

# BICIPARKS

Proposta para Expansão da Rede BICIPARK da EMEL a toda a cidade de Lisboa e alargamento do estacionamento seguro para bicicletas no espaço público

CICLOVIAS REDE PRINCIPAL



emel.pt

CIDADE

# Uso de bicicleta em Lisboa cresceu 500% em dez anos, sobretudo onde se fizeram ciclovias

Censos mostram que o crescimento e densificação da rede ciclável levaram a crescimento de 539% na utilização da bicicleta enquanto meio de transporte em Lisboa. Nas freguesias onde a rede ciclável é mais densa, o crescimento aproximou-se mesmo dos 1000% nos últimos dez anos.

por **Frederico Raposo** 23.11.2022

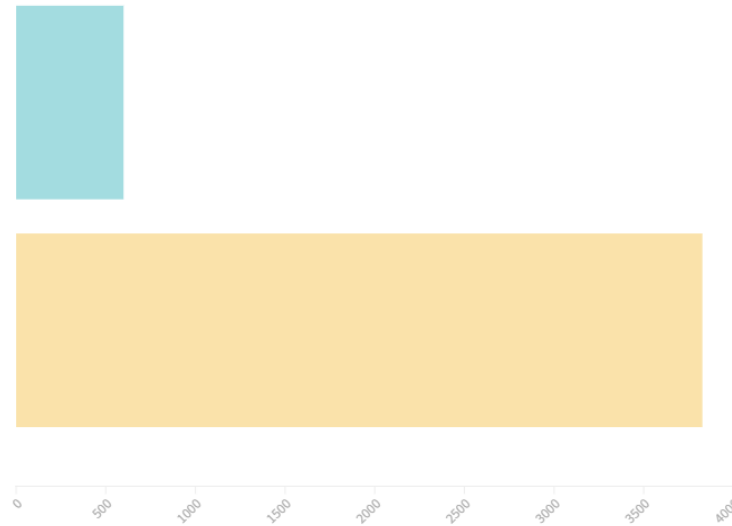


Manifestação contra a eliminação da ciclovia da Avenida Almirante Reis, em 2021. Foto: Rita Ansona

**A** utilização da bicicleta como meio de transporte na cidade de Lisboa multiplicou-se por seis na última década. Se no recenseamento populacional de 2011 apenas 599 apontavam a bicicleta como meio de transporte principal, em 2021 esse número cresceu 539%, para 3827. Estes resultados foram tornados públicos hoje, dia em que o Instituto Nacional de Estatística (INE) revelou os resultados definitivos dos [Censos 2021](#).

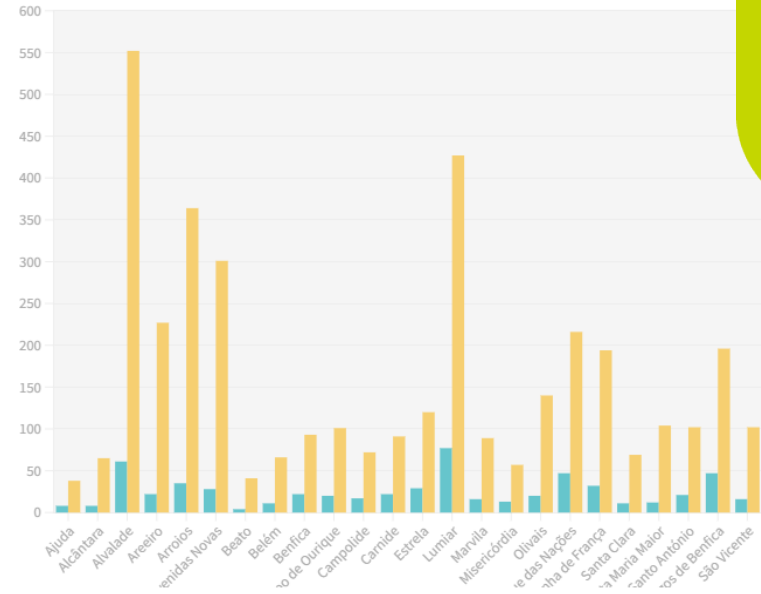
## Utilização da Bicicleta em Lisboa 2011 2021

Dados Censos 2021 (INE)

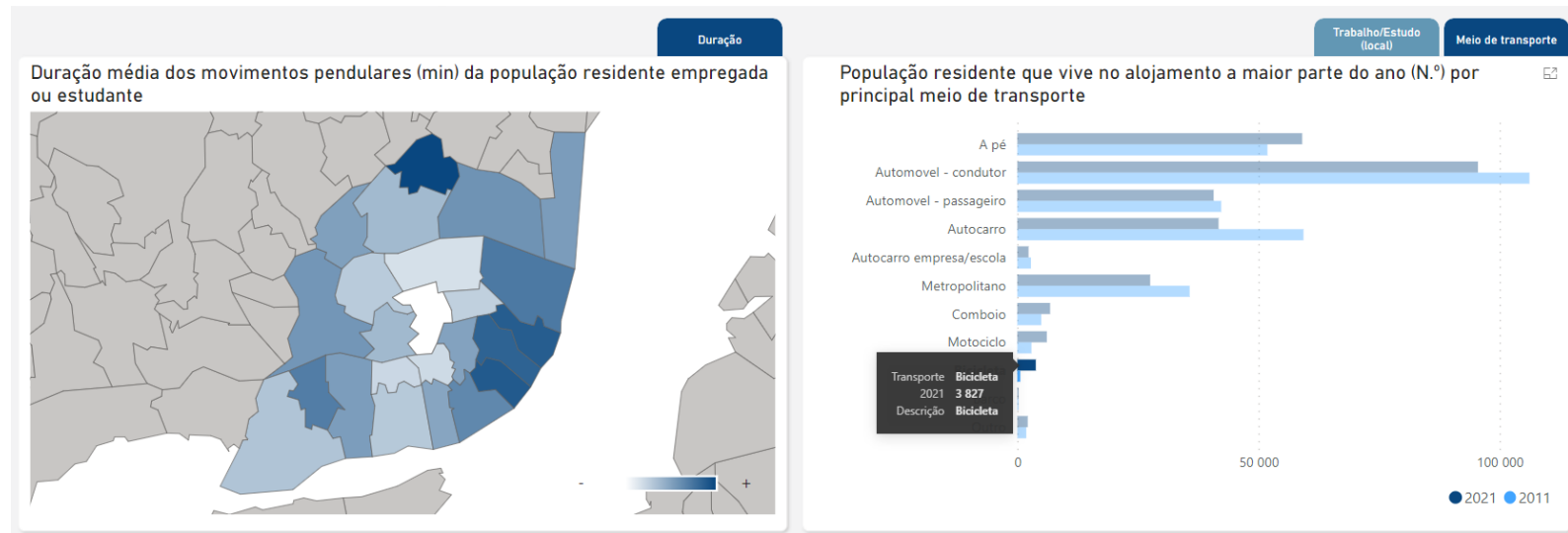


## Utilização da bicicleta por freguesia

2011 2021



É caso disso a freguesia da Ajuda, sem ciclovias, que passou de apenas 8 residentes utilizadores da bicicleta para 38 (+375%), ou de Santa Clara, com apenas 69 utilizadores de bicicleta registados em 2021, face aos 11 de 2011 (+527%).





## Ana não tem estacionamento seguro para a sua bicicleta, mas tem uma solução e precisa de ajuda

12 de Setembro, 2022 | por Mário Rui André | 7 min de leitura

Desde que se mudou para a Penha de França, Ana deixou de ter um local para guardar a sua bicicleta em segurança. Mas começou a mexer-se para mudar isso.



Ana Matias (fotografia de Lisboa Para Pessoas)

Ana Matias, 32 anos, bióloga marinha, andava a namorar a compra de uma bicicleta eléctrica há já algum tempo quando, a meio de 2021, a EMEL cria [uma rede de estacionamentos cobertos e seguros para bicicletas](#) na cidade. A viver na Mouraria, num prédio antigo, não tinha como guardar uma bicicleta em segurança durante a noite, pelo que o [lançamento dos Biciparks foi decisivo para Ana abrir finalmente os cordões à bolsa e comprar uma bicicleta eléctrica com os apoios financeiros que, na altura, tanto a Câmara de Lisboa como o Governo disponibilizavam.](#)

Ana tinha um BiciPark a "5 minutos a pé" de casa no Chão do Loureiro e era aí que guardava a sua bicicleta em segurança. Mas, quando em Abril deste ano se mudou para o Alto de São João, na Penha de França, Ana viu-se a braços com uma dificuldade que muitas outras pessoas sentem: **e agora, onde é que deixo a minha bicicleta?** "Ingenualmente, não achei que isto fosse ser um problema", confessa Ana ao Lisboa Para Pessoas. **A jovem bióloga diz-nos que já tentou de tudo: desde deixar a bicicleta no pátio interior do prédio como levá-la para casa.** A primeira opção não foi bem acolhida pela vizinhança, preocupada com a perda de circulação na zona comum do prédio, e a segunda hipótese mostrou-se impossível, por Ana viver num terceiro andar, a bicicleta ser pesada e as escadas serem demasiado estreitas.

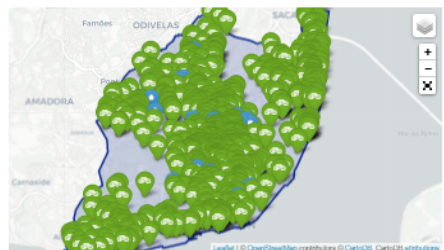
**Também já andou a ver diversas soluções pelo bairro.** Falou com garagens que alugam lugares para automóveis e motos, com um espaço de cowork, com uma loja de bicicletas ("mas fechava às 19 horas") e com uma associação cultural ("disseram-me que não tinham pensado nisso, mas que não estava nos planos") e com o centro de saúde. E até perguntou na igreja da zona, mas não lhe pareceu que "tivessem muita vontade". Quanto a garagens, foi confrontada com preços de aluguer elevados, na ordem dos 50 €/mês, que não lhe pareceram adequados a bicicletas.

## E agora, onde é que guardo a bicicleta? Guia e mapa para saber estacionar na cidade

Com o anúncio dos novos parques da Emel, a questão voltou: quem tem bicicleta, onde pode guardá-la? Aqui mostramos onde estão os lugares legais e qual a forma mais segura, cadeados e afins. Guia para o desenrascamento.

por Frederico Raposo e Manuel Banzo | 11.04.2021

É pequena e ágil, a bicicleta. Leva "porta-a-porta" quem a conduz. A cada ano que passa, o número de lisboetas que opta por este meio para se deslocar na cidade cresce. Mas, e quando chega a altura de a guardar? No espaço que um automóvel ocupa cabem [dez bicicletas](#), mas o estacionamento destes veículos pode ser um desafio.



Vejá neste mapa a localização de todos os suportes para estacionamento de bicicletas em Lisboa. A verificação de espaços no espaço público. A azul, os atuais e futuros parques de estacionamento cobertos, de acesso restrito. Em dispositivos móveis, clicar aqui para abrir o mapa.

**Primeiro: é preciso que a bicicleta ainda lá estejam quando é hora de voltar a pedalar.** Quem vive ou trabalha em pisos térreos pode ser capaz de guardar a bicicleta dentro de portas. Assim como quem tem à disposição um elevador, um terraço ou uma área comum de acesso restrito. Mas na cidade, contudo, este é um luxo.

Ana Sousa Pereira é a [presidente da câmara das bicicletas em Lisboa](#) – a Bicycle Mayor, no inglês original deste cargo honorário, atribuído por uma rede global de embaixadores da bicicleta com o objetivo de promover este meio de transporte e de o tornar mais visível na cidade (é também membro do conselho editorial da Mensagem). E, claro, quando, há pouco tempo,

## Querida Penha de França: o problema não é subir a colina, é parquear a bicicleta

30 de Outubro, 2022 | por Laura Alves | 15 min de leitura

Crónica. A freguesia da Penha de França está no centro da cidade de Lisboa e, contudo, ainda tão longe das boas condições para a mobilidade ciclável. Por entre os fumos de escape e os carros estacionados em segunda fila, vislumbram-se muito poucos parques específicos para bicicletas – apesar de cada vez mais pessoas usarem a bicicleta como meio de transporte e clamarem por estacionamento seguro.



Fotografia de Lisboa Para Pessoas

Acabo de sair de casa, numa zona que está paredes meias com a freguesia de Arroios, mas que se encontra já na freguesia da Penha de França. **Moro aqui há cerca de seis anos e, apesar de nesta freguesia não existir uma única ciclovia, consigo ver bem as diferenças de há uns anos a esta parte no que diz respeito a novas formas de locomoção, mentalidades e prioridades pessoais:** hoje saio de casa e, logo que dobro uma esquina, imediatamente me cruzo com uma, duas, três, quatro, cinco pessoas de bicicleta – seis, se contarmos com uma criança sentada numa cadelinha a reboque da mãe –, a caminho dos seus afazeres, compromissos e locais de trabalho. Não estou a inventar nada – **estas pessoas existem.** Vivem aqui. Simplesmente, eu estou sempre com as antenas no ar a captar aquilo que para mim tem um significado importante: a mobilidade sustentável e alternativa ao automóvel.

**Perscruto a rua com um olhar mais apurado e de imediato vou contando bicicletas que não estão em movimento naquele momento:** uma presa a um sinal de trânsito; mais duas de um casal, juntas, presas a outro sinal; outra presa a um poste de eletricidade; ainda outra, esta uma bicicleta de carga, presa a um candeeiro; e já noutra rua próxima, vislumbro finalmente um parque de bicicletas no qual se encontram apenas duas, pois o restante espaço disponível está tomado por motos.

## Sujos, mal cheirosos e sem segurança. Parques cobertos para bicicletas de Lisboa acusam abandono

13 de Setembro, 2022 | por Lisboa Para Pessoas | 5 min de leitura

Há lixo acumulado, ervas daninhas, mau cheiro e superfícies sujas nos dois hangares para bicicletas que a Câmara de Lisboa instalou, em 2019/20, em Entrecampos e no Marquês de Pombal. Estruturas custaram cerca de 35 mil euros.



O hangar de Entrecampos (fotografia de Lisboa Para Pessoas)

**O hangar para bicicletas instalado junto à estação ferroviária de Entrecampos, no final de 2019,** pela Câmara de Lisboa, costumava abrir e fechar com uma aplicação para telemóvel e um código: só os utilizadores registados podiam usá-lo. **Agora basta puxar o manipulo.** E se antes **podíamos encontrar este estacionamento relativamente cheio,** agora só duas ou três bicicletas costumam estar parqueadas no seu interior.

A Câmara de Lisboa instalou este hangar **em Outubro de 2019, no âmbito de um projecto europeu.** Com capacidade para oito bicicletas, o equipamento contava com videovigilância, um kit de ferramentas, uma mini estação de medição do ar e alimentação energética através de painéis solares e também de um sistema eólico.

Hoje, o gerador eólico já não existe e os seis painéis solares foram reduzidos a um apenas. Também já não existem ferramentas dentro da estrutura, que apresenta, aliás, sinais de abandono. **Há lixo acumulado, ervas daninhas, mau cheiro, vidro sujo e alguns graffitis.** Já o sistema tecnológico que antes mantinha o hangar fechado e restringia o acesso a utilizadores registados parece não estar a funcionar – é possível abrir a caixa puxando o manipulo manual para cima e depois fechá-la de igual modo.



arrumação – o problema revela-se considerando a necessidade de transportar o velocípede para um terceiro andar, muitas vezes sem serviço de elevador. Esta é, de resto, uma das principais vantagens do GIRA. Bicicletas de Lisboa, ao possibilitar a utilização de bicicletas nas deslocações, dispensando a sua aquisição.

A EMEL tem vindo a implementar, nos seus parques de estacionamento, espaços fechados, de acesso reservado, para estacionamento de bicicletas – os chamados Bicicletários.

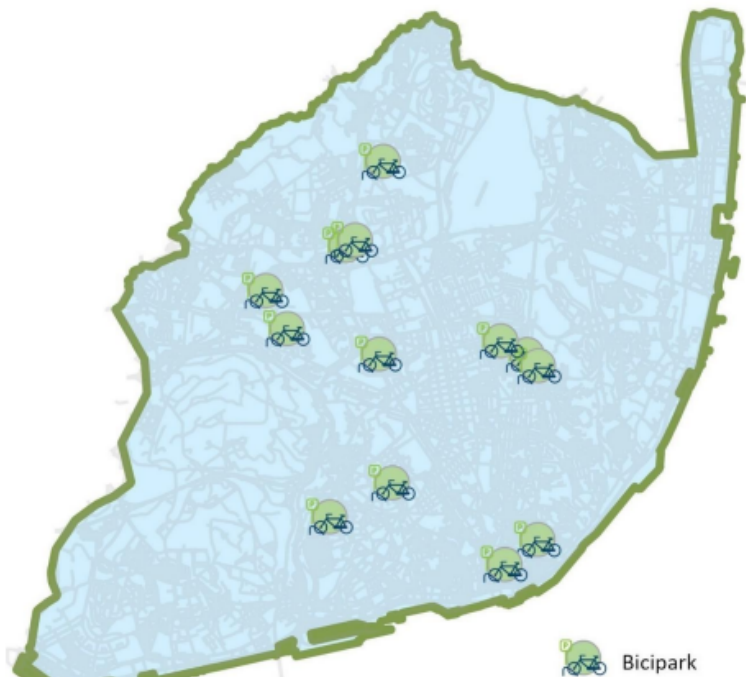


GRÁFICO 4-1 REDE BICIPARK

A rede, designada rede Bicipark, abrange já 13 parques, havendo planos para a sua expansão, quer em espaços EMEL quer em infraestruturas de outras entidades que demonstrem disponibilidade para a integrar. No final de 2021 existiam, nestes Bicicletários, cerca de 220 lugares para bicicletas convencionais e 20 com capacidade de carregamento de bicicletas elétricas.

A EMEL foi ainda mais longe, elaborando um manual – Estacionamentos Fechados para Bicicletas em Lisboa – Princípios e Orientações de Design – com as definições mais adequadas para a

## 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.

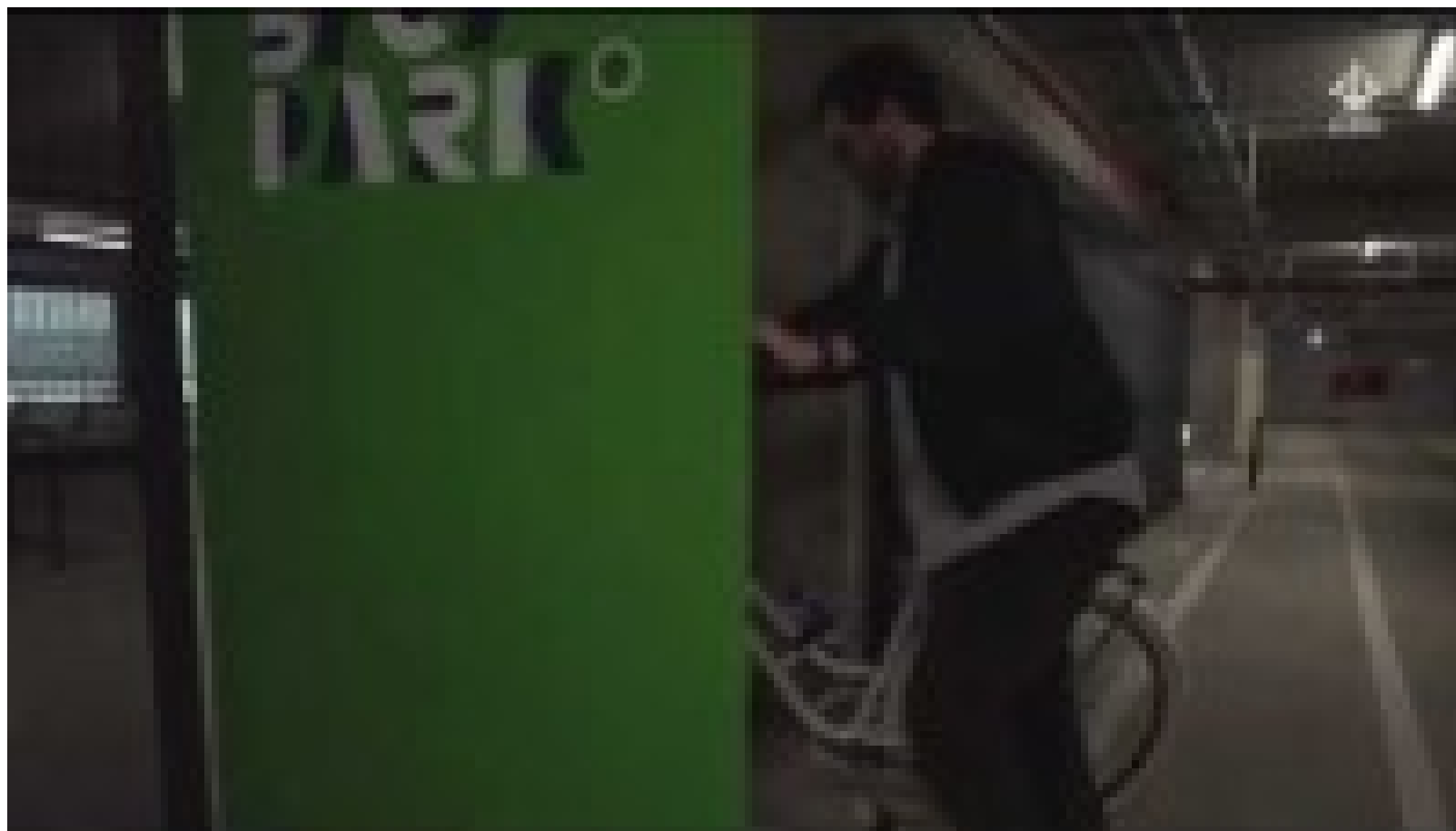
Protegidos por videovigilância e de acesso restrito, os Biciparks servem residentes, estudantes e trabalhadores em Lisboa que não tenham capacidade de guardar a sua bicicleta em casa. A sua utilização é gratuita para residentes de Lisboa que não disponham

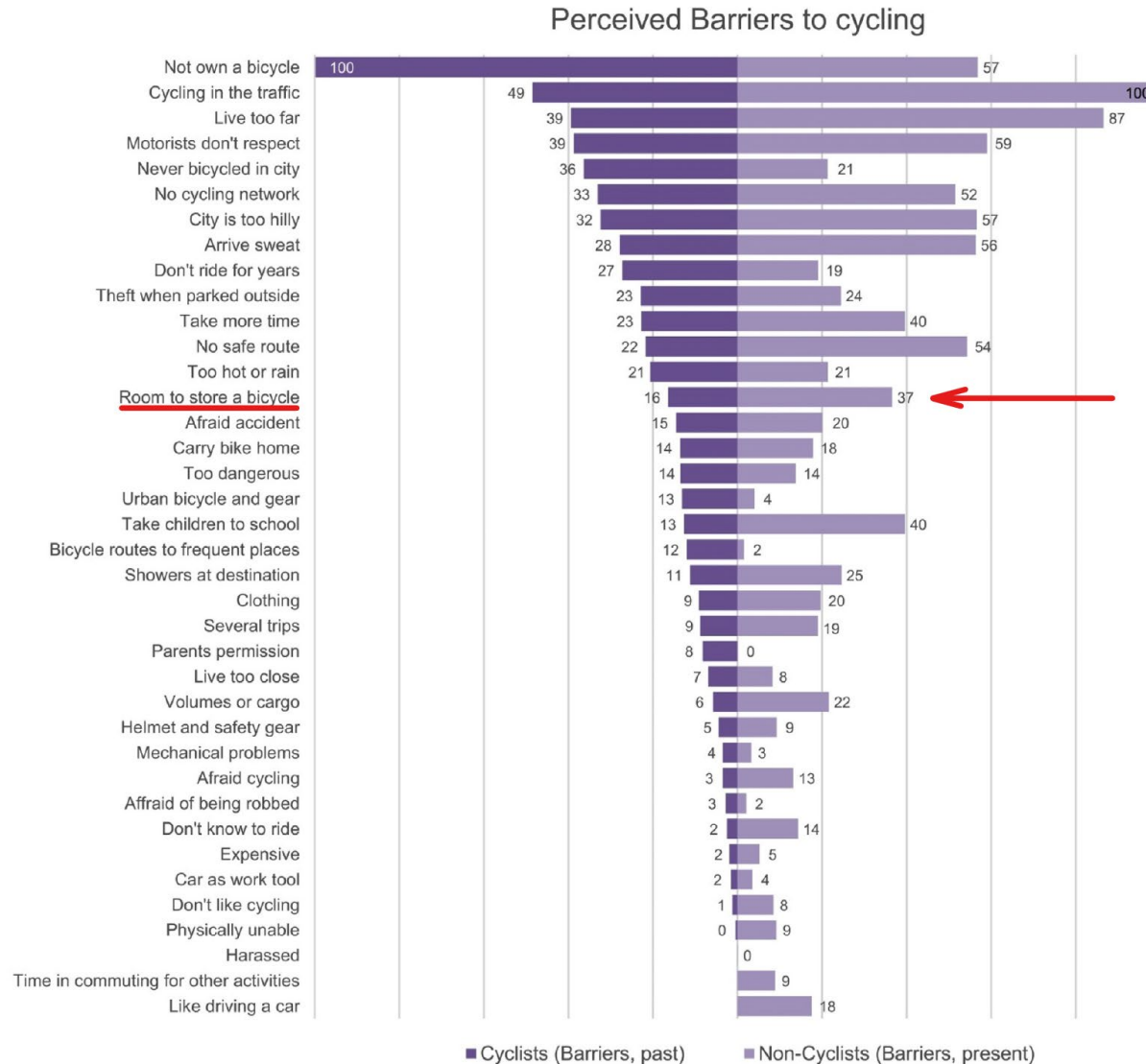
de distrito de residente, distrito verde ou avença automóvel em parque de estacionamento EMEL.



238

LUGARES EM ESTACIONAMENTO COBERTO NOS BICIPARK





*“3.2.1. Non-cyclists For Non-Cyclists, the most relevant and chosen factors that would encourage cycling are: the expansion of the cycling network (relevance = 100); moving closer to work, school or home (86); owning an electric-bicycle (60); better and easier bicycles on public transit (43); having room to store a bike at home (42); and the existence of a bike-sharing system (34).”*

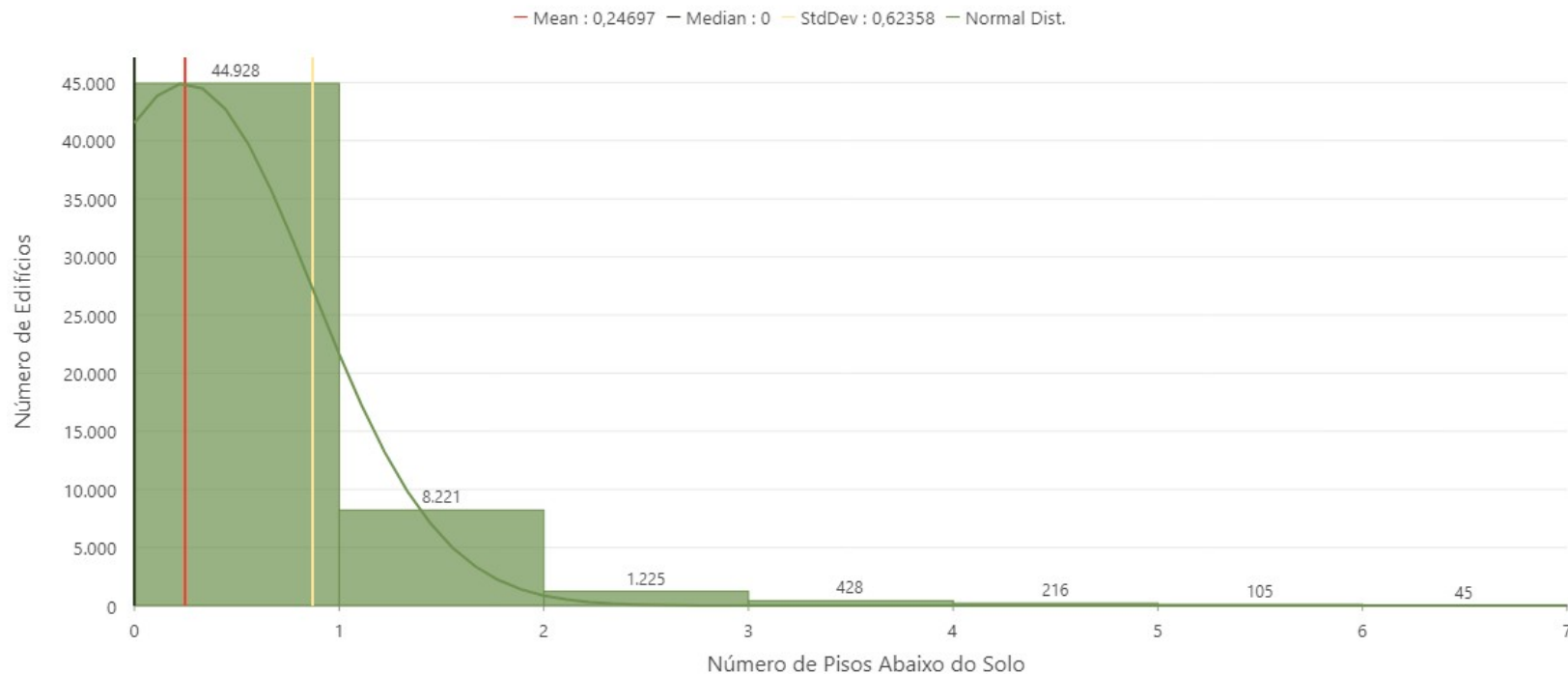
*“Although Lisbon’ housing is not homogeneous, in some districts it may be difficult to store a bicycle at home. In the city center, buildings tend to be smaller, old, and with 3–5 floors without elevator. Furthermore, it is unusual to see bicycles parked outdoors at night due to the risk of theft, in contrast to cities with a higher bicycle modal share.”*

Fig. 1. Comparison of the barriers to cycling between Cyclists and Non-Cyclists ranked according to the relevance of Cyclists' barriers.

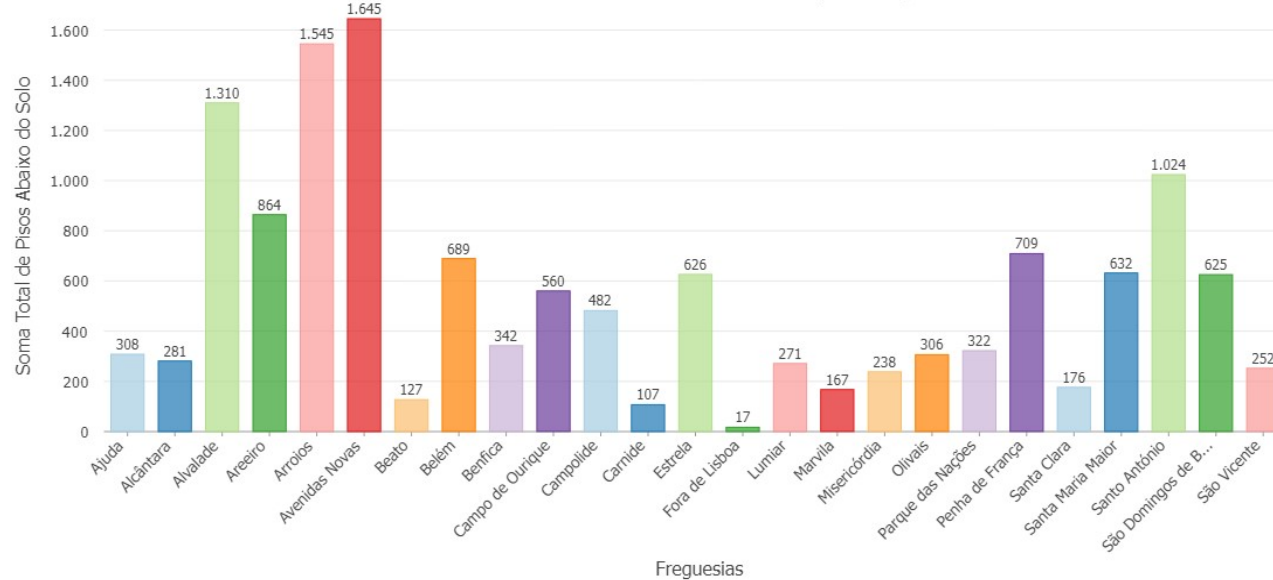




## Número de Pisos Abaixo do Solo



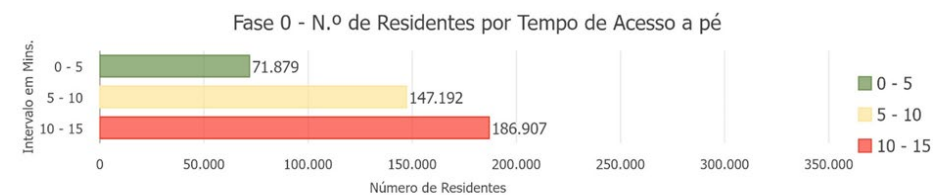
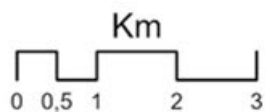
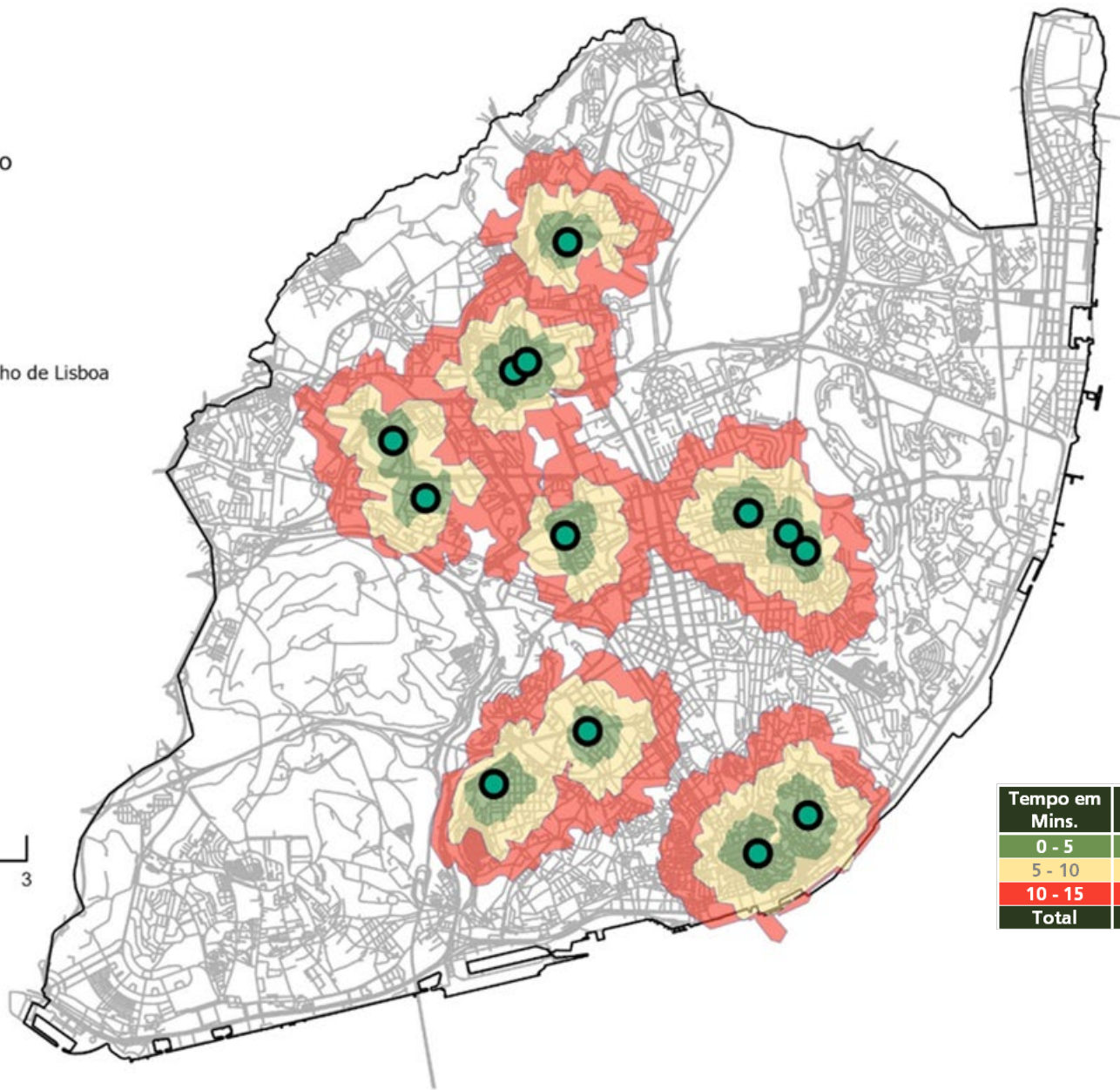
## Soma do Total de Pisos Abaixo do Solo por Freguesia





## Legenda

- Bicipaks
- Tempos de Acesso**  
(intervalo em mins.)
- 15
- 10
- 5
- Limite Concelho de Lisboa



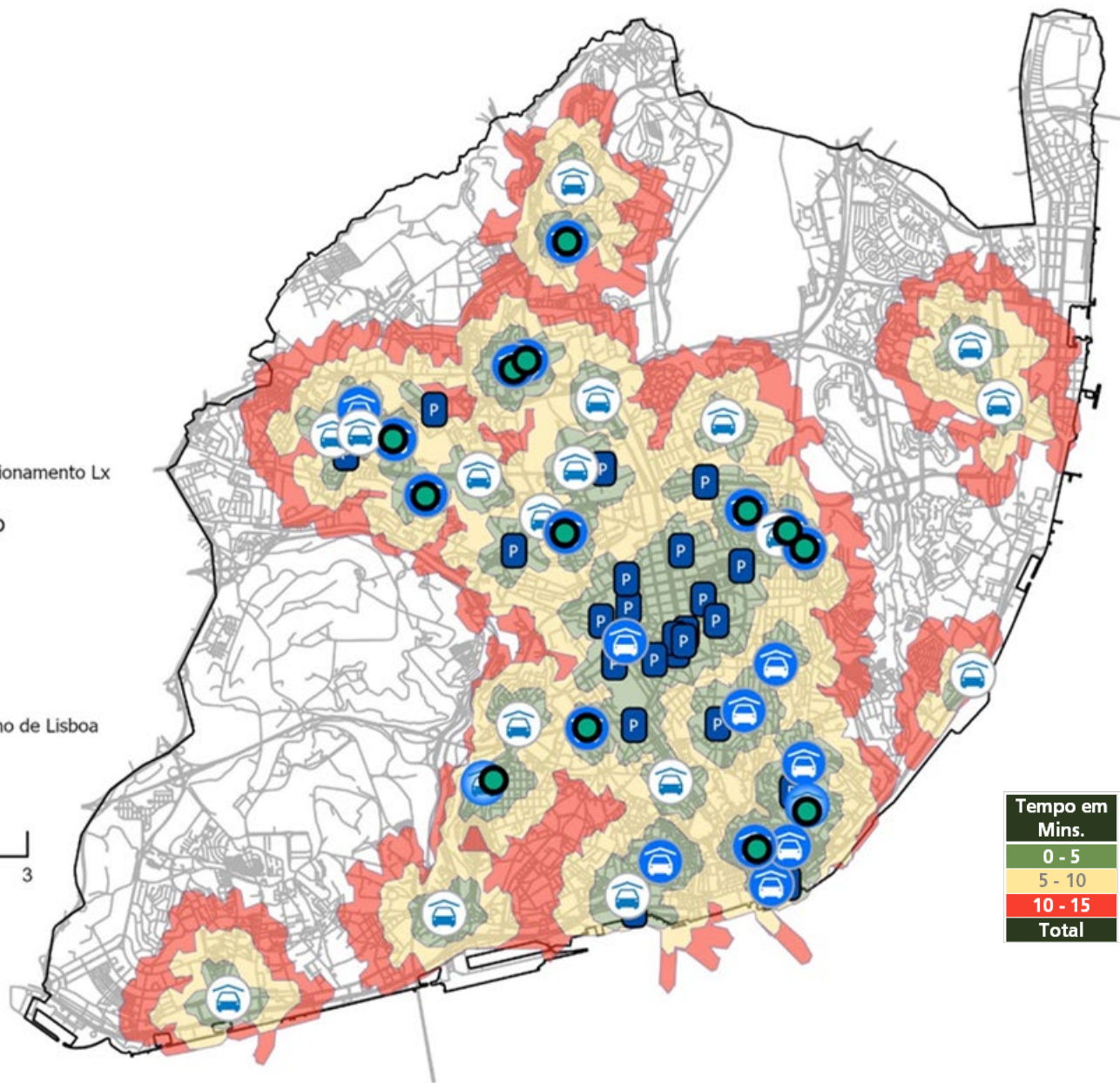
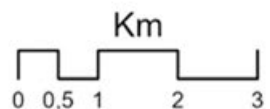
Tempo em Mins.	Área	% do Concelho	Residentes	% da Pop. Residente	Alojamentos	% dos Al.	Edifícios Clássicos	% Edifícios Clássicos
0 - 5	419	4,88%	71 879	13,17%	45 191	14,12%	6 856	13,93%
5 - 10	826	9,62%	147 192	26,96%	88 205	27,55%	11 571	23,51%
10 - 15	1 288	15,01%	186 907	34,24%	110 905	34,64%	14 449	29,35%
<b>Total</b>	<b>2 533</b>	<b>29,51%</b>						

Fase 0 - N.º de Residentes por Tempo de Acesso a pé

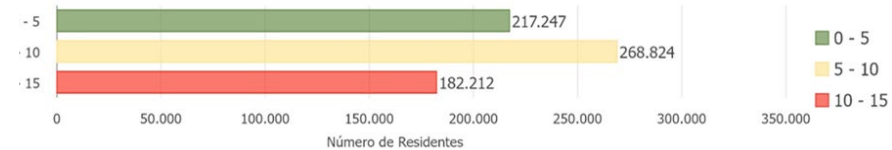


## Legenda

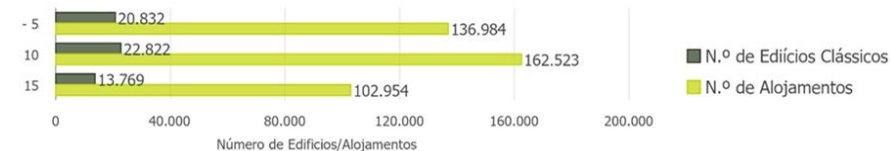
- Bicipaks
- Parque EMEL
- tipologia
  - ⌚ Estrutura
  - ⌚ Misto
  - ⌚ Superfície
- P Parques Estacionamento Lx
- Tempos de Acesso  
(intervalo em mins.)
  - 15
  - 10
  - 5
- Limite Concelho de Lisboa



Fase 2 - N.º de Residentes por Tempo de Acesso a pé



Fase 2 - N.º de Edifícios Clássicos e Alojamentos por tempo de Acesso a pé



Tempo em Mins.	Área	% do Concelho	Residentes	% da Pop. Residente	Alojamentos	% dos Al.	Edifícios Clássicos	% Edifícios Clássicos
0 - 5	1 631	19,00%	217 247	39,79%	136 984	42,79%	20 832	42,32%
5 - 10	1 797	20,94%	268 824	49,24%	162 523	50,77%	22 822	46,36%
10 - 15	1 437	16,74%	182 212	33,38%	102 954	32,16%	13 769	27,97%
<b>Total</b>	<b>4 865</b>	<b>56,68%</b>						

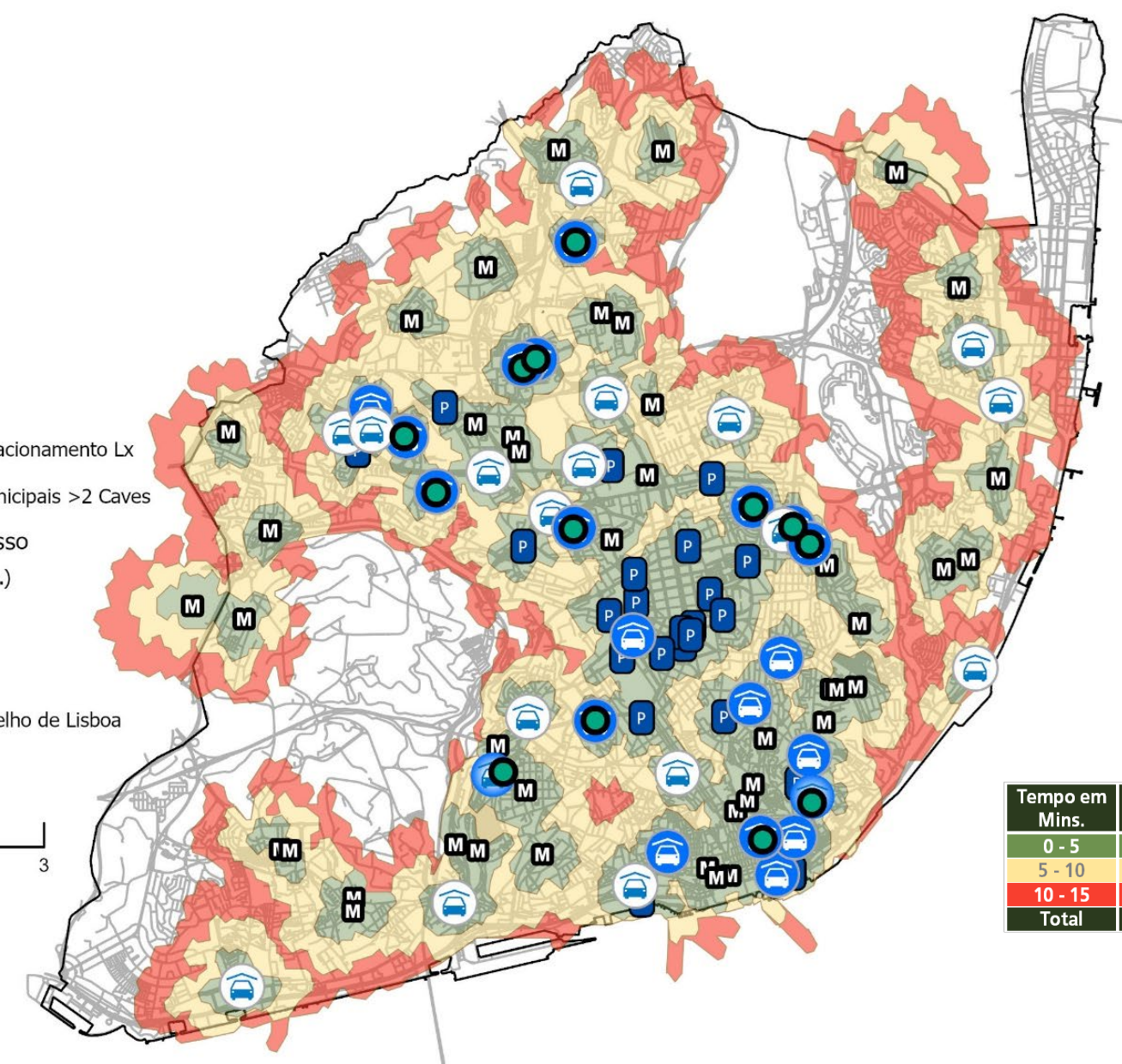
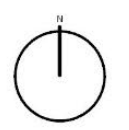
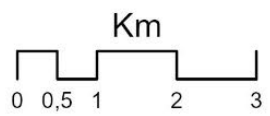
Fase 2 - N.º de Residentes por Tempo de Acesso a pé





## Legenda

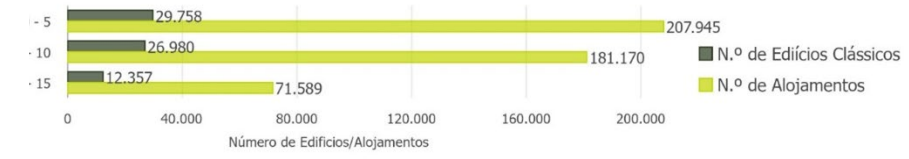
- Bicipaks
- Parque EMEL
- tipologia
  - ⓘ Estrutura
  - ⓘ Misto
  - ⓘ Superfície
- P Parques Estacionamento Lx
- M Edifícios Municipais >2 Caves
- Tempos de Acesso  
(intervalo em mins.)
- 15
- 10
- 5
- Limite Concelho de Lisboa



N.º de Residentes por Tempo de Acesso a pé



N.º de Edifícios Clássicos e Alojamentos por tempo de Acesso a pé



Tempo em Mins.	Área	% do Concelho	Residentes	% da Pop. Residente	Alojamentos	% dos Al.	Edifícios Clássicos	% Edifícios Clássicos
0 - 5	2 586	30,13%	343 076	62,84%	207 945	64,95%	29 758	60,46%
5 - 10	2 473	28,81%	306 980	56,23%	181 170	56,59%	26 980	54,81%
10 - 15	1 743	20,31%	130 913	23,98%	71 589	22,36%	12 357	25,10%
<b>Total</b>	<b>6 802</b>	<b>79,25%</b>						

# ESTACIONAMENTOS FECHADOS PARA BICICLETAS EM LISBOA

PRINCIPIOS E ORIENTAÇÕES DE DESIGN



Atualizado ao valor da inflação de 2022, considerando um aumento de 12,08% desde 2020, podemos estimar que o **custo atualizado de uma estrutura que ocupe 3 lugares de estacionamento seria entre 3 925 e 5 605 €**. tendo em conta que o aumento da inflação não parece estar ainda a abrandar, adopta-se o valor arredondado mais perto do máximo estimado atualizado: 5 500 €.



LIVRE

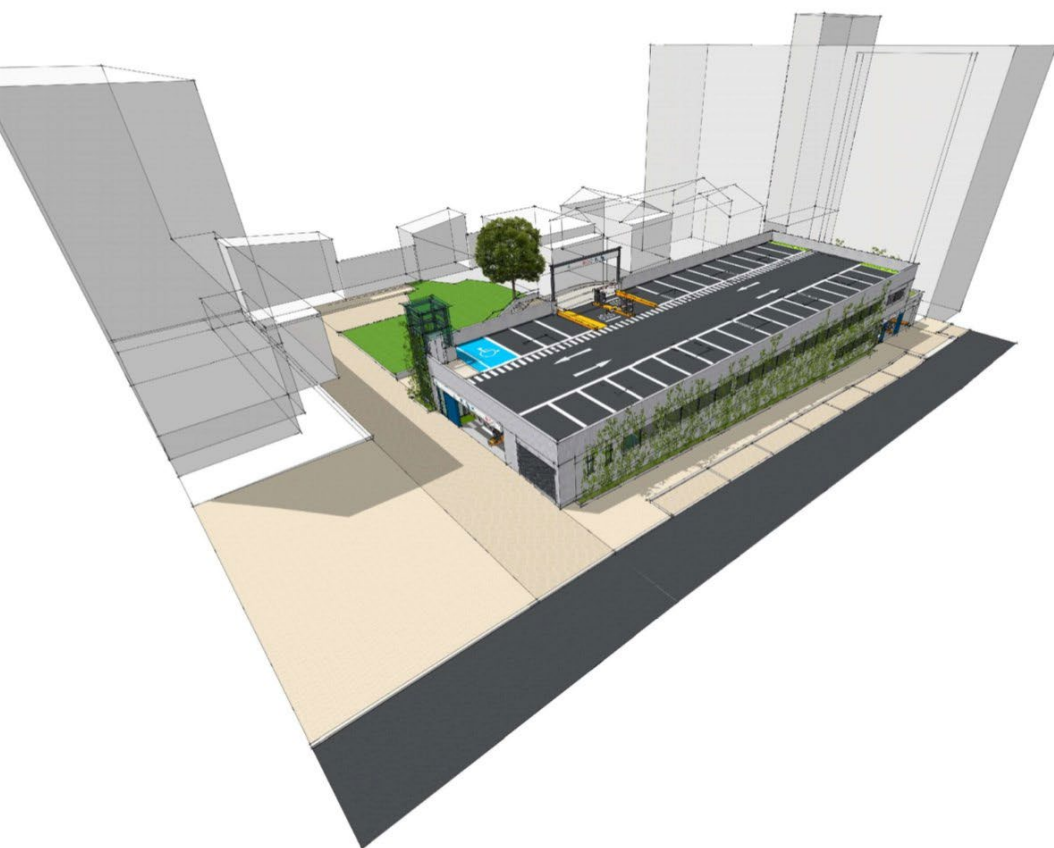
N.º lugares automóvel contíguos convertidos	Área de implantação estimada	N.º lugares p/ bicicletas convencionais	N.º lugares p/ bicicletas de carga	Custo estimado
2	20 m <sup>2</sup>	8	1	2.500€-3.500€
3	30 m <sup>2</sup>	16	1	3.500€-5.000€
4	45 m <sup>2</sup>	20	4	4.000€-6.500€

- **Fase 1:** 33 x 5 500 = 181 500 € (Parques Emel)
- **Fase 2:** 49 x 5 500 = 269 500 € (Parques Públicos)
- **Fase 3:** 92 x 5 500 = 506 000 € (Edifícios Municipais ou Parcialmente Mun.)

## PARQUE DE ESTACIONAMENTO DA TRAVESSA DO BAHUTO /

RUA PADRE FRANCISCO

LISBOA







A EMEL lançou dia 19 de Dezembro 2022 o Concurso de "Empreitada de obra pública para a construção do Parque de Estacionamento em estrutura na Travessa do Bahuto" com o preço Base de 2.560.000 EUR

«O projecto prevê uma capacidade total de 89 lugares, dos quais 57 lugares distribuídos pelos pisos 0 e 1 e 32 lugares de superfície na cobertura. Considerando a superfície de pavimento total de aproximadamente 2300 m<sup>2</sup> obtém-se um rácio de 25,55 m<sup>2</sup> por lugar.»



LIVRE

**2.560.000 € da EMEL**

	
<b>1 Parque</b>	<b>465 Bicicletários</b>
<b>89 lugares (57 Cobertos + 32 Ar Livre)</b>	<b>7900 lugares (7435  + 465  de Carga)</b>
<b>28.764,04 €/Lugar</b>	<b>322,55 €/Lugar</b>

- Com 1 lugar de estacionamento para carros neste parque pagaríamos 89 lugares de estacionamento em bicicletário
- Este parque da EMEL custa mais de 5x mais que os 92 bicicletários propostos nesta análise



Com a expansão da Rede BICIPARKS preconizada nesta análise, a cidade de Lisboa ficaria com:



- 1700 lugares seguros para bicicletas "protegidos por videovigilância e de acesso restrito"
- Mais de 100 lugares para bicicletas de carga
- 30% da área do concelho, ou seja, 343.000 residentes até 5 minutos a pé de casa de um bicicletário da Rede BICIPARK
- 79% da Área do Concelho coberta até 15 minutos a pé de um bicicletário da Rede BICIPARK



## O LIVRE propõe:



**1. Articular com a EMEL o estudo e a expansão a breve trecho da Rede BICIPARK, definindo metas mais ambiciosas de expansão para os próximos anos.**

**2. Criar um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa e a EMEL para a cedência de espaços não habitacionais de propriedade municipal ou parcialmente municipal, em pisos térreos, caves ou primeiros andares, diretamente acessíveis de bicicleta desde o espaço público, de forma a permitir uma cobertura total das necessidades de estacionamento de bicicletas na cidade de Lisboa (segundo como objetivo final o modelo de cobertura da análise geo-espacial que consta dos considerandos desta proposta).**

**3. Mandatar a EMEL a criar protocolos com instituições públicas ou abertas ao público, como unidades de saúde ou universidades, e outros polos de atração de pessoas, comércio e serviços, públicos ou privados, para neles expandir a Rede BICIPARK, garantindo sempre o acesso universal a todos os utilizadores da rede BICIPARK com as mesmas condições de acesso via passe navegante e outras desmaterializadas - via apps de telemóvel que entretanto sejam implementadas - aos bicicletários criados através deste protocolo em instalações de terceiros.**

**4. Salvo melhores critérios a determinar pelo Departamento de Estudos e Planeamento da Mobilidade da Direção Municipal da Mobilidade conjuntamente com a EMEL, hierarquizar a priorização da expansão da rede de BICIPARK a locais que cumpram cumulativamente e de forma equilibrada no território da cidade os seguintes critérios:**

- a. Tempo a pé e bicicleta aos grandes interfaces de transporte como estações de comboio ou metro, ou grandes polos aglomeradores de pessoas, como escolas, unidades de saúde, zonas comerciais ou de serviços, com prioridade absoluta para os locais elegíveis que deles distem menos de 5 minutos a pé.**
- b. Densidade populacional de residentes dos anos dos Censos 2021 (à maior escala do BGRI), usando para o cálculo os residentes (em áreas de isócronas) até 5 minutos a pé do local elegível para instalação dos bicicletários.**
- c. Solicitações diretas da parte dos munícipes ou grupos de munícipes.**



O LIVRE propõe:

5. Ceder à EMEL os Bicicletários Municipais com acesso condicionado instalados em espaço público, junto da Estação de Comboios de Entrecampos e na Rua Mouzinho da Silveira, com o propósito de os integrar na Rede BICIPARK, passando a ter as mesmas condições de acesso que os restantes bicicletários da rede.



Fotografia: Lisboa Para Pessoas



Fotografia: Twitter CML



## O LIVRE propõe:

- 6) Dar instruções à EMEL para:
  - a. Conjuntamente com a Câmara Municipal de Lisboa, nomeadamente os serviços da Direção Municipal de Mobilidade, Proteção Civil, Polícia Municipal e o Centro de Gestão e Inteligência Urbana de Lisboa, fazer o levantamento de todos os locais com policiamento 24 horas por dia, 360 dias por ano: esquadras, embaixadas, ministérios e outras instituições públicas ou privadas. Levantamento que, a não existir, deve ficar concluído no primeiro trimestre de 2023.
  - b. Seguindo este levantamento, criar lugares de estacionamento para bicicletas na via pública, junto a todas as instituições identificadas com policiamento 24 horas, visíveis da zona onde está o policiamento em permanência, e com a instalação de suportes para prender bicicletas tipo sheffields, de forma a suprir no imediato e de forma expedita a necessidade da criação urgente de estacionamento seguro para bicicletas por toda a cidade, enquanto a rede de BICIPARK não se expandir para todas as zonas da cidade.

