

MANIFESTO

40/24

40 medidas - 24 meses

Abril 2024



Por uma cidade mais amiga das pessoas que andam a pé, de bicicleta e de transporte público.

Manifesto

As pessoas mudam a sua forma de deslocação quando percebem que vão mudar para um modo em que conseguem circular em segurança e com maior rapidez do que aqueles que no momento utilizam.

Em Braga está demonstrado que as pessoas utilizam mais a bicicleta se existisse uma rede de ciclovias segura, conectada, direta e que permitisse efetuar as deslocações o mais rápido possível.

Isso levava a que, no imediato, as pessoas deixassem de estar presas no trânsito, passassem a ter mais qualidade de vida e contribuíssem para os objetivos do desenvolvimento sustentável que Braga se propõe.

Alcançar a quota modal de 10% de utilização da bicicleta em Braga só é possível com interrupção na infraestrutura, redistribuição do espaço público hoje dedicado em 80% ao carro, redução da velocidade de circulação do carro, criação de bons percursos pedonais, criação de uma rede de ciclovias e criação de uma rede de transportes públicos.

Ao mesmo tempo que a infraestrutura vai ficando redistribuída é necessário implementar outras medidas de promoção, de aceleração da adoção do uso dos modos ativos, que potenciam a utilização da bicicleta.

Começar com as medidas educativas sem a infraestrutura estar preparada é um erro repetido ao longo da Europa que resulta apenas no sacrifício de vidas humanas.

A rede de coexistência existe há 100 anos e apenas induz um tipo de mobilidade: a do carro.

É, por isso, fundamental criar rede ciclável, ciclovias segregadas nas Avenidas principais, e medidas de acalmia de tráfego e redução de tráfego motorizado nas ruas mais estreitas.

Para salvar vidas, caminhar e pedalar de forma segura, e ser mais atrativo utilizar o transporte público na cidade de Braga, a Braga Ciclável sugere que o Município adote as seguintes 40 medidas num espaço de tempo de 24 meses.

40 Medidas para 24 meses

1. Adoção da **Visão Zero Municipal** - Zero Mortes nas ruas, avenidas e estradas do Concelho;
2. **Cidade 30** - Limite máximo de velocidade em todas as ruas dentro dos limites da cidade e introdução de medidas físicas que levem a que este limite seja cumprido
sobrelevação de todas as passagens de peões, berlin cushion, redução de largura de via, redução do número de vias, gincanas, etc.;
3. Semaforização das Avenidas António Macedo, Padre Júlio Fragata e Frei Bartolomeu dos Mártires para criação de “pelotões” que permitam efetuar atravessamentos de nível para peões e bicicletas ao longo da mesma, nomeadamente o atravessamento que permite **religar a Rua Nova de Santa Cruz e ligar a Universidade ao Centro da Cidade**;
4. Implementação de uma **rede de Pistas Cicláveis Unidirecionais** nas principais Avenidas (e ruas com sobrelargura) da cidade, reduzindo o espaço dedicado ao carro, e criando o necessário efeito de rede ciclável, seguindo as melhores práticas nacionais e internacionais, nomeadamente no que diz respeito ao dimensionamento recomendado de 1,5 m por sentido e sem subtrair espaço aos passeios (IMTT, 2011; CERTU, 2008; CROW, 2007);
 - a. Rede de Pistas Cicláveis Unidirecionais:
Avenida Imaculada Conceição; Avenida João XXI; Avenida João Paulo II; Avenida da Liberdade; Rua 25 de Abril; Avenida 31 de Janeiro; Avenida de Gualtar; Avenida General Carrilho da Silva Pinto; Avenida de São Bento; Avenida Frei Bartolomeu dos Mártires; Avenida Padre Júlio Fragata; Avenida Conde Dom Henrique; Rua do Caires; Avenida Cidade do Porto; Avenida Robert Smith, Rua António de Mariz, Rua Luís António Correia.
5. **Encerramento das ruas nas frentes escolares**, criando ruas escolares para Modos Ativos e Transportes Públicos (acesso limitado a moradores e cargas e descargas);
6. Criação de **sistemas de bicicletas partilhadas** (Bike Sharing) de forma alargada e com bicicletas mecânicas, respeitando os critérios de implementação que levam ao sucesso do sistema. Implementação do sistema previsto no PDM com 72 estações e cerca de 1000 bicicletas (Município de Braga, 2015) - Os sistemas partilhados privados deixaram de oferecer serviço de bicicletas em Braga;
7. **BUS+Bici** - Permitir que as bicicletas utilizam os corredores BUS que venham a ser criados, no caso de não existir uma ciclovía neste eixo;
8. Implementação de um **programa de incentivo financeiro, e não de vouchers, à utilização da bicicleta** (pagamento de x€ por km pedalado, com um tecto máximo por pessoa e sendo evidenciado com recurso a aplicativo móvel);
9. **Melhorar o programa de incentivo financeiro de apoio à aquisição de bicicletas**, tornando-o acumulável com o incentivo nacional e com retroativos ao ano civil, à semelhança de Lisboa;
10. **Aumento do número de lugares de estacionamento para bicicletas**, respeitando os critérios definidos nos manuais nacionais (FPCUB, 2015) e internacionais (Celis, P., & Bølling-Ladegaard, E. (2008)), adotando, para isso, as infraestruturas mais adequadas para a promoção do seu uso;
 - a. Meta 2025: alcançar o patamar dos 5000 lugares de estacionamento de bicicleta (correspondente a 10% do número de lugares atualmente existentes para carros, oferecendo assim às pessoas infraestruturas de estacionamento que as levem a utilizar a bicicleta);
11. **Manutenção dos lugares de estacionamento para bicicletas existentes**, no sentido de fazer obras de manutenção, reparando os que entretanto ficaram danificados ou estejam a abanar, bem como colocar pilaretes mais eficazes e substituir os que já partiram;

12. **Separação dos pontos de partilha de trotinetes e sistemas de partilha, dos pontos de estacionamento de bicicletas;**
13. **Implementação dos 76 km de rede ciclável** na cidade densa e plana (13 km²) respeitando os critérios funcionais (legibilidade, conforto, atratividade, coesão, segurança e continuidade);
14. Transformação da Zona de Acesso Limitado ao Carro do Centro Histórico em **Zona de Coexistência** - tal como previsto pelo Município em sede de Plano Diretor Municipal;
15. **Aumento da Área de Acesso Limitado Ao Carro**, permitindo o uso dessas ruas por pessoas a pé, de bicicleta e do transporte público e moradores.
16. **Realização de Domingos Sem Carros no Centro Histórico de Braga, com reforço das linhas 95 e 96 dos TUB e criação de uma linha semelhante a servir a zona de Este;**
17. **Passe TUB e Passe BikeSharing grátis para pessoas que não possuam carro (próprio, leasing ou alugado)**, permitindo a aquisição de títulos através do telemóvel e pagamento com contactless e MBWay a bordo das viaturas ou nos locais de bikesharing;
18. **Isenção de Taxas para ocupações de lugares de estacionamento** com fins de melhoria do espaço público e usufruto do comércio local;
19. **Criação de Vias BUS a par das pistas cicláveis unidirecionais**, aumentando a previsibilidade de horários e, com isto, aumenta a competitividade dos TUB em relação ao carro;
20. **Aumento do serviço/frequências das Linhas Urbanas dos TUB sobretudo ao fim-de-semana;**
21. **Prolongamento da oferta horária das Linhas Diurnas de Transportes Públicos até às 21h00;**
22. **Criação de Rede Noturna de Transportes Públicos até às 03h00**, com campanha para incentivar o uso como existe no São João ou na noite branca;
23. **Permissão de Transporte de Bicicletas normais a bordo do autocarro** desde que a ocupação do mesmo assim permita;
24. **Estacionamento à superfície pago em todas as ruas da zona urbana**, com diferentes taxas;
25. **Redução da velocidade e volume de tráfego** na zona urbana de Braga através de medidas de acalmia de tráfego;
26. Criação de ciclovias nos eixos que se pretende que tenha maior volume (>10 000 veículos/dia) e/ou maior velocidade (≥ 50 km/h) de tráfego de carros, dando ainda especial atenção às escolas;
27. Colocação de **contadores de Peões e Bicicletas** em várias zonas da cidade, com informação pública;
28. Criação ou apoio à **rede de sensores de medição dos níveis de poluição e de ruído** na cidade, com informação aberta ao público;

29. Colocação de **radares fixos e efetivos de velocidade nas principais Avenidas** da cidade, em conjunto com a ANSR e com a PSP;
30. Aumento do número de **semáforos e de passadeiras de nível (à superfície)** na zona da cidade;
31. **Sobreelevação de todas as passadeiras** na zona densa e plana da cidade;
32. **Conhecer o número total de lugares de estacionamento em todas as ruas da cidade e não aumentar o número atual de estacionamento para carros**, com o objetivo de reduzir o número de lugares de estacionamento na rua, libertando o espaço para outras funções;
33. **Aplicação de tarifas de estacionamento em toda a área urbana e aumentar o horário de fiscalização do estacionamento às sextas-feiras e ao fim-de-semana nas ruas que compreendem sobretudo o centro histórico;**
34. Implementação de um programa que permita às empresas, instituições e cidadãos **requerem a colocação de estacionamentos para bicicletas**, de modo a permitir identificar locais onde a procura seja superior à oferta existente;
35. Aumento do **número de bicicletas ao serviço das forças de segurança da cidade** (PSP, GNR e Polícia Municipal), por forma a permitir a urgente sensibilização dos condutores e um adequado patrulhamento das vias utilizadas por ciclistas;
36. **Delegação nos TUB das competências da Mobilidade, reforçando a existência de uma empresa de mobilidade**, e criação de um **departamento da Mobilidade Ativa**, que se dedique a desenvolver e executar medidas de melhoria da acessibilidade pedonal e de infraestrutura e promoção da mobilidade em bicicleta na cidade;
37. Elaboração de um **“Walking and Cycling Master Plan”** - com orçamento e calendarização própria - que permita acompanhar, gerir e executar a implementação de uma política de mobilidade ativa que leve a uma melhoria da qualidade de vida da população;
38. Investimento de **5% do Orçamento Municipal**, por ano, em reorganização das infraestruturas existentes para contemplarem medidas físicas de promoção do uso da bicicleta;
39. Alteração dos Requisitos Mínimos para Estacionamento de Carros nas Novas Construções, para **Máximos para Estacionamento de Carros, e criação de Mínimos para Estacionamento de Bicicletas.**
40. Aumento da **colaboração entre a Braga Ciclável e o Município de Braga** nas diversas iniciativas de promoção educativa do uso da bicicleta
Aulas de Iniciação à Bicicleta, Comboios da Bicicleta, Bification, Passeios Temáticos, Estratégias de Ativação de Consciência, Levantamento de dados nas escolas e na população, etc.

A médio prazo, a estratégia subjacente ao conjunto de medidas a implementar deverá ter em vista o gradual desencorajamento do uso do carro dentro do perímetro urbano da cidade.