



PROJECTO MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



MUNICÍPIO DE CASTELO BRANCO

RELATÓRIO DE PROPOSTAS

EQUIPA TÉCNICA DA ESTCB

Prof. Doutor Rui Amaro Alves (Coordenação)

Arq.^{to} José Carlos Mocito

Eng.º Sílvio Castanheira

Eng.º Sérgio Bispo

EQUIPA DA CMCB

Vereador Eng.º João Carvalhinho

Eng.^a Maria Otilia Caetano

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	4
2. CONCEITO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM CASTELO BRANCO	5
3. DESENVOLVIMENTO DAS PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO	9
4. ORIENTAÇÕES PARA O FINANCIAMENTO DOS PROJECTOS	22
5. CONCLUSÕES	26
6. ANEXOS.....	27

1. INTRODUÇÃO

O presente relatório pretende dar resposta à Proposta de Trabalhos apresentada pela Escola Superior de Tecnologia de Castelo Branco (ESTCB), no quadro do protocolo celebrado entre a Agência Portuguesa de Ambiente (APA) a ESTCB/IPCB e a Câmara Municipal de Castelo Branco (CMCB), designadamente no que se refere ao Relatório de Propostas, correspondente à terceira e última fase.

O relatório encontra-se organizado em quatro capítulos. No capítulo seguinte é apresentada uma síntese do conceito de mobilidade sustentável adoptado na segunda fase do projecto. No terceiro capítulo são apresentadas algumas propostas de intervenção a desenvolver no município com vista à promoção de uma mobilidade mais sustentável. No quarto capítulo são inventariadas as possíveis fontes de financiamento externo à autarquia. Este relatório é finalizado com as conclusões.

A selecção das propostas no quadro da promoção da mobilidade sustentável resultou de uma avaliação ponderada em reuniões efectuadas com a CMCB.

2. CONCEITO DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM CASTELO BRANCO

A mobilidade sustentável no município de Castelo Branco, designadamente na cidade sede de concelho decorre, em primeira instância, das características e particularidades locais identificadas no diagnóstico (expressas nas condicionantes e oportunidades) e nas áreas de intervenção.

No quadro desse conceito de mobilidade sustentável foram definidos 3 objectivos específicos desagregados em 14 medidas específicas, tendo sido também identificadas 39 acções, 30 das quais de âmbito material (reportando 15 ao conceito modal transportes colectivos, 6 ao conceito modal circulação pedonal, 2 ao modo ciclista e 7 ao conceito modal circulação motorizada e estacionamento) e 9 de cariz imaterial.

O objectivo principal deste projecto tem como fim tornar a mobilidade mais sustentável na cidade de Castelo Branco com o desígnio de reduzir os níveis actuais de mobilidade motorizada e o incremento dos modos suaves e dos transportes colectivos. Este desafio passa pelo incentivo à transferência do modo transporte individual para os modos transporte colectivos, pedonal e ciclista, sem contudo por em causa os níveis adequados de fluidez indispensáveis à circulação rodoviária.

O desenvolvimento deste conceito aponta para uma forte relação entre os diferentes âmbitos abordados no que concerne à diversidade de modos (transporte colectivo; modos suaves - a pé e bicicleta; transporte individual; entre outros), à multiplicidade de agentes envolvidos (organismos da administração central, regional e local; comunidade local e visitantes; investidores locais, associações de âmbito diverso; entre outras), e à variedade de intervenções (sobre o sistema de transportes colectivos, nas suas diversas vertentes; sobre as infra-estruturas de circulação - quer sejam rodoviárias, pedonais ou ciclistas; de âmbito imaterial, apostando na pedagogia, formação e sensibilização; entre outras).

Esta variedade é também ela reflectida na abundância das temáticas desenvolvidas ao nível das propostas, em concreto, nas suas diversas vertentes:

- Tanto no que se refere à melhoria do serviço de transporte colectivo oferecido, seja ao nível da adequação dos percursos/trajectos, dos horários, seja pela promoção de uma articulação eficaz (física e temporal) entre as diferentes carreiras e entre estas e outros modos de transporte, seja pela melhoria das

condições de segurança e conforto dos utilizadores, sempre em busca de um nível de satisfação cada vez maior do utente sobre o serviço prestado;

- Ao nível da promoção das deslocações em modo pedonal e ciclista, através do aumento das infra-estruturas de circulação pedonal e ciclista, manutenção cuidada das existentes, promoção da segurança dos utilizadores, promoção da continuidade e do funcionamento em rede que ligue os trajectos mais frequentes, com lógica e sem interrupções, e na maior adequação a pessoas com necessidades específicas;

- Através da adopção de algumas restrições à circulação motorizada, tendo como fim a transferência dos modos motorizados para os modos suaves e transportes colectivos, e melhorando os níveis de sinistralidade rodoviária registados (designadamente através da compatibilização entre a circulação em transporte rodoviário e a circulação a pé ou em bicicleta);

- Apostando na sensibilização, formação, informação de todos sobre factores relevantes inerentes à temática mobilidade sustentável.

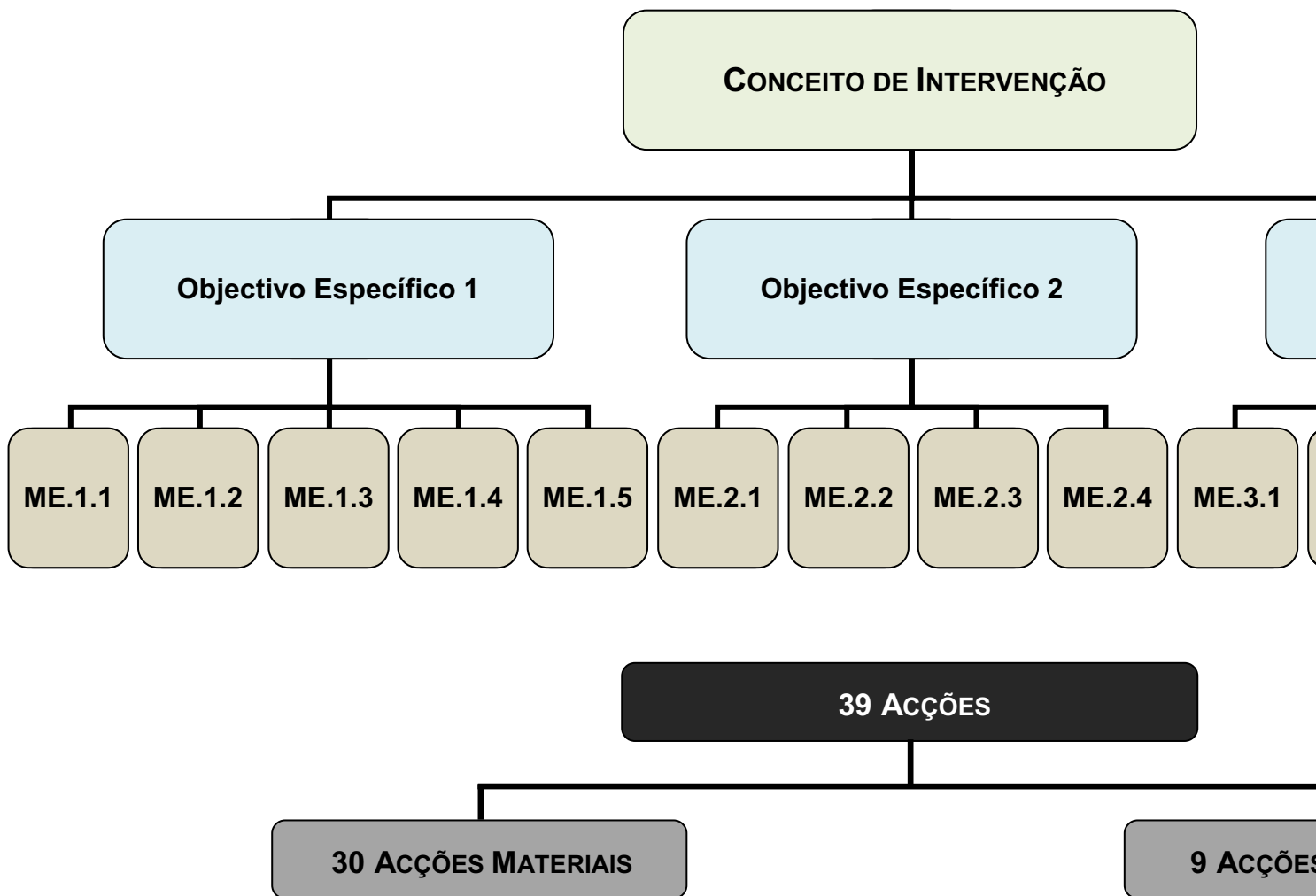


Figura 1 - Representação esquemática dos diferentes níveis de actuação do Plano de Mobilidade Sustentada

CONCEITO DE INTERVENÇÃO

PROMOVER A MULTIMODALIDADE NAS DESLOCAÇÕES URBANAS

Objectivo Específico 1 - Promover uma maior utilização dos transportes públicos

ME.1.1	Melhorar a relação oferta/procura de transportes colectivos
ME.1.2	Proporcionar conforto aos utilizadores
ME.1.3	Modernizar o sistema de transportes
ME.1.4	Adaptar e flexibilizar infra-estruturas
ME.1.5	Promover transportes ambiental e socialmente mais sustentáveis

Objectivo Específico 2 - Promover uma maior utilização dos modos suaves

ME.2.1	Configurar redes pedonal e ciclista que minimizem as fricções do peão e do ciclista com o veículo motorizados e permita conectar a pé e em bicicleta os principais pontos de interesse da cidade bem como a realização de deslocações por motivos de lazer/saúde (escolas, equipamentos desportivos/lazer, etc.)
ME.2.2	Adaptar e flexibilizar infra-estruturas ao modo pedonal (remoção de obstáculos, rebaixamento de lancis, avanço dos passeios junto a passadeiras, garantir a largura útil mínima definida por lei, etc.)
ME.2.3	Criar/Adaptar e flexibilizar infra-estruturas ao modo ciclista (em canal próprio e em canal partilhado)
ME.2.4	Promover a adequação do plano global de circulação que permita uma maior e melhor compatibilização dos modos suaves com o modo motorizado

Objectivo Específico 3 - Reduzir o tráfego motorizado na cidade

ME.3.1	Ajustar o plano de circulação automóvel (dificultar o acesso ao centro da cidade nas deslocações de atravessamento; implementar um sistema de sinalização informativa / direccional, ajustar a sinalização vertical e semaforica, intervir em intersecções, sentidos de tráfego)
ME.3.2	Restrições à circulação automóvel
ME.3.3	Política adequada de gestão do estacionamento
ME.3.4	Fecho de malha e melhoria da articulação e conectividade da rede
ME.3.5	Fiscalização eficiente do tráfego e do estacionamento

3. DESENVOLVIMENTO DAS PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

Tendo por base o conceito atrás referido, segue-se o desenvolvimento de algumas propostas de intervenção, as quais têm por objectivo principal materializar algumas das orientações subjacentes às acções definidas no relatório de objectivos e conceito de intervenção. Cada proposta de intervenção poderá responder a mais do que uma acção, consoante os objectivos temáticos e funcionais a que responda.

O procedimento adoptado consiste na definição de 6 grandes grupos de acções-tipo (relacionadas com a intervenção geométrica e funcional em arruamentos e intersecções; a regulação ao nível dos semáforos; ao nível da implantação de infra-estruturas; a intervenção ao nível do planeamento e gestão de tráfego; e à adopção de princípios que promovam a segurança nas deslocações, designadamente de peões). O processo de definição das acções-tipo a desenvolver foi suportado numa análise e pesquisa muito criteriosa dos principais objectivos que se pretendem alcançar com o Plano de Mobilidade Sustentável de Castelo Branco.

O modelo adoptado para a apresentação consiste na elaboração de uma ficha para cada acção-tipo, onde para além de uma breve descrição e enquadramento serão apresentadas algumas propostas de intervenção, com localização perfeitamente definida, designadamente:

- **Acção-tipo 1:** Intervir em arruamentos de forma a articular geométrica e funcionalmente os diversos modos de transporte.

Exemplo de intervenção:

Av. Afonso de Paiva.

- **Acção-tipo 2:** Intervir em intersecções de forma a articular geométrica e funcionalmente os diversos modos de transporte.

Exemplos de intervenção:

R. Tenente-coronel António Elias Garcia;

Cruzamento do R. S. Jorge com a R. Espírito Santo e Av. 1.º de Maio;

Av. do Brasil, junto à Qt. Dr. Beirão;

EN3, entre a rotunda dos Templários e a Av. Infante de Sagres.

Acção-tipo 3: Regulação semafórica

Exemplos de intervenção:

Praça Rainha D. Leonor.

Acção-tipo 4: Garantir a segurança e conforto nas deslocações em bicicleta

Exemplos de intervenção:

Ciclovia na variante sul, num troço da 4.^a circular.

Acção-tipo 5: Planear e gerir o tráfego rodoviário

Exemplos de intervenção:

Alteração da prioridade na R. Eng. Duarte Pacheco;

Reformulação do acesso à Qt. das Violetas;

Rotunda na Av. Cidade de Zhuhai, junto à EB2,3 João Roiz.

Acção-tipo 6: Segurança nas deslocações, designadamente de peões

Exemplos de intervenção:

Adopção de medidas de acalmia de tráfego no acesso paralelo à EN3, junto à Praça Rainha D. Leonor;

Relocalização de passadeiras (na Av. do Empresário e na EN18, junto ao Estádio Municipal);

Adopção de mecanismos que melhorem a segurança e a comodidade nos atravessamentos (na Av. Cidade de Zhuhai, por exemplo) (iluminação nocturna, dispositivos luminosos, pavimento diferenciado na aproximação ao atravessamento, etc.).

Com base na pluralidade de exemplos de acções-tipo são esperados impactos alargados e diversificados sobre os diferentes objectivos. Deste modo, cada acção-tipo poderá responder a mais do que uma acção, medida ou objectivo, como se pode observar no Quadro I.

As intervenções desenvolvidas centram-se sobre o espaço público urbano, designadamente nos espaços destinados à circulação a pé ou em bicicleta, e na forma como a adopção de medidas restritivas à circulação automóvel poderá favorecer os modos suaves. Quanto às acções enquadradas no objectivo específico 1 (directamente relacionado com a utilização dos transportes colectivos) pensamos ser prematuro dar orientações sobre o seu desenvolvimento. Consideramos fundamental o desenvolvimento da Acção 1 - “Plano de transportes públicos”, que deverá centrar as linhas orientadores e os princípios de actuação sobre esta área fundamental do sistema de transportes na cidade de Castelo Branco.

		Acção-tipo					
		1	2	3	4	5	6
Objectivo Específico 1	M.1.1						
	M.1.2						
	M.1.3						
	M.1.4	X					
	M.1.5						
Objectivo Específico 2	M.2.1	X	X	X	X	X	X
	M.2.2	X	X				X
	M.2.3				X		
	M.2.4	X	X	X	X		X
Objectivo Específico 3	M.3.1			X		X	
	M.3.2	X		X		X	X
	M.3.3						
	M.3.4						
	M.3.5						

Quadro I - Impacto das acções-tipo nos objectivos e medidas

ACÇÃO-TIPO 1

Intervir em arruamento de forma a articular geométrica e funcionalmente os diversos modos de transporte

Enquadramento e caracterização

O principal objectivo desta acção-tipo consiste em adoptar alguns princípios para a intervenção em arruamentos urbanos, de