

## Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Guimarães

### Associação Vimaranense para a Ecologia

No âmbito do período de participação pública do PMUS de Guimarães a AVE fez uma exposição e um inquérito aos associados, relativamente às propostas que constam do plano. Algumas sugestões foram mais debatidas do que outras relativamente ao seu peso estratégico ou relevância e impacto potencial mas nenhuma mereceu, na ausência de mais detalhes, a oposição à partida.

Descritas a seguir surgem as sugestões que consideramos mais relevantes e que estejam de alguma forma ausentes ou menos desenvolvidas para já neste plano.

Aqui incluímos propostas que dizem respeito ao aspecto processual do desenvolvimento e aplicação do PMUS e não somente ao conteúdo do mesmo.

Permanecemos desde já totalmente disponíveis para contribuir para que a concretização do objecto do PMUS seja uma realidade no curto e médio prazo, dada a grande relevância que a transição para outros paradigmas de mobilidade no nosso concelho, um desígnio ambiental cuja urgência cresce a cada dia.

#### 0. Processo do PMUS

- Sendo que o PMUS é um plano complexo, “em aberto” e por enquanto não vinculado a uma qualquer obrigatoriedade com força legal vimos por este meio sugerir que seja prorrogado o presente período de discussão, de forma a que **a participação pública, que cremos também ser enriquecedora do plano, possa ser a mais estendida possível, desde que não exista prejuízo** do prosseguimento da calendarização e tramitação do mesmo. Isto traduz-se na continuidade da recepção de propostas e “feedback” por parte dos munícipes enquanto prossegue o detalhamento das propostas.
- Na sequência da sessão de apresentação pública do PMUS no início de Dezembro, **solicitamos que a equipa de projecto do plano procure as associações cívicas do concelho e as desafie** para uma entrevista ou reunião sob os temas abordados, com o objectivo de complementar a informação já recolhida. A título de sugestão propomos as associações Muralha, Cercigui, AVE - Associação Vimaranense para a Ecologia, Erdal, ACM - Associação de Ciclismo do Minho, Mubi - Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta, entre outras.

- Guimarães é um concelho com um elevado número de pessoas que vivem fora da cidade e que necessitam de se deslocar diariamente em percursos variados, seria muito importante, para o sucesso deste plano, que ele fosse discutido “fora de portas” da cidade. O envolvimento de todos é muito importante e só conhecendo e participando na sua construção/implementação as pessoas o irão ver como o seu plano. Propomos aproveitar o movimento “Excentricidades” para levar às Vilas debates e eventualmente documentários que explicassem e sensibilizassem para a necessidade, urgente, de um novo paradigma de mobilidade.
- Os planos análogos ao presente PMUS são, em muitos países da União Europeia, vinculativos e obrigatórios. Infelizmente isto não ocorre por enquanto em Portugal, apesar de ser expectável a médio prazo um eventual alinhamento com práticas urbanísticas no espaço comunitário . **Propomos por isso que, em reconhecimento da urgência e importância do PMUS, Guimarães tenha a ambição e a oportunidade de ser uma das primeiras cidades portuguesas a adoptar o PMUS como legalmente vinculativo.** No final do processo de discussão pública e após as demais avaliações requeridas às sugestões contidas no plano, propomos que o mesmo seja levado à Assembleia Municipal para discussão e eventual aprovação, com um documento final com carácter vinculativo e dotado de calendário de execução e orçamento próprios. Tal assegura não só que o plano culmina numa concretização de facto mas que se torna um compromisso de todas as forças políticas em todos os mandatos que sejam abrangidos pelo seu calendário de execução.
- Sugerimos que às medidas incluídas neste PMUS e enumeradas em cada capítulo lhes fosse atribuída pela equipa técnica uma nota relativa ao seu impacto potencial (como “impacto localizado”; “impacto considerável” e “impacto elevado”). Isto é, **um indicador que se referisse a um número estimado de cidadãos abrangidos e outros factores, como a quantidade de gases de estufa cujas emissões foram evitadas.** Esta ordenação a título sugestivo e como estimativa pelos técnicos pode ser um factor adicional que assiste a leitura do plano e ajuda a tomar opções políticas e estratégicas que poderão ser úteis nas opções de implementação.

## 1. Cidade que caminha

- Concordamos com o nivelamento das ruas no centro histórico, sempre que tal não signifique intervenções que prejudiquem a existência ou leitura de elementos arquitectónicos classificados. Contudo nas ruas identificadas como tendo largura inferior a 5.15m a convivência almejada no plano é sempre difícil ou impossível (como o é hoje) a passagem de cadeiras de rodas, carrinhos de bebé ou mesmo o cruzamento de pessoas com guarda-chuvas, porque mantém-se a passagem de automóveis. Tal situação tem uma melhoria mas não se altera muito com o nivelamento, pelo que **propomos que nas ruas com estas condições desde de circular trânsito automóvel** (excepto cargas e descargas, veículos de recolha de lixo e afins). Entendemos que esta medida é exequível a curto prazo.



Rua de Couros e Rua de Valdonas, duas ruas do centro histórico sem largura para convivência de modos suaves e automóvel

- Guimarães deveria seguir o exemplo de várias cidades que são igualmente património mundial, frequentemente de muitos maiores dimensões que a nossa área classificada, e **no curto e médio prazo pedonalizar completamente a sua zona classificada**. Isto implica permitir certos veículos e situações puramente excepcionais e eliminar a totalidade do estacionamento de superfície nestas áreas. Esta é uma intervenção que pode ser realizada gradualmente e estendida a outras áreas urbanizadas no concelho.



Pontevedra, na Galiza, tem quase exactamente o dobro da população da cidade de Guimarães, contudo pedonalizou a maior parte da área central e continua gradualmente a reduzir tráfego automóvel

- Nas sugestões que foram incluídas de mobiliário urbano para apoio aos peões, gostaríamos de sugerir que um dos apoios que fosse incluído no plano seriam os **bebedouros de água pública, em zonas de paragem** distanciadas entre si. Estes pontos poderiam concentrar outra sinalética e informação de apoio aos circuitos pedonais que são referidos no plano, e serem implementados em todos os núcleos urbanos do concelho. Seria também um modo de incentivar o consumo de água da rede pública, evitando embalagens.

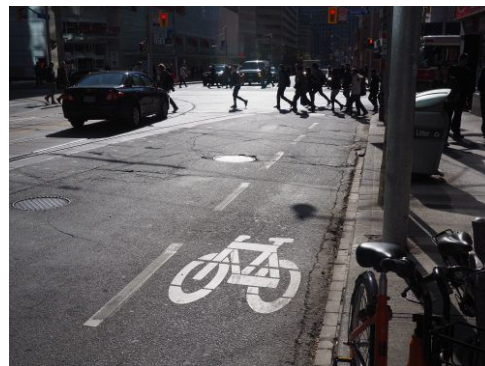


Bebedouro em Brooklyn, fruto de um concurso de design para chuveiros e bebedouros públicos em zonas pedonais



## 2. Cidade Ciclável

- **Prioridades a curto prazo.** Propomos que haja no PMUS um levantamento e identificação de quais as tipologias de percurso ciclável são indicadas para as vias de maior tráfego na cidade ou naquelas que mais facilmente seriam a alternativa a estas para bicicletas. Recomendamos também que naquelas em que for identificada como tipologia mais adequada a “via partilhada / faixa ciclável” sejam implementadas no curto prazo, visto implicarem somente sinalização vertical e pintada no pavimento. Isto daria um sinal claro da implementação gradual mas imediata do PMUS e iria contribuir para começar a normalizar a existência desta convivência com o tráfego automóvel. A par disto também poderia ter implementação praticamente imediata a expansão de estacionamentos para bicicletas, preferencialmente o modelo “sheffield” (como na figura), visto ser o mais seguro e cómodo.



Estacionamento de bicicletas incluído num lugar de estacionamento em vez de no passeio, e faixa ciclável partilhada com sinalização horizontal, ambas na cidade de Toronto

- **Rede suburbana ciclável.** Percursos quotidianos de bicicleta de mais de 5km são comuns noutros países, e o concelho de Guimarães é constituído por várias zonas periurbanas e vilas cujos constrangimentos precisam de algumas abordagens específicas. Por isso deveria ser integrada no presente PMUS uma proposta esquemática de ligações suburbanas por ciclovias dedicadas, segregadas do trânsito automóvel, que unam estas vilas e a cidade mas também tenham continuidade para os concelhos vizinhos, como na ecovia existente para Fafe. Deveriam ser propostos e salvaguardados estes canais de circulação, aproveitando onde possível os existentes, como caminhos rurais e margens de cursos de água.



Ciclovias suburbanas em territórios de dispersão urbana nos EUA, Alemanha e nova ciclovía interurbana Caminha-Viana

### 3. Transportes públicos

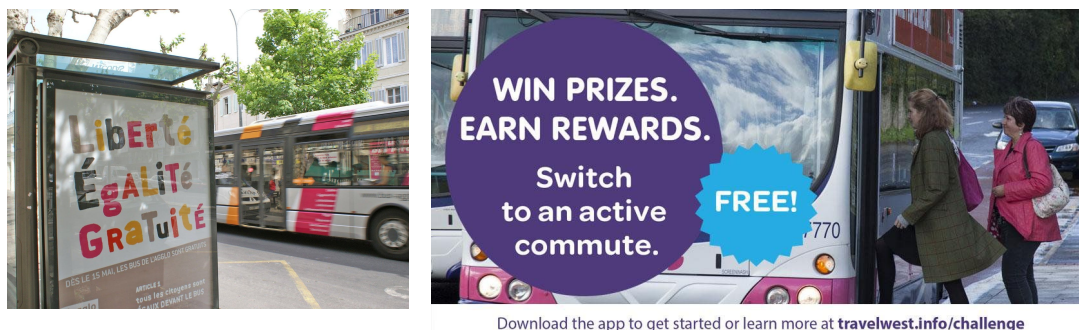
- **Autocarros Escolares.** Muito do tráfego em áreas urbanas corresponde a percursos escolares, que são frequentemente um motivo de congestão de trânsito. As desejadas reduções de tráfego junto a escolas, com substituição de trânsito automóvel por maior pedonalidade beneficiaria de uma medida não presente no plano: criação de transporte escolar público. Como os agrupamentos estão sob tutela dos municípios e como o transporte urbano é concessionado não há nenhum motivo para que não se possa antes do início do ano lectivo (ou final do anterior) realizar um levantamento dos alunos que querem aceder ao transporte escolar público, com informação de percurso que necessitam. Após esta inscrição, a entidade gestora dos autocarros públicos determina percursos que vão abranger o maior número de alunos e fornece uma proposta de horário e paragens, obrigando depois uma inscrição anual ou semestral dos interessados em ter acesso a este serviço. É um serviço dedicado que existe ainda em poucos municípios e é prática geral e corrente há décadas em vários países.



Exemplo de veículo escolar no Brasil e ponto de recolha e embarque de crianças (“kiss and go”) no autocarro escolar de Braga, em funcionamento há poucos meses

- **Passe estudante nas férias.** A maioria da população do concelho de Guimarães vive fora da principal área urbana, estando dispersa pelo território, bem como os equipamentos e serviços de que beneficiam. Uma das maiores demografias de pessoas que utilizam os autocarros são as crianças em idade escolar. Apesar disso, todas as crianças estão meses de férias todos os anos sem acesso a transporte público a preço acessível. Por isso propomos que o passe estudante continuasse válido nos meses de verão, uma vez que as crianças continuam a deslocar-se localmente e para a cidade para lazer, desporto e cultura ou alternativamente que os autocarros escolares nas férias fizessem a ligação entre os postos de recolha residenciais e determinados locais, como parques desportivos, piscinas e centros urbanos, mediante subscrição.

- **Estudar Gratuidade Pontual.** Muitas cidades europeias ponderam actualmente oferecer de forma pontual ou mesmo total a gratuidade das viagens em transportes públicos, com o intuito de aumentar a sua frequência e os seus benefícios. Propomos que a título experimental e para avaliação pelo município que sejam anunciadas e implementadas algumas situações pontuais de gratuidade de transportes públicos. O objectivo seria como meio de publicidade e de introdução do autocarro a públicos que normalmente não optam por este meio de transporte, encorajando a experimentar. Sugerimos algumas destas situações, recolhidas de precedentes na UE: em dias de eventos em determinada freguesia ou equipamento (privilegiando freguesias periféricas); na linha 1 - cidade em períodos de elevada congestão (fins de semana, jogos de futebol, festas da cidade, época de Natal); como prémios de mérito escolar, para todas as idades; através de um sorteio semanal entre os munícipes e atribuído a por exemplo 20 pessoas por mês passes de 10 viagens na sua zona de residência; situações de pessoas sinalizadas pela segurança social como em vulnerabilidade económica, entre outras.



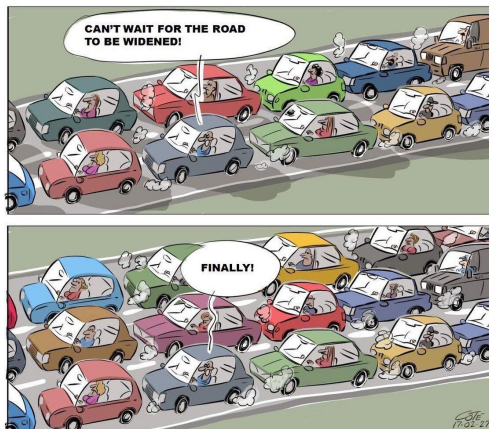
Exemplos de duas campanhas, em Paris e Noroeste de Inglaterra, de campanhas de prémios e dias promocionais com viagens gratuitas

- **Shuttle Minibus.** Sugerimos que a equipa técnica do PMUS identifique e avalie quais os trajectos em que se justifique mais a utilização de autocarros shuttle para ligações interurbanas em minibus com elevada frequência e rapidez mas baixa média de passageiros. Este serviço shuttle poderia existir para algumas ligações no Quadrilátero Urbano, como para Barcelos, Braga e Famalicão, por autoestrada. Actualmente aceder em transportes públicos a estas cidades próximas demora no mínimo 50 minutos, e mais de 2 horas (!) no caso de Guimarães - Barcelos. Uma parte considerável dos alunos da Universidade do Minho e IPCA e também alguns trabalhadores qualificados fazem este tipo de percursos interconcelhios de forma quotidiana e poderiam ser parceiros, também numa lógica de subscrição apoiada a este serviço, por exemplo unindo os vários campii nas cidades do Quadrilátero, em parceria com a AMAVE.

- **Serviços diretos a grandes equipamentos públicos.** Alguns equipamentos privados que atraem bastantes pessoas organizaram-se para ter transportes públicos gratuitos (Espaço Guimarães; Hospital da Luz). Contudo muitos equipamentos essenciais como o Hospital, Multiusos, Câmara; Tribunais, Piscinas, Comboios, etc não têm serviços gratuitos ou acessíveis e com linhas dedicadas, que poderiam ser criadas para os servir rapidamente em horas de ponta, tanto para trabalhadores como utentes.
- **Ligações suburbanas ao fim-de-semana.** Em muitas freguesias periféricas, ao fim de semana, as empresas de transporte colectivo privado asseguram uma ligação à cidade ao início da manhã e uma ligação de regresso ao final da tarde. Estes horários são insuficientes para as atividades de lazer na cidade pelas famílias da periferia. Para encorajar a que o carro ficasse em casa, à semelhança do comboio poderia haver um custo reduzido para famílias que optassem por um serviço de autocarro directo.

#### 4. Sistema Viário

- **Reduzir Mais antes de Reforçar Mais.** A eventual otimização do sistema viário deveria ser colocada em baixa prioridade e aguardar pelos resultados de outras medidas de maior impacto no domínio dos modos suaves e o seu efeito na redução da quantidade de tráfego. Se continuar a ser dada prioridade ao sistema viário, corre-se o risco de dar (ainda mais) razões para o continuado uso do automóvel privado. Mesmo resolvendo as questões de congestionamento, para efeitos do PMUS, continuam iguais ou agravam as emissões, qualidade do ar, sinistralidade, sedentarismo, etc.



“Deviam fazer mais faixas por causa do trânsito.” “ Finalmente!” - Quando o destino final e o meio de transporte são os mesmos, o congestionamento não é resolvido com mais faixas de acesso - efeito “garrafa/bottleneck”



## 5. Integração dos Modos

## 6. Planeamento

## 7. Cultura de Mobilidade

- **Exemplo público.** São importantes não só os factores educativos e formativos incluídos no PMUS mas também factores simbólicos que não cabem no seu âmbito. O transporte colectivo e os meios suaves no nosso país ainda são bastante associados aos idosos, crianças e pobres. Lentamente vemos essa postura cultural, resquício de outros tempos, a mudar e hoje muitos cidadãos estão mais abertas a alternativas cómodas, económicas e saudáveis ao automóvel mas não dão o primeiro passo. Neste sentido há que dar o exemplo, partindo também do âmbito político. A Câmara e Assembleia Municipal de Guimarães deveriam dar o exemplo e adoptar integralmente os transportes públicos ou meios suaves nas suas deslocações oficiais e em serviço, nos casos em que normalmente utilizam veículos ligeiros. Nas instituições camarárias também podem ser estabelecidas metas de percentagem de utilizadores de transportes coletivos e meios suaves, inclusive como teste piloto de algumas medidas do PMUS. Seria um sinal forte para a população de que conhecem a realidade para além dos planos e estudos e de que acreditam nas soluções que são propostas para a restante população mas acima de tudo, um bom meio de conhecer como pode sempre melhorar o serviço público.



Primeiro Ministro Holandês a estacionar junto à residência do Rei na sua reunião mensal e a Presidente da Câmara de Barcelona na sua viagem quotidiana de metro.