

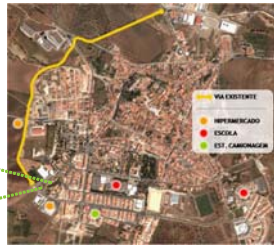
# Projecto Mobilidade Sustentável

# Serpa

## Expansão e Melhoramento da Rede Ciclável

### Situação existente

1. Não serve os principais pólos da cidade;
2. Apenas se desenvolve em **zonas periféricas**;
3. Manifestamente **pouco atractiva** para deslocações que não sejam de lazer.



1ª Fase de expansão da rede

1. Acessibilidade às **escolas e zonas de expansão urbana**.
2. Compatível com os **perfis transversais** existentes:
  - zonas com espaço dedicado nas vias já existentes (a);
  - zonas com pista própria (b).
3. Locais para **parqueamento** das bicicletas:
  - escolas;
  - jardim;
  - hipermercados;
  - estação de camionagem.



### Procedimento

- a) Identificação das vias candidatas à utilização de bicicletas e zonas a ser servidas.
- b) Escolha de soluções mediante compatibilização com o perfil transversal da via e com as características do tráfego presente (volumes, composição, velocidades praticadas).
- c) Definição de uma rede sem quebras.
- d) Definição dos locais onde devem ser criados estacionamentos para bicicletas.

## Circulação pedonal e conflitos com a circulação automóvel



- Coexistência de fluxos automóveis e pedonais é pouco gravoso dado que estes verificam-se principalmente em zonas de expansão mais recente cujos perfis transversais são bastante largos (entre 12 e 22 metros).
- As zonas que poderiam apresentar maiores problemas localizam-se no interior do conjunto amuralhado onde a circulação automóvel está bastante condicionada.
- Os conflitos entre a circulação pedonal e o estacionamento de carácter ilegal, foram identificados e apresentam alguns casos de abuso frequente nalgumas ruas do centro histórico

### Sinistralidade Rodoviária

- O Concelho de Serpa possui índices de gravidade superiores aos da média do Distrito, embora não se possam considerar em termos absolutos como muito altos.
- Os acidentes que resultaram em mortos e/ou feridos graves ocorreram na EN 260, EN 265, EN 258, EN 255 e em estradas municipais.
- Não foram encontradas evidências de acidentes que tenham resultado em mortos e/ou feridos graves no perímetro urbano de Serpa no período entre 2004 e 2007. Não existem evidências de problemas de segurança rodoviária na rede viária urbana.

### Indicadores de sinistralidade rodoviária do município de Serpa (Fonte: ANSR)

Ano	Nº acidentes com vítimas	Nº mortos	Nº feridos graves	Índice de gravidade	Índice de gravidade do distrito
2004	32	1	0	3,1	5,2
2005	43	4	6	9,3	6,2
2006	34	4	11	11,8	6,5
2007	37	7	9	18,9	4,3

*Índice de gravidade - nº mortos por 100 acidentes com vítimas*

### Principais linhas de intervenção

- Acalmia de tráfego com modificações do perfil transversal ou somente com sinalização adequada em eixos mais problemáticos
- Desincentivos ao estacionamento ilegal tal como introdução de barreiras físicas para impedir a utilização do passeio por parte dos automóveis estacionados
- Aumentar a fiscalização por parte da polícia.

## Modelo Pressão Estado Resposta

### Objectivos

1. Enquadrar as medidas a propor no âmbito do Plano de Mobilidade Sustentável de Serpa;
2. Permitir uma monitorização dos resultados das medidas propostas;
3. Avaliar a evolução dos níveis de sustentabilidade da mobilidade em Serpa.

### Modelo Pressão Estado Resposta



### Indicadores

O modelo possui três tipos de indicadores:

**Indicadores de Pressão** – Medem as pressões aplicadas sobre o sistema resultantes das actividades humanas.

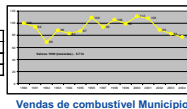
**Indicadores de Estado** – Reflectem a qualidade ambiental em resultado dessas pressões.

**Indicadores de Resposta** – Respostas sociais e institucionais para interromper ou reverter os impactos negativos provocados pelas actividades humanas.

**Indicadores de Pressão** – Pressões provocadas pelos sistemas **DEMOGRÁFICO** e de **TRANSPORTES**

- Índice de dependência de idosos
- Taxa de actividade
- Taxa de crescimento demográfico
- Taxa de motorização
- Vendas de combustível no concelho

Indicadores	1991	2001
Índice de dependência de idosos	0,3	0,33
Taxa de actividade	38,9%	44,7%
Taxa de crescimento demográfico		2,2%



**Indicadores de Estado** – Descrevem a situação dos sistemas de **TRANSPORTES** e **URBANO**

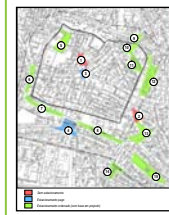
- Estacionamento – Taxa de ocupação do estacionamento;
- Circulação rodoviária – Volumes de tráfego em pontos importantes da rede;
- Configuração urbana – Densidade populacional e do edificado, Índice de compacidade.

**Indicadores de Resposta** – Aceitação das medidas propostas

- Inquéritos de satisfação das medidas propostas
- Nível de utilização da pista ciclável (contagens)

## Estacionamento

### Oferta de estacionamento



### Procura de estacionamento

Contabilização da Utilização				Pólos Geradores e Estacionamento Ilegal	
Dia 29 de Agosto de 2007					
Horas	Largo do Bairro	Largo do Corro	Largo do Salvador		
0:00-1:00	3000	4000	4000		
1:00-2:00	3000	4000	4000		
2:00-3:00	3000	4000	4000		
Dia 6 de Setembro de 2007					
Horas	Largo do Bairro	Largo do Corro	Largo do Salvador		
0:00-1:00	3000	4000	4000		
1:00-2:00	4000	4000	4000		
2:00-3:00	4000	4000	4000		
Dia 13 de Setembro de 2007					
Horas	Largo do Bairro	Largo do Corro	Largo do Salvador		
0:00-1:00	4000	4000	4000		
1:00-2:00	4000	4000	4000		
2:00-3:00	4000	4000	4000		

### Propostas



1. Construção do parque de estacionamento
2. Retirar o pagamento do estacionamento do Largo da Corredora
3. Reformulação do estacionamento no Largo dos Condes de Ficalho
4. Requalificação dos Largos de Santa Maria, Largo do Corro, Largo de São Paulo e Largo do Salvador
5. Tarifar todo o estacionamento no interior das muralhas e reforçar a fiscalização do estacionamento