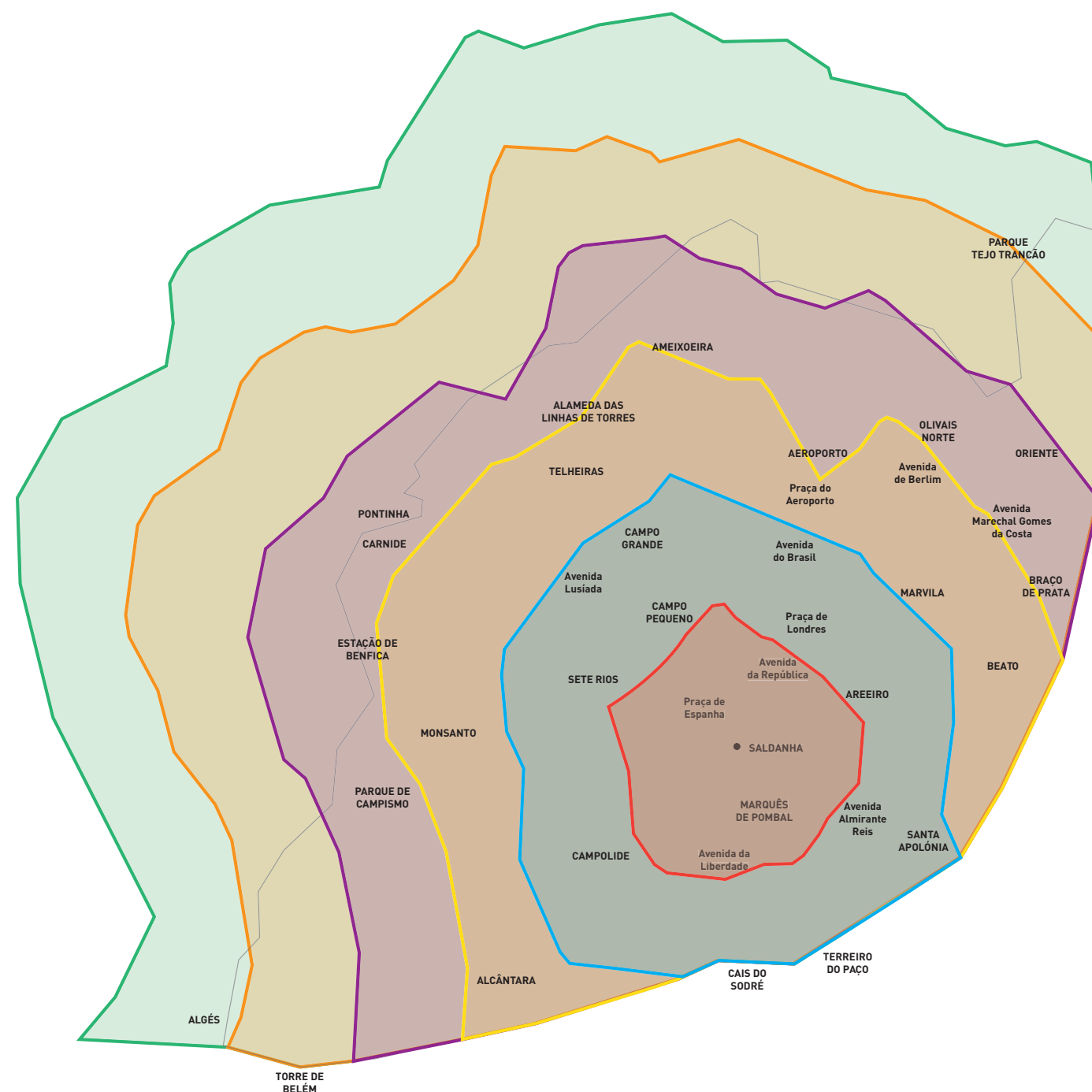
A BICICLETA TEM BENEFÍCIOS ECONÓMICOS E AMBIENTAIS, ALINHANDO-SE COM A ESTRATÉGIA DE DESCARBONIZAÇÃO DA CIDADE DE LISBOA



“A Lisboa que ambicionamos é uma cidade com uma vida de bairro, de quotidiano de proximidade, resguardado do tráfego intenso, onde as pessoas se deslocam preferencialmente a pé, de bicicleta ou em carreiras de bairro. Para tal as barreiras pedonais serão diluídas, os percursos tornar-se-ão confortáveis e acessíveis e o tráfego circulará mais calmamente, passando a conviver de

forma amistosa com peões e bicicletas para segurança de todos. As ruas serão zonas de encontro e fruição onde habitantes e visitantes se cruzarão e trocarão experiências, onde o comércio e a cultura marcarão o ritmo, onde as crianças poderão brincar e os idosos conviver.”

MOVE LISBOA - VISÃO ESTRATÉGICA PARA A MOBILIDADE 2030



DISTÂNCIAS PERCORRIDAS EM BICICLETA ELÉTRICA

● CENTRO / Praça Duque de Saldanha

5 MINUTOS / 1,7 km 20 MINUTOS / 6,3 km

10 MINUTOS / 3,1 km 25 MINUTOS / 8,0 km

15 MINUTOS / 4,5 km 30 MINUTOS / 9,2 km

69%

DAS DESLOCAÇÕES EM LISBOA
SÃO INFERIORES A 5 KM, UM TERÇO
DAS QUAIS SÃO FEITAS DE CARRO

FONTE: IMOB 2017, INE

73%

DAS RUAS DE LISBOA SÃO
PLANAS OU APRESENTAM
BAIXOS DECLIVES

FONTE: Rosa Félix, 2012

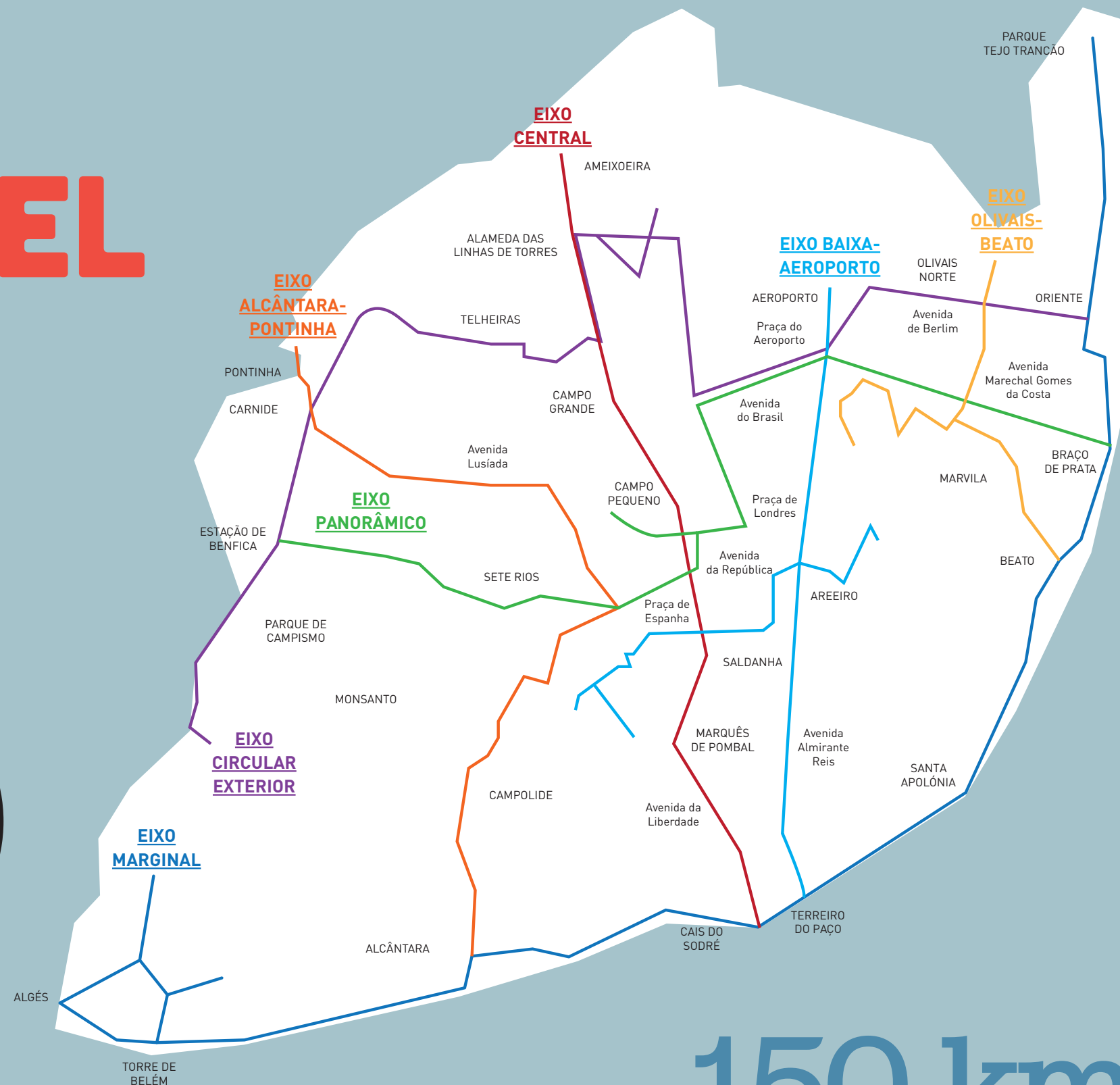


**ATÉ 2030, LISBOA AMBICIONA
REDUZIR A UTILIZAÇÃO DO AUTOMÓVEL
PRIVADO EM 28%, ATINGINDO
UMA REPARTIÇÃO MODAL DE 66%
PARA TRANSPORTES COLETIVOS,
CAMINHAR E BICICLETA**

30%

DAS VIAGENS EM LISBOA SÃO FEITAS A
PÉ OU DE BICICLETA (2017)

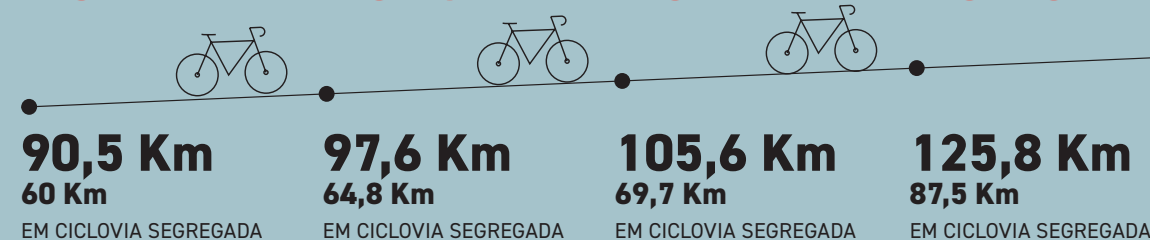
FONTE: IMOB 2017, INE



150 km

**REDE CICLÁVEL CONSTRUÍDA
OU EM CONSTRUÇÃO (APROX.)**

2020



Ainda que com várias pontas soltas e ligações por concluir, com a meta de 200 km cicláveis para 2021 pretende-se ligar os diferentes bairros e potenciar a utilização da bicicleta como modo de transporte.

- **Avenida da Liberdade**
- **Avenida do Uruguai**
- **Avenida de Roma**
- **Avenida de Ceuta**
- **Avenida José Malhoa**
- **Avenida Almirante Gago Coutinho**
- **Avenida do Restelo,
Avenida das Descobertas
e Avenida da Torre
de Belém**
- **Avenida Álvaro Pais**
- **Avenida Carlos Paredes
e Avenida Helena Vieira
da Silva**

CADA VEZ MAIS PESSOAS A PEDALAR



A bicicleta é cada vez mais usada como modo de transporte em Lisboa, tendo-se registado um crescimento progressivo ao longo dos últimos anos. O aumento da infraestrutura ciclável e o crescimento do sistema de bicicletas públicas partilhado GIRA têm contribuído para este fenómeno.

Só de 2019 para 2020 foi registado um crescimento de 25% na globalidade da cidade e um aumento de 140% com a construção

da ciclovia pop-up na Almirante Reis em Junho de 2020. Este aumento poderá justificar-se pela implementação de novas ciclovias na cidade de Lisboa e ainda devido à pandemia Covid-19 que poderá ter transferido procura dos transportes públicos para o modo ciclável, acompanhando a tendência verificada no resto do mundo.

O crescimento do uso da bicicleta em Lisboa é acompanhado desde 2017 por contagens observacionais realizadas

por investigadores do Instituto Superior Técnico para a Câmara Municipal de Lisboa, permitindo à autarquia monitorizar a utilização neste modo de transporte.

500 BICICLETAS POR HORA

DURANTE A HORA DE ALMOÇO NO EIXO CENTRAL (QUE INCLUI A AVENIDA DA REPÚBLICA)

66

PONTOS DE OBSERVAÇÃO EM 2020

639

HORAS DE OBSERVAÇÃO EM 2020, DURANTE 11 DIAS ÚTEIS

25%

DE CRESCIMENTO DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NA CIDADE DE 2019 PARA 2020

138%

DE CRESCIMENTO DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA NA CIDADE DE 2017 PARA 2020

18^H/19^H

A HORA DE PONTA DOS CICLISTAS NA TARDE, DESFASADA DA DOS AUTOMOBILISTAS

COMO SE PEDALA

42%

USA CAPACETE. PERCENTAGEM AUMENTOU SUGERINDO O SURGIMENTO DE NOVOS UTILIZADORES.

1^{EM} 4 CICLISTAS

EM LISBOA É DO SEXO FEMININO. PERCENTAGEM AUMENTOU DE 17,7% (2017) PARA 26,2% (2020), EVIDENCIANDO A SEGURANÇA DA INFRAESTRUTURA. HÁ MAIS MULHERES A PEDALAR ONDE EXISTEM VIAS CICLÁVEIS SEGREGADAS.

FORA DOS PASSEIOS

VERIFICOU-SE QUE OS CICLISTAS PRATICAMENTE NÃO CIRCULAM NO PASSEIO QUANDO EM PRESENÇA DE CICLOVIA.

MAIS QUE DUPLICOU

A PROPORÇÃO DE BICICLETAS COM CADEIRAS DE CRIANÇA OU ATRELADOS DE 2017 PARA 2020. REPRESENTAM 6,2% DOS CICLISTAS OBSERVADOS, CRESCIMENTO QUE PODE SER INTERPRETADO COMO UM INDICADOR DE CONFIANÇA E SEGURANÇA DA REDE CICLÁVEL.

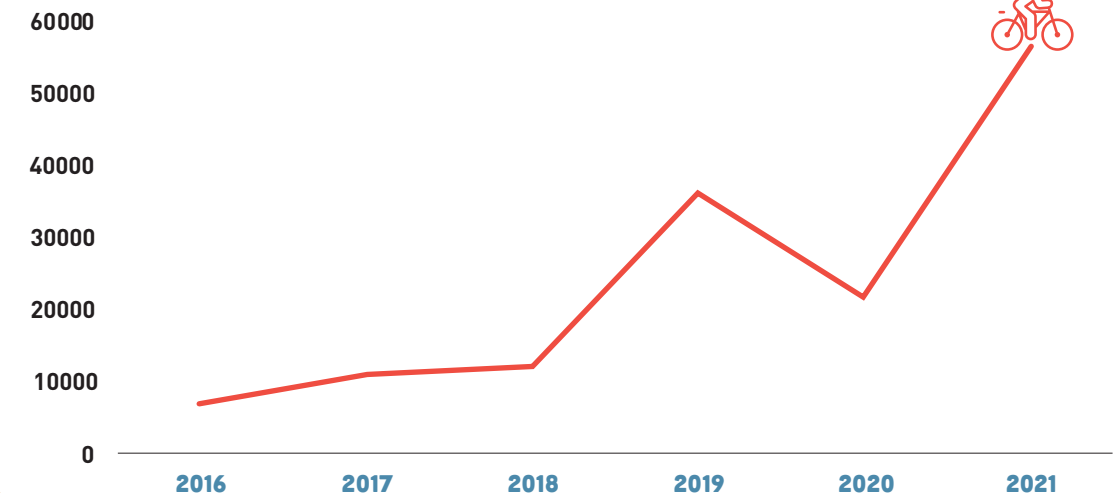


O CASO ESPECIAL DA DUQUE D'ÁVILA

Nesta ciclovia existe o único contador automático da cidade de Lisboa à data desta publicação. Prevê-se a instalação de 34 contadores do género pela cidade até ao verão.

60^{MIL}

DURANTE O MÊS DE MARÇO DE 2021



2^{MIL} BICICLETAS

PASSAM ALI POR DIA, UM CRESCIMENTO DE 820% FACE AOS VALORES DE 2016

FONTE: ECO-PUBLIC.COM/PUBLIC2/?ID=100028002





GIRA

O SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS DE LISBOA

Depois de um período de teste no Parque das Nações, o sistema público de bicicletas partilhadas de Lisboa - o GIRA - começou a ser alargado ao resto da cidade a partir do final de 2017. O GIRA terá contribuído para o aumento da utilização da bicicleta como modo de transporte em Lisboa. A entrada em funcionamento dos sistemas de bicicletas partilhadas, público

e mais tarde, também de privados, teve um grande impacto no aumento da utilização da bicicleta, passando logo no seu primeiro ano de funcionamento a representar mais de um terço (34%) do total de bicicletas observadas nas contagens realizadas.

A GIRA EM NÚMEROS

3,2 MILHÕES

DE VIAGENS DESDE SETEMBRO 2017

24,3 MIL

UTILIZADORES ATIVOS NO SISTEMA (2020)

20-35 ANOS

IDADE DA MAIORIA DOS UTILIZADORES



100 TONELADAS CO2 EQ

DE POUPANÇA ESTIMADA DE EMISSÕES DE GEE PARA O AMBIENTE EM 2018

*ESTUDO IST PARA EMEL, 2018

29%

DAS VIAGENS DE GIRA SUBSTITUÍRAM O AUTOMÓVEL

*ESTUDO IST PARA EMEL, 2018

13 VIAGENS EM MÉDIA

REALIZADAS POR DIA POR BICICLETA ELÉTRICA (2019)

15 MINUTOS

TEMPO MÉDIO DE VIAGEM; METADE DAS VIAGENS DURAM 9 MINUTOS OU MENOS (2019)

A REDE GIRA HOJE E AMANHÃ

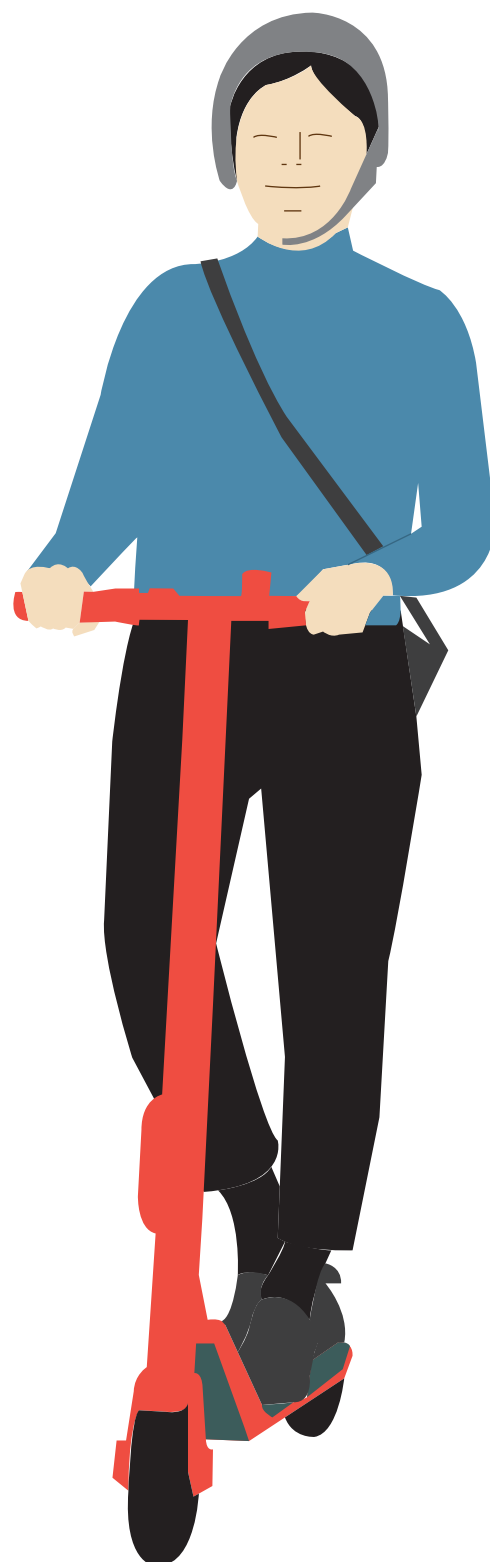
91 ESTAÇÕES
INSTALADAS

MAIS 80 ESTAÇÕES
INSTALADAS DURANTE 2021,
COBRINDO NOVOS PONTOS
DA CIDADE E ACOMPANHANDO
O CRESCIMENTO DA REDE
CICLÁVEL

1300

BICICLETAS

AQUISIÇÃO ENTRE
1700 E 2000 BICICLETAS
EM CONCURSO PÚBLICO



TROTINETAS

As trotinetas começaram a ser disponibilizadas em Lisboa no final de 2018. Já operaram 11 empresas diferentes na cidade e, no pico, em Maio de 2019, existiram cerca de 7 mil trotinetas distribuídas pela cidade. A convivência deste modo de transporte na cidade com os restantes utilizadores do espaço público não foi pacífica no início mas depressa se procurou encontrar um equilíbrio com a criação de lugares de paragem autorizados e campanhas de sensibilização, quer por parte dos operadores, quer do lado do município. No final de 2020 havia 4 operadores em Lisboa e pouco mais que 2 mil trotinetas ao abrigo destas empresas. Um desses operadores partilha ainda bicicletas sem doca. Desde o arranque, em outubro de 2018, as trotinetas partilhadas realizaram 7,9 milhões de quilómetros na cidade, correspondentes a 3,9 milhões de viagens.

AS TROTINETAS ELÉTRICAS, COMO FORMA DE MICROMOBILIDADE, REPRESENTAM UMA PROCURA DE NOVOS MODOS DE DESLOCAÇÃO ALTERNATIVOS

Nem todas as trotinetas em Lisboa são partilhadas. Dados das contagens realizadas apontam que 40% das trotinetas em circulação na cidade são dos próprios utilizadores, a sua maioria do sexo masculino. Apenas 6% das crianças e adolescentes usa este modo de transporte.

40%

**DAS TROTINETAS QUE CIRCULAM
EM LISBOA SÃO PARTICULARES**

APOIAR A AQUISIÇÃO DE BICICLETAS

A Câmara Municipal de Lisboa tem em curso um programa para apoiar a aquisição e reparação de bicicletas para uso citadino, (PAAB) Programa de Apoio à Aquisição de Bicicletas, por parte de quem vive, trabalha ou estuda em Lisboa. Lançado em 2020 no contexto da pandemia para promover o uso da bicicleta, através da compra destes veículos, o PAAB prolonga-se até ao final de 2021.



Principais condições:

Ser estudante, residente ou trabalhador em Lisboa ou uma pessoa coletiva com sede em Lisboa.

Adquirir e reparar a bicicleta numa das lojas ou oficinas aderentes.

Apresentar a candidatura online e toda a documentação necessária.

Comparticipações:

Bicicletas não elétricas convencionais: 50% do valor até 100 euros.

Bicicletas não elétricas de carga: 50% do valor até 300 euros.

Bicicletas elétricas convencionais: 50% do valor até 350 euros.

Bicicletas elétricas de carga: 50% do valor até 500 euros.

Bicicletas elétricas adaptadas: 75% do valor até 500 euros.

Reparação e acessórios: 50% do valor até 80 euros.

Mais info:

lisboa.pt/programa-de-apoio-aquisicao-de-bicicletas

Em 2020 através do Programa de Apoio à Aquisição de Bicicletas, a autarquia participou em 50 % a compra de bicicletas por residentes, estudantes e trabalhadores da cidade.

3305 BICICLETAS APOIADAS

2157 NÃO ELÉTRICAS CONVENCIONAIS
1136 ELÉTRICAS CONVENCIONAIS
11 ELÉTRICAS DE CARGA
1 ELÉTRICA ADAPTADA

600
MIL EUROS
EM APOIOS

64% BENEFICIÁRIOS
RESIDENTES
NA CIDADE
18% TRABALHADORES
14% RESIDENTES MENORES
4% ESTUDANTES

Num inquérito realizado aos beneficiários do PAAB, foram recolhidas 1270 respostas, retirado-se as seguintes conclusões:

62%
DOS BENEFICIÁRIOS PASSOU
A USAR A BICICLETA
PARA SE DESLOCAR EM LISBOA

6%
JÁ A UTILIZAVA BICICLETA,
MAS TROCOU-A PELA NOVA

PARA
29%
FOI A SUA PRIMEIRA BICICLETA

93%
SENTIU-SE MOTIVADO PELO PAAB
PARA ADQUIRIR UMA BICICLETA

**USA
PARA
QUÊ?**

93%
TRABALHO/ESTUDO

14%
SERVIÇOS /COMPRAS/
MÉDICO/CORREIOS...

91%
ESTÁ SATISFEITO COM A UTILIZAÇÃO
DA BICICLETA EM LISBOA

39%
CONSIDEROU A PANDEMIA NA
AQUISIÇÃO DE UMA BICICLETA

41%
NÃO ANDAVA DE BICICLETA
ANTES DA PANDEMIA



BICICLETAS... ELÉTRICAS

A venda de bicicletas elétricas tem registado um aumento significativo nos últimos anos, principalmente entre 2019 e 2020. Numa cidade com as características orográficas de Lisboa não surpreende a crescente adesão às bicicletas elétricas. O PAAB poderá levar ao aumento destes veículos na cidade neste e nos próximos anos. A proporção de bicicletas elétricas em circulação na cidade aumentou

de 5% (2018) para 17,5% (2020) das bicicletas particulares, segundo as observações realizadas. As bicicletas elétricas de uso próprio chegam a representar mais de 26% em alguns locais.



BICICLETAS ELÉTRICAS EM NÚMEROS

17,5%

DAS BICICLETAS
OBSERVADAS EM OUTUBRO
DE 2020 ERAM ELÉTRICAS

1148

BICICLETAS ELÉTRICAS
(CONVENCIONAIS, DE
CARGA E ADAPTADAS)
COMPARTICIPADAS EM 2020
PELO PROGRAMA DA CML

400

MIL
EUROS

DE APOIO

66%

DO VALOR
COMPARTICIPADO

SELIM E A ECONOMIA CIRCULAR

O Selim - Banco de Bicicletas é um serviço de recolha, reparação e disponibilização de bicicletas usadas a quem precisar, em modalidade de empréstimo a longo-prazo. Foi um projeto criado para apoiar a mobilidade de todas as

pessoas que necessitam de se movimentar durante a pandemia de Covid-19, e que não tenham uma bicicleta. O projeto é da autoria da associação CICLODA e conta com o apoio da Câmara de Lisboa e da Junta de Freguesia de Arroios.



966

PEDIDAS



277

RECOLHIDAS



175

ENTREGUES



ESTACIONAMENTO

1068

LOCAIS PARA
ESTACIONAMENTO (2020)

6288

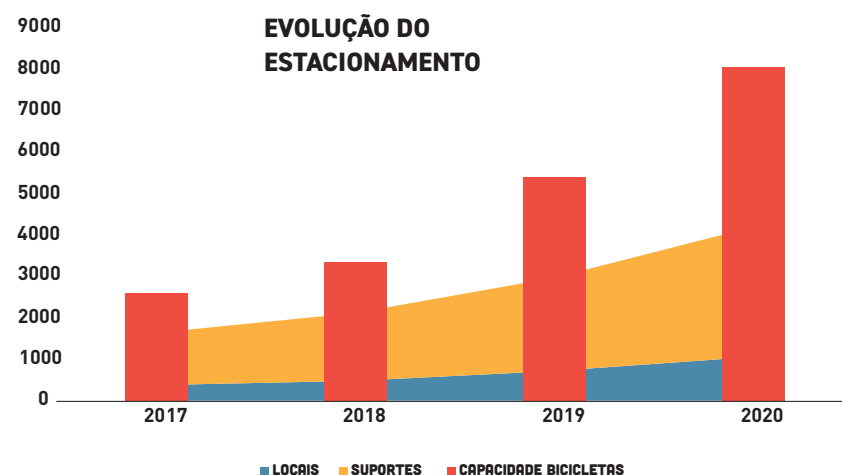
CAPACIDADE DE ESTACIONAMENTO
DE BICICLETAS E TROTINETAS (2020)

O estacionamento é um elemento central da infraestrutura ciclável e a sua oferta, em quantidade e qualidade, pode ditar a adoção deste modo de transporte para muitas pessoas e famílias.

Lisboa tem vindo a investir em estacionamento de curta duração, à superfície, e vai começar a apostar em parqueamento de longa duração, de forma coberta e protegida.

CURTA DURAÇÃO

Lisboa quase que triplicou o número de estacionamentos à superfície de 2017 para 2020. Existem pela cidade mais de 3 mil suportes do tipo *Sheffield* ou U-invertido, que são os que oferecem maior segurança aos utilizadores. Ao longo de 2021, deverão ser instalados mais 1400 suportes, com prioridade para equipamentos escolares e interfaces de transportes.



COMO PARQUEAR A BICICLETA



1 Utilize um cadeado em U de alta segurança. O valor do cadeado deve acompanhar o valor da bicicleta



2 Prenda a bicicleta sempre pelo quadro. Preferencialmente prenda o quadro e uma das rodas ao suporte

3 Para maior segurança, utilize um segundo cadeado para prender a outra roda

PARQUES COBERTOS

Os estacionamentos cobertos oferecem maior segurança, fator importante para paragens de longa duração. Lisboa conta com dois tipos de soluções:

PARQUES À SUPERFÍCIE

Existem dois estacionamentos cobertos à superfície, que servem de piloto.

Um junto à estação ferroviária de Entrecampos, com capacidade para 6 bicicletas convencionais.

Um na Rua Mouzinho da Silveira, numa zona altamente empresarial, com capacidade para 6 bicicletas convencionais e 4 bicicletas de carga.

PARQUES SUBTERRÂNEOS

Foram criadas 13 zonas de estacionamento reservadas para bicicletas em parques subterrâneos da EMEL. No futuro, esta rede BiciPark será alargada a mais 15 parques de estacionamento, em parceria com concessionários privados. Protegidos por videovigilância e de acesso restrito, os BiciParks servem residentes, estudantes e trabalhadores em Lisboa que não tenham capacidade de guardar a sua bicicleta em casa. A sua utilização é gratuita para residentes de Lisboa que não disponham

de dístico de residente, dístico verde ou avença automóvel em parque de estacionamento EMEL.



238

LUGARES
EM ESTACIONAMENTO
COBERTO NOS BICIPARK

IR PARA A ESCOLA



Pedalar para as aulas tem cada vez mais adeptos em Lisboa. O Programa Municipal de Comboios de Bicicletas já está em 10 escolas, com 16 linhas e transporta quase centena e meia de crianças.

DO PRIMEIRO COMBOIO

Um primeiro comboio partiu a 25 de maio de 2015 para a EB Parque das Nações e logo no primeiro dia, levou 12 crianças. Assim nasceu o “Ciclo Expresso do Oriente”, uma iniciativa de pais e voluntários, com o apoio da Junta de Freguesia do Parque das Nações.

A Câmara Municipal de Lisboa fez uma experiência piloto no ano letivo 2019/2020 em 3 escolas da cidade e, no ano letivo de 2020/2021, planeou implementar o Programa em 5 escolas, mas rapidamente a procura e a parceria com encarregados de educação e juntas de freguesia fez com que o projeto crescesse e se espalhasse um pouco por toda a cidade - Parque das Nações, Olivais, Lumiar, Alvalade, Avenidas Novas, Areeiro, Arroios e Restelo.

10 COMBOIOS

JÁ A CIRCULAR NA CIDADE,
NÚMERO QUE DEVERÁ
CONTINUAR A SUBIR

1243^{KM}

PEDALADOS PELAS CRIANÇAS
PARTICIPANTES ATÉ AO MOMENTO
NESTE ANO LECTIVO.

**CURIOSIDADE: DAVA PARA IR
DE LISBOA A TOULOUSE.**

APRENDER A PEDALAR



Nas escolas de Lisboa ensina-se a andar de bicicleta. O Lisboa Sem Rodinhas é um programa que arrancou no ano letivo de 2018/19 com 853 alunos de 12 escolas, tendo sido alargado nos anos letivos seguintes. Apesar de interrompido pela pandemia, o Lisboa Sem Rodinhas continua a ensinar as crianças do 1º ciclo a pedalar para que possam, no futuro, optar por este modo de transporte e serem mais autónomas. Hoje, o projeto junta 55 escolas da cidade e quase uma centena de turmas, chegando a cerca de 2100 alunos.

UM RETRATO DA MOBILIDADE ESCOLAR

Desde 2018, a Câmara Municipal de Lisboa promove anualmente o inquérito “Mãos ao Ar Lisboa!” em todas as escolas da cidade. As respostas são dadas levantando a mão em sala de aula.

Em 2020, 1,5% dos alunos respondeu que ia para a escola de bicicleta, o que representa um crescimento de 50% face ao ano anterior.

Este valor sobe para 2,0% considerando apenas os alunos do ensino secundário.

Iniciativas como o Comboios de Bicicletas, Mexe-te pela tua cidade e Lisboa Sem Rodinhas, o alargamento da rede ciclável e a instalação de estacionamento para bicicletas à porta dos agrupamentos escolares podem contribuir para o aumento da repartição modal da bicicleta nas viagens casa-escola, nos próximos anos.



51,4%
DE CARRO

24,2%
A PÉ

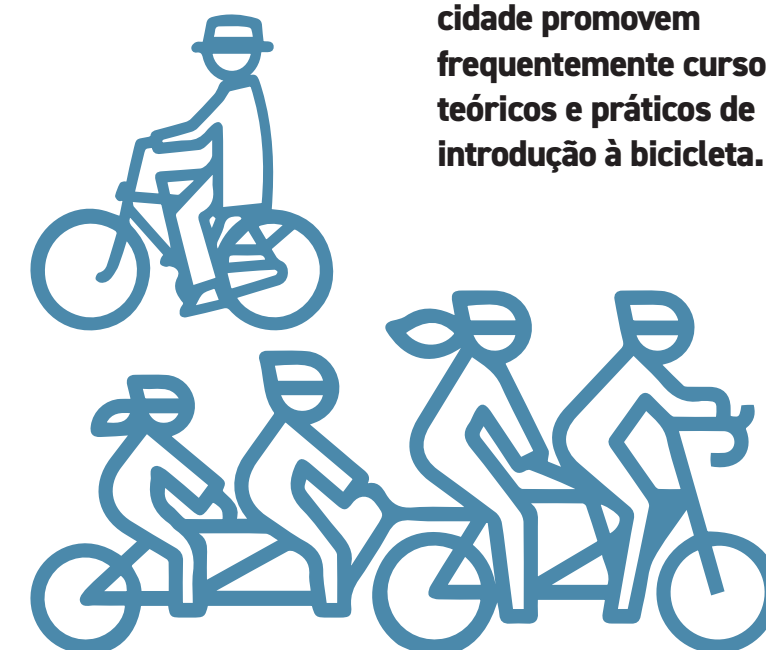
1,5%
DE BICICLETA

Inquérito Mãos Ao Ar Lisboa! 2020

OS MAIS CRESCIDOS

O não saber andar de bicicleta é uma das barreiras invisíveis mais comuns à utilização deste

modo de transporte. Tanto a Câmara de Lisboa como Juntas de Freguesia e outros atores da cidade promovem frequentemente cursos teóricos e práticos de introdução à bicicleta.



BICICLETAS E LOGÍSTICA

Bicicletas de carga são bicicletas especificamente projetadas para transportar várias pessoas ou cargas, pesadas, leves, grandes ou pequenas. Existem vários formatos de bicicletas de carga e, apesar de serem utilizadas há mais de um século, o design e a utilização de materiais mais recentes assim como as inovações relacionadas com motores elétricos tornaram os modelos contemporâneos muito mais eficientes e acessíveis.

A capacidade de carga e a gama de preços também variam bastante, existindo bicicletas de carga mais pequenas e leves com preços variáveis que conseguem transportar facilmente 80kg a 100kg. As bicicletas de carga podem ser ótimas para transportar compras, crianças, ou como apoio às atividades de logística urbana ou venda ambulante.

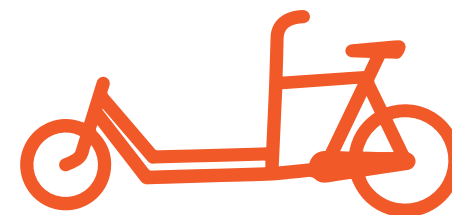
AS BICICLETAS DE CARGA SÃO CADA VEZ MAIS FREQUENTES EM LISBOA. CHEGAM A REPRESENTAR 3-4% DAS BICICLETAS OBSERVADAS EM CIRCULAÇÃO.

LOGÍSTICA

Face à crescente concorrência do comércio eletrónico, muitos revendedores locais estão à procura de melhorar o atendimento e a proximidade com os seus clientes. Para alguns destes retalhistas, a bicicleta de carga tem sido uma parte importante dessa mudança. Tanto na entrega do produto como atuando como loja pop-up a flexibilidade das bicicletas de carga, o potencial de relações

públicas e os baixos custos de compra e manutenção passaram a fazer parte integrante do negócio.

Em Lisboa, há já vários exemplos de uso da bicicleta de carga na cidade, desde o comércio de flores, ginjinha ou até para entregas de produto em casa por parte de grandes superfícies.



10 122^{KM}

REALIZADOS EM BICICLETAS DE CARGA, PELAS FAMÍLIAS QUE DECIDIRAM TESTAR ESTE EQUIPAMENTO AO ABRIGO DO PROJETO EUROPEU CITY CHANGER CARGO BIKE (CCCB), NO QUAL LISBOA PARTICIPA DESDE DEZEMBRO DE 2019, COM O OBJETIVO DE PROMOVER A UTILIZAÇÃO DE BICICLETAS DE CARGA NAS CIDADES

35^{FAMÍLIAS}

TESTARAM ESTAS BICICLETAS, NUM TOTAL DE 70 ADULTOS E 37 CRIANÇAS

14%^{DAS FAMÍLIAS}

COMPROU UMA BICICLETA DE CARGA APÓS O TESTE

FAMÍLIAS

As bicicletas de carga são perfeitamente adequadas para resolver muitas das necessidades logísticas diárias das famílias urbanas. Em toda a Europa, a bicicleta de carga substitui automóveis, facilitando e fortalecendo o conceito de vida sem carro, dependendo das distâncias a percorrer. Com o potencial de transportar crianças, alimentos, brinquedos e animais de estimação, e com a sua capacidade

de carga elevada, estas bicicletas estão a redefinir o conceito de transporte para muitas famílias.

Na verdade os estudos mostram que 80% de todas as viagens de logística privada (compras, lazer, etc.) podem ser feitas por bicicleta (de carga) e isso nem inclui o transporte diário de crianças, sendo a bicicleta de carga uma ótima alternativa ao segundo carro familiar, para muitas viagens citadinas.

COMUNIDADE

A comunidade é uma parte central da experiência de andar de bicicleta em Lisboa. Multiplicam-se pela cidade projetos, iniciativas e entidades que promovem este modo de transporte e agregam quem o adota no seu dia a dia. Partilhamos algumas delas:

- LISBON CYCLE CHIC
- MASSA CRÍTICA LISBOA
- MUBI - ASSOCIAÇÃO PELA MOBILIDADE URBANA EM BICICLETA
- CICLODA
- SEXTA EM BICICLETA
- CICLISMO PARA TODOS - FPC
- FPCUB
- PEDALAR SEM IDADE
- SELIM
- TIA BINA

- BIKE BUDDY DA MUBI
- CASA DA BICICULTURA
- CENAS A PEDAL
- LISBOA PARA PESSOAS

CICLOFICINAS

As ciclofincinas são iniciativas comunitárias informais e abertas a todas as pessoas que nelas queiram participar. Numa ciclofincina fazem-se reparações de bicicletas, de forma gratuita, pela mão de voluntários - outros ciclistas que disponibilizam o seu tempo e conhecimento. Fazem-se coisas simples como mudar uma câmara de ar ou remendar um furo, encher os pneus, afinar os travões ou as mudanças, regular a altura do selim, apertar umas porcas e parafusos, substituir peças. As ciclofincinas são oportunidades para aprender e conversar com outros ciclistas. Atualmente funcionam várias ciclofincinas no país e algumas em Lisboa. Cada uma tem o seu

horário, regras e dinâmica. Algumas podem ter um espaço físico fixo, outras realizam-se num jardim ou à porta de uma escola. As ciclofincinas nascem sempre que haja vontade. A Ciclofincina dos Anjos é a mais conhecida de Lisboa, mas existem outras. Esta é uma lista de todas as ciclofincinas da cidade:

- CICLOFICINA DOS ANJOS
- CICLOFICINA DA JUNQUEIRA
- CICLOFICINA DE BELÉM
- CICLOFICINA DA SARAH AFONSO
- CICLOFICINA DA FCUL
- CICLOFICINA DA FCSH
- CICLOFICINA DO ORIENTE
- CICLOFICINA DE ALFAMA
- CICLOFICINA DE MARVILA
- FEMINA CICLOFICINA

Mais informações em
ciclofincina.pt



CONSELHOS E REGRAS PARA PEDALAR

1 Antes de começar verifique as condições da bicicleta, em especial travões e pneus.

2 Os maiores de 10 anos não podem circular nos passeios e zonas pedonais.

3 Certifique-se que assinala sempre que mudar de direção ou parar.

4 À noite, o uso de luzes dianteira e traseira é obrigatório.

5 A utilização do capacete é facultativa.

6 A chuva fraca ou moderada não atrapalha o andar de bicicleta, mas redobre os cuidados com o piso molhado.

7 Agasalhe-se em dias de frio e tenha cuidado com o vento.

8 As subidas gerem-se sem grande esforço com uso inteligente e precoce das mudanças.

9 Respeite a sinalização e o código da estrada, e divirta-se!



Mais informações em
www.lisboa.pt

FICHA TÉCNICA

EDIÇÃO
CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

CONTEÚDOS E EDIÇÃO
DIREÇÃO MUNICIPAL DA MOBILIDADE
INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO | CERIS
SHIFTER X

**ILUSTRAÇÕES, PAGINAÇÃO,
REVISÃO E PRODUÇÃO**
DEPARTAMENTO DE MARCA E COMUNICAÇÃO

IMPRESSÃO
IMPRENSA MUNICIPAL
750 EXEMPLARES

LISBOA, JUNHO 2021

