



penelope bacchus

Promoting Energy efficiency to Local Organisations  
through dissemination Partnerships in Europe  
Best Actions for Collaboration in Countries  
for a High efficient Use of energy in Structural funds

[- Print](#) - [Close](#) -

## Duplicação da utilização de Bicicletas até 2005 -

Helsínquia - Finland

O Município tem por objectivo reduzir a circulação automóvel bem como dar prioridade ao transporte público e transporte não motorizado (bicicleta e deslocações pedestres). A cidade de Helsínquia definiu como principal objectivo, a duplicação da utilização de bicicletas até 2005 e a redução do número de acidentes com bicicletas para um terço do actual.

Grupos Alvo	Sector	Domínio
- Autoridades Locais / Municípios - Decisores	- Transportes	- Equipamento / Electrodomésticos - Informação

### ANÁLISE

#### CONTEXTO

Helsínquia, capital da Finlândia, está situada no Golfo da península da Finlândia e tem 550 000 habitantes. A tradição da deslocação em bicicleta quase desapareceu durante os anos cinquenta e sessenta devido ao aumento da utilização do veículo privado. Só nos anos setenta, a deslocação em bicicleta se tornou mais popular. A Câmara de Helsínquia definiu como principal objectivo, a sua intenção de duplicar a utilização de bicicletas até 2005. Em 2000, a deslocação em bicicleta representava 6% do total dos meios de deslocação. Outro objectivo é reduzir o número de acidentes com bicicletas, para um terço do actual entre 1995 e 2005. O departamento de planeamento da cidade é responsável pelo planeamento da rede ciclável e pela promoção geral do ciclismo, sendo o trabalho realizado pelo departamento de obras públicas e financiado pelo Município. A principal estratégia, é consequentemente a concentração dos seus esforços no centro onde existem problemas na tomada de decisão e na execução dos projectos. De facto, durante convulsões políticas e fortes crescimentos na construção de edifícios, existem riscos de a deslocação em bicicleta não ser suficientemente tomada em conta.

## DESENVOLVIMENTOS

Em geral, o Município tenta dar a prioridade à:

- Criação de uma estrutura urbana que incentive a utilização da bicicleta;
- Localizar serviços dentro da estrutura urbana, de modo a que estes estejam acessíveis a todos os modos de transporte;
- Introduzir medidas de redução do tráfego e criar zonas interditas ao veículo privado no centro de cidade;
- Aumento do preço dos veículos usados: imposto ambiental e custos de estacionamento;
- Reforço das atitudes positivas relativamente ao ciclismo através dos media;
- Motivação de comportamentos que promovam o desenvolvimento sustentável;

Relativamente à rede ciclável, o Município está a lançar uma estrutura hierárquica, que inclui uma rede principal, uma rede local e uma rede de recreio.



ESTRUTURA CICLÁVEL DESENVOLVIDA PARA CICLISTAS



VIAS CICLÁVEIS

## CUSTOS E BENEFÍCIOS

Estimou-se que a duplicação da utilização das bicicletas em Helsínquia poderão conduzir a uma economia anual de 10 a 20 milhões de Euros. Estas economias resultam da redução do tráfego automóvel, da redução do número de acidentes, do reduzido número dos espaços necessários a estacionamento e infra-estruturas necessárias à rede motorizada bem como aos custos associados ao ruído, engarrafamentos e poluição. A deslocação em bicicleta também ajuda a reduzir os custos relacionados com a saúde, uma vez que, a actividade física regular conduz geralmente a uma maior aptidão bem como a um menor absentismo ao trabalho. Importa referir que nesta avaliação, não foram tidos em conta os aspectos relativos ao bem estar e à melhoria da qualidade do ambiente. O orçamento necessário para implementar a política de promoção das deslocações em bicicleta aumentou de 1 681 879 Euro em 1996 para 2 438 724 Euro em 1999.

## PARCEIROS / PARCERIAS

## COMUNICAÇÃO/INFORMAÇÃO

Foram desenvolvidas várias acções, tendo como alvo o público, nomeadamente: - Impressão de 340 000 cópias (em vez das 200 000 da última edição) do mapa da rede ciclável; - Fornecimento de informação a todas as idades e sectores da sociedade, especialmente aos jovens (através das escolas); - Aumento da utilização das bicicletas: disponibilização de 600 bicicletas aos representantes eleitos e empregados da Câmara, destinadas nomeadamente aos serviços de distribuição de correio, de entrega de alimentação, de policiamento bem como triciclos para as pessoas de idade e atrelados de bicicletas ou bicicletas destinadas aos turistas; - Cooperação com empresas privadas no lançamento de um novo design de roupa e equipamento para ciclistas.

## RECOMENDAÇÕES

### SERVIÇOS

A Câmara de Helsínquia oferece vários serviços relacionados com o ciclismo, nomeadamente: - Estacionamento em lugares públicos; - Estacionamento no interior de edifícios; - Transporte de bicicletas em transportes públicos (por exemplo, no metro); - Produção de mapas sobre as vias cicláveis; - Sinalização específica destinada aos ciclistas; - Disponibilização de 250 "City-Bikes" no centro da cidade, a partir da primavera de 2000.

### PROSPECÇÃO

Apesar das autoridades municipais estarem cientes de que o objectivo de duplicação da utilização de bicicletas até 2005 é difícil de alcançar devido ao facto da rede de transporte público ser altamente eficiente e de no inverno os residentes utilizarem o transporte público em detrimento da bicicleta, o objectivo mantém-se. Mantém-se também a decisão de prolongar a rede ciclável e de aumentar a segurança, particularmente no centro da cidade. Actualmente existe a ideia de associar as deslocações em bicicleta aos transportes públicos com o objectivo de reduzir no número de deslocações com veículo privado. Relativamente às acções de comunicação e informação, estão a desenvolver-se/produzir-se actualmente novas ferramentas educacionais para as escolas. Estas ferramentas incidem sobre a segurança rodoviária bem como sobre a mobilidade sustentável. Prevê-se assim que a deslocação através de bicicleta terá no futuro uma posição predominante. Durante a primavera de 2000, foi implementada uma nova estratégia com o objectivo de desenvolver a deslocação através de bicicleta na área metropolitana, bem como foi redefinida a política nacional de 1993 de promoção da deslocação através de bicicleta. A nova estratégia e a redefinição da política nacional, irão certamente contribuir para alcançar o objectivo acima referido.

## PARA MAIS INFORMAÇÃO

Name organisation [City of Helsingin](#)

:

Phone number : [+358 9 169 34 56](tel:+35891693456)

E-mail : [olli-pekka.poutanen@hel.fi](mailto:olli-pekka.poutanen@hel.fi)

Website : <http://>

Name organisation [City of Helsingin](#)

:

Phone number : [+358 9 169 35 15](tel:+35891693515)

E-mail : [antero.naskila@hel.fi](mailto:antero.naskila@hel.fi)

Website : <http://>

## INFORMAÇÃO ÚTIL

List of Publications

[THE RISKS OF CYCLING /](#)

[Dr Eero PASANEN /](#)

[Helsinki City  
Planning Department  
- Traffic Planning  
Division /](#)

[english / 1999](#)

List of Internet sites

[finnish - english / http://www.helsinki.fi](#)

[Helsinki's City Bike Program - english / finnish / http://members.aol.com/humorme81/helsinki.htm](#)

## ESTE CASO FOI ELABORADO POR

Organisation : [Energie-Cités](#) E-mail : [cmaurer@energie-cites.org](mailto:cmaurer@energie-cites.org) Internet : <http://www.energie-cites.org> Published : 31/7/2002

[back to top](#) ▲

Penelope Project Good Practice Database  
© Energie-Cités 2001 - 2002 / [Webmaster](#)

