

AGOSTO DE 2015

PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE VENDAS NOVAS



Município de
Vendas Novas



vendas novas
era uma vez uma princesa...



PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE VENDAS NOVAS

Coordenador

Elsa Caeiro | Arquiteta | Vereadora responsável pelo planeamento urbanístico e ordenamento do território

ÍNDICE

1. ENQUADRAMENTO	3
1.1. Enquadramento Nacional e Regional	3
2. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO	5
2.1. Dinâmicas das Deslocações	7
2.2. Debilidades e Potencialidades	10
3. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL	11
3.1. Usos do Solo e Ocupação Urbana	13
3.2. Modos Suaves	14
3.2.1. Deslocações Pedonais	15
3.2.2. Deslocações Cicláveis	16
3.3. Promover o Uso Racional dos Modos Motorizados	20
3.4. Estacionamento	21
3.5. Segurança Rodoviária	22
3.6. Qualidade do Ambiente Urbano	23
3.7. Transporte Público e Intermodalidade	24
3.8. Transporte de Mercadorias	27
3.9. Sistema de Informação	27
3.10. Participação Pública	28
4. BIBLIOGRAFIA	30

1. ENQUADRAMENTO

O conceito de **mobilidade sustentável** pressupõe que os cidadãos disponham de condições e escolhas de acessibilidade e mobilidade que lhes proporcionem deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis e custos acessíveis. Implica ainda redução dos consumos energéticos, das emissões de CO₂, e dos impactos ambientais.

Isto só é possível com uma **nova cultura de mobilidade**, que pressupõe uma profunda alteração comportamental ao nível dos cidadãos.

Uma estratégia para a mobilidade sustentável é indissociável de uma mudança nas estruturas físicas, enquadrada numa perspetiva mais abrangente de uma remodelação urbanística que favoreça a acessibilidade e a mobilidade sustentável como direitos intrínsecos dos cidadãos e como processos que permitam avaliar a qualidade de vida de uma dada população. É nesta aceção que o planeamento regional deve ser encarado, como uma forma de dinamização social da cidade e do seu desenvolvimento estratégico. Para uma mudança real dos comportamentos, deverão ser criadas condições que favoreçam as alternativas às deslocações em viatura particular e que facilitem as transições de um modo de transporte para outro.

A estratégia a definir neste âmbito visa a **mobilidade urbana sustentável**, e materializa-se em ações com vista a eficiência do sistema de mobilidade e transportes, a redução das emissões de CO₂, e a promoção da utilização de modos suaves. Tem como objetivo principal promover o desenvolvimento equilibrado de todos os modos de transporte considerados, e ao mesmo tempo incentivar a mudança para os modos de transporte mais sustentáveis. Estas recomendações centram-se na filosofia de que o desenvolvimento de uma maior autonomia local e regional estará necessariamente ligado à melhoria do sistema de transportes públicos e a uma aposta nos modos suaves.

Este plano que agora se apresenta, é essencialmente estratégico, e pressupõe a sua operacionalização num estudo mais detalhado com vista à definição das ações que concretizam a estratégia agora definida.

1.1. Enquadramento Nacional e Regional

Vendas Novas é centro urbano estruturante, localizado numa posição estratégica no contexto da NUT III Alentejo Central. Esta posição geoestratégica reforça um quadro alargado de relações funcionais com

vários polos urbanos de relevo, como Sines, Setúbal, Lisboa e Évora, e permite estabelecer um conjunto relevante de oportunidades.



- **70 km de Lisboa** via autoestrada
- **130 km de Espanha** via autoestrada (Mérida 210 km / Madrid 550 km / Zaragoza 850 km / Barcelona 1170 km)
- **70 km de Santarém** via autoestrada com ligação ao norte (Porto)
- **50 km de Évora** via autoestrada
- **45 km de Setúbal** (incluindo porto marítimo) via autoestrada
- **Portos marítimos** (Lisboa, Setúbal e Lisboa) e **aeroporto** (Lisboa) nas proximidades
- **125 km de Sines** (incluindo porto marítimo) via autoestrada e via rápida

A relação de proximidade com a Área Metropolitana de Lisboa, com os pólos económicos de Sines e Setúbal, em articulação com o eixo rodoviário da A2, através da A6, e com toda a extensão do corredor Évora/Badajoz/Madrid, reforça o potencial associado ao acolhimento empresarial, à logística e ao desenvolvimento industrial.

2. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Vendas Novas é servida por um conjunto de vias de importância estratégica que garantem uma boa conectividade nacional e internacional. Dentro do território municipal, os principais eixos rodoviários são a EN4, a Estrada da Afeiteira (CM 1058), a Estrada de Canha (EN251-1) e a Estrada de Cabrela. Destes, assume maior relevo a EN4, que atravessa a cidade com tráfego intenso, o que se traduz num impacto significativo em termos de ruído e poluição (nomeadamente emissões de CO₂).

A rede viária atual apresenta debilidades, das quais se destacam a:

- Ausência de hierarquia viária
- Ausência de homogeneidade das larguras de vias
- Inexistência de ordenamento que favoreça a mobilidade em modos suaves
- Fraco controlo das velocidades
- Fracas condições de segurança para a mobilidade em modos suaves
- Estacionamento desordenado

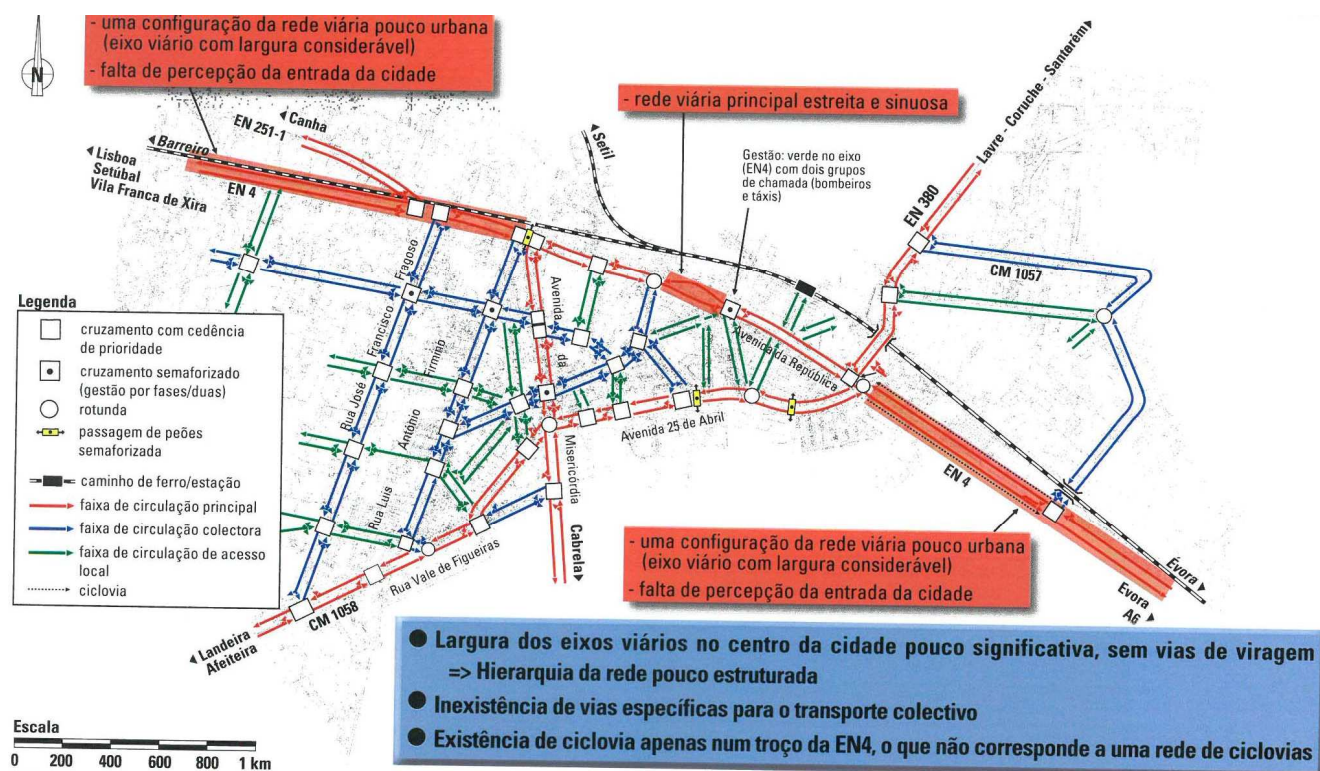


Figura 1 – Hierarquia da rede viária Estruturante (in Estudo de Circulação e Estacionamento na Cidade de Vendas Novas, CMVN – 2005)

Em termos de transporte coletivo, a oferta é quase exclusivamente regional e inter-regional. Com exceção do transporte escolar que é assegurado pela Câmara Municipal.

Vendas Novas é servida por Autocarros Regionais e Inter-regionais da Rodoviária do Alentejo e Rede de Expressos, e por Linha Ferroviária (Linha do Alentejo), que permitem a ligação a Évora, Beja, Algarve, Setúbal e Lisboa. A linha ferroviária, foi recentemente modernizada e eletrificada, e permite o acesso rápido e confortável a diversas regiões. No entanto, tem como principal constrangimento a pouca frequência ao longo do dia.

A rede de autocarros regionais atravessa grande parte da cidade, no entanto, não tem função urbana. Importa também salientar, que o Parque Industrial apenas é servido por transporte coletivo de forma periférica.

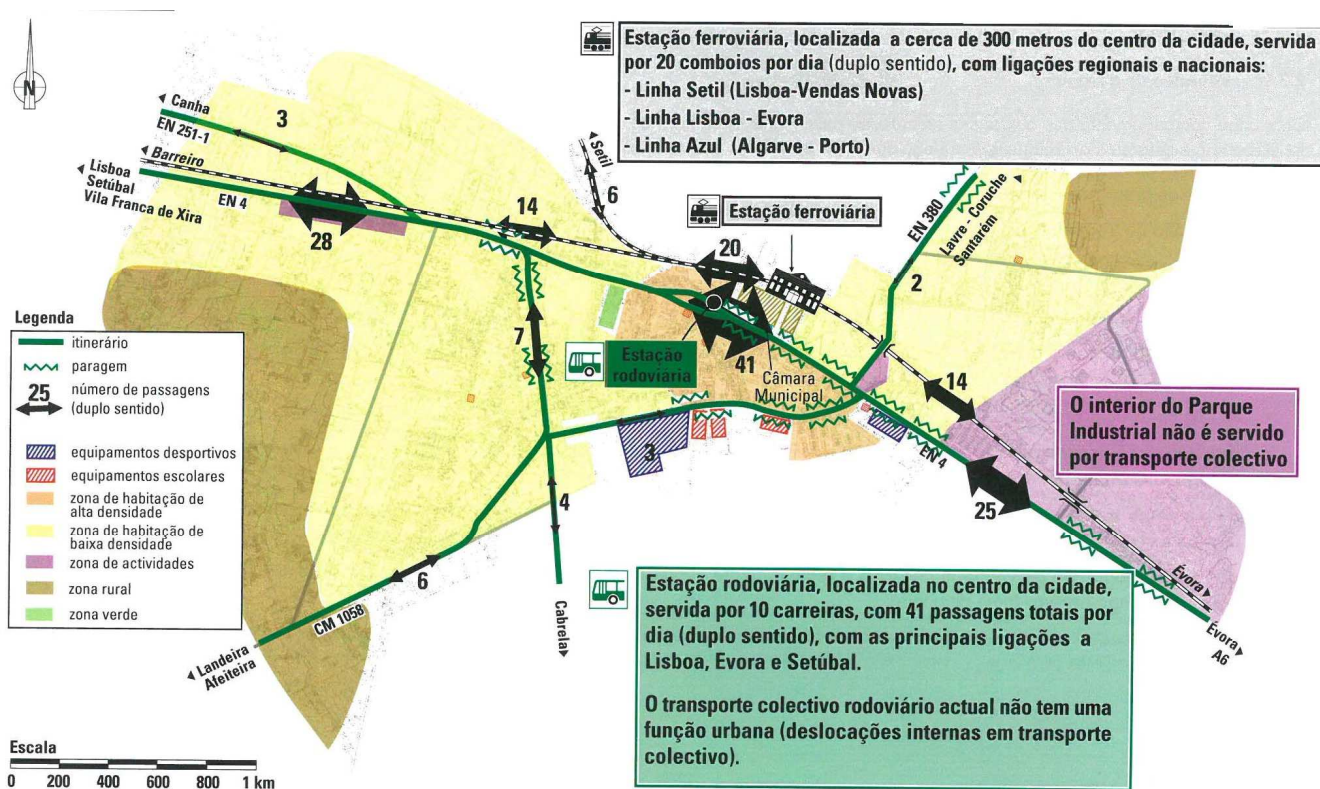


Figura 2 – Oferta em Transporte Coletivo (in Estudo de Circulação e Estacionamento na Cidade de Vendas Novas, CMVN – 2005)

2.1. Dinâmicas das Deslocações

Numa localidade onde os serviços e equipamentos se encontram polarizados, torna-se muito importante que a população consiga aceder facilmente à cidade. No entanto, muitas pessoas não o conseguem fazer por não terem meios próprios de deslocação, o que conjugado com as dificuldades económicas ou físicas, limita seriamente o acesso às oportunidades que o centro funcional proporciona. Acrescente-se que a grande extensão do perímetro urbano, com a consequente dispersão, gera a necessidade diária de deslocação, o que incentiva o uso do transporte motorizado particular.

Vendas Novas tem necessidade de responder ao desafio de melhor acessibilidade a todas as zonas de desenvolvimento urbano. A tendência das últimas décadas para a dispersão urbana conduziu a um ordenamento territorial de baixa densidade, espacial e funcionalmente segregado. A resultante dispersão da habitação, trabalho e lazer provoca um aumento da procura de transporte. A densidade mais baixa da população nas zonas periféricas dificulta a oferta de soluções de transportes coletivos pois acarreta custos elevados, o que dificulta a sustentabilidade de um sistema de transportes públicos.

Vendas Novas é um município em que a oferta de emprego, se localiza sobretudo nas suas áreas industriais/empresariais/logísticas e que, por isso, gera intensos **fluxos** diários de população. Estes movimentos são efetuados sobretudo por recurso ao automóvel particular gerando três tipos de constrangimentos: mobilidade pouco amiga do ambiente, forte necessidade de estacionamento e insegurança no uso de modos de mobilidade suaves. De facto na cidade a situação é bastante evidente, gerando problemas diversos que incluem a desqualificação do espaço público, a invasão do espaço pedonal e o aumento de situações de insegurança rodoviária.

Dados sócio-económicos e ocupação do solo

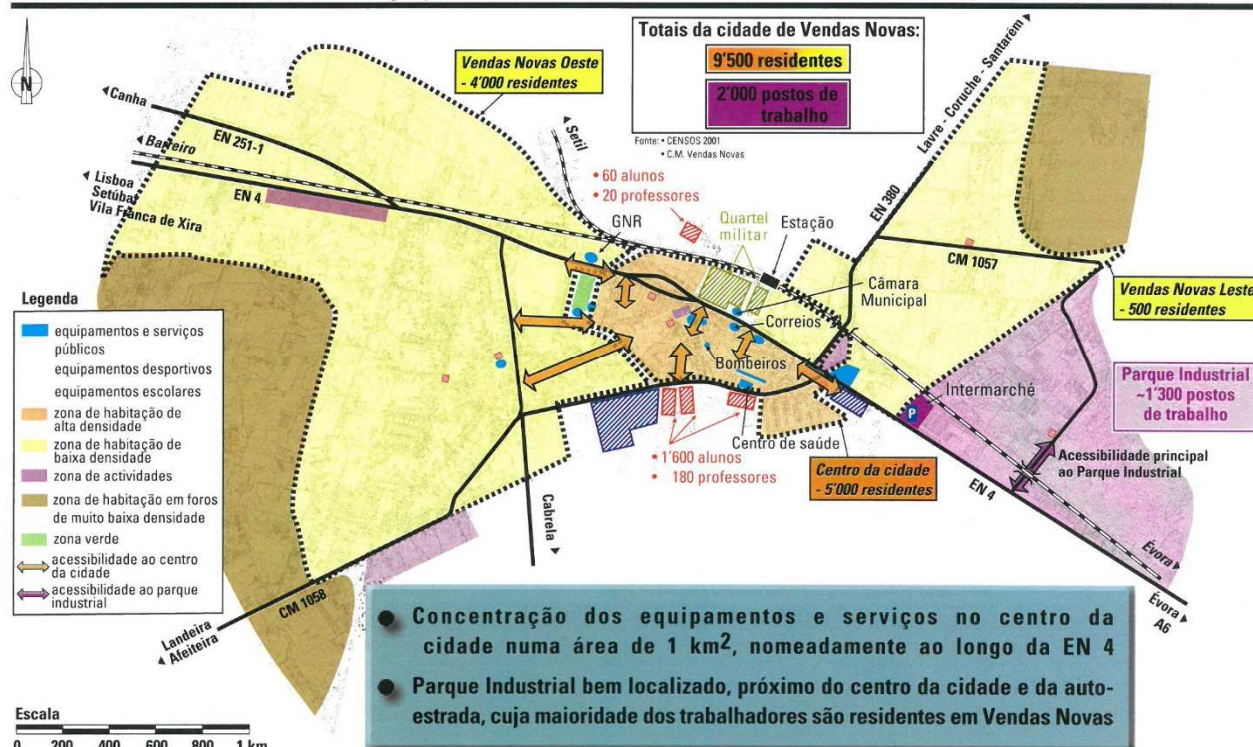


Figura 3 – Dados socioeconómicos e ocupação do solo (in Estudo de Circulação e Estacionamento na Cidade de Vendas Novas, CMVN – 2005)

Em relação à rede pedonal esta existe formalmente dentro dos aglomerados, com dimensões mais amplas e confortáveis nas zonas mais recentes, mas ainda assim com diversos problemas, nomeadamente dimensionamento, desenho pouco cuidado e ausência de vegetação que proporcione sombra. Na zona consolidada, a situação agrava-se, e é frequente a existência de inúmeras situações de conflito entre o estacionamento automóvel e a rede pedonal, sendo esta muitas vezes anulada em detrimento do estacionamento. Esta situação gera também questões de segurança, uma vez que os peões acabam por usar a via rodoviária para os seus percursos, porque o seu espaço está ocupado.

Nos últimos anos, tem sido efetuado um esforço pelo incremento da mobilidade pedonal e do estímulo ao gradual abandono da utilização do veículo automóvel individual no município. Exemplo desta situação é o plano de eliminação de barreiras arquitetónicas desenvolvido pelo município. Outra medida foi a introdução de uma pista ciclável, na entrada poente da cidade, garantindo acessibilidade por ciclovia entre a zona industrial e o centro consolidado. Esta foi uma importante medida de estímulo à utilização de meios de mobilidade suave, tendo no entanto algumas questões que necessitam de melhoria para que se torne mais utilizável e apelativa. De facto, sendo Vendas Novas uma cidade plana,

tem ampla apetência para este tipo de mobilidade, no entanto, é cada vez menos usual encontrar pessoas das camadas mais jovens a deslocarem-se de bicicleta.

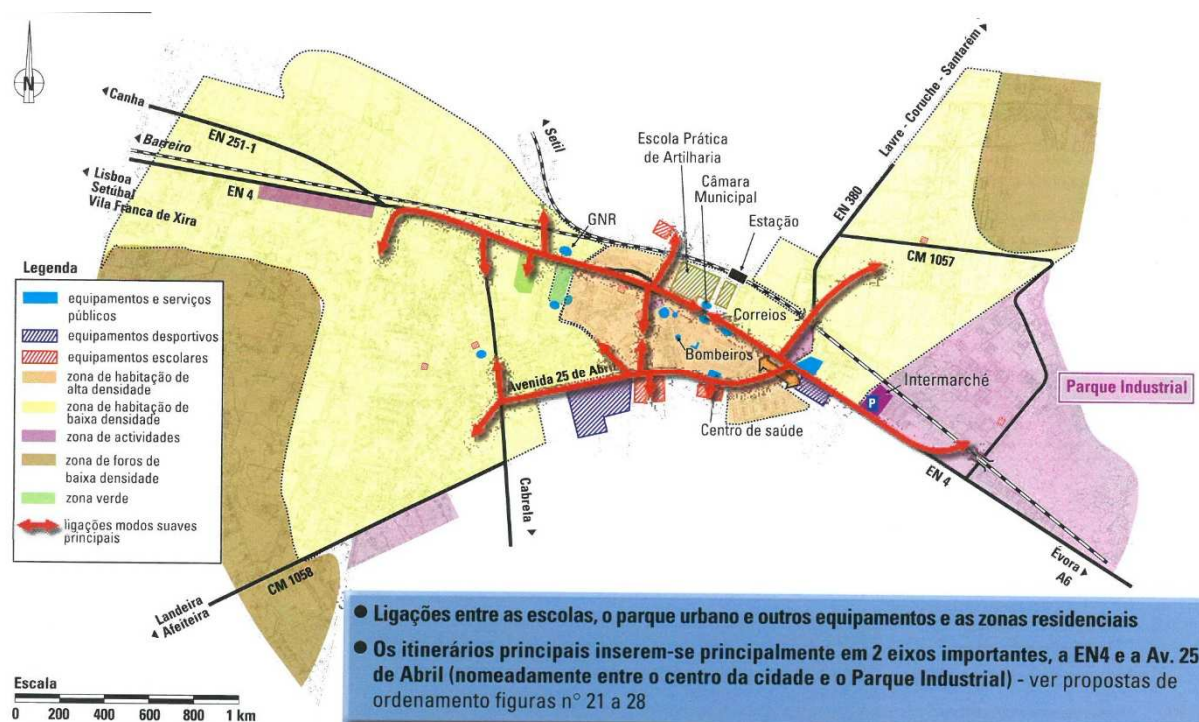


Figura 4 – Rede ciclável proposta no Estudo de Circulação e Estacionamento na Cidade de Vendas Novas, CMVN – 2005

No sistema de mobilidade de Vendas Novas, os interfaces são outra das suas maiores fragilidades. A existência de linha férrea, de transportes públicos rodoviários e de rede pedonal e ciclável associada a situações de topografia praticamente plana, seria suficiente para que a mobilidade por meios suaves se efetivasse de forma intuitiva. No entanto a articulação dos vários sistemas ainda não se encontra bem definida, o que é notório por exemplo na sua estação férrea (localizada no centro consolidado), onde não existe um espaço com capacidade suficiente para permitir que a população estacione o seu carro, transferindo-se para outro meio de mobilidade o que, associado à dificuldade que os autocarros de transportes públicos têm em circular e parar devido à escassa dimensão do espaço disponível, torna muito ineficiente a articulação de meios de mobilidade.

2.2. Debilidades e Potencialidades

A cidade de Vendas Novas tem forte potencial para fomentar a mobilidade por meios suaves, e consequentemente promover a redução de emissão de carbono. No entanto diversos fatores geram ineficiências no seu sistema, necessitando de ajustamentos que reequilibrem e articulem os vários meios. As principais prioridades têm de passar pela resolução das seguintes problemáticas:

- Questões de segurança, ruído e emissões de carbono ao longo da EN4 que atravessa a cidade de VN, com maior evidência nos seus extremos (nascente e poente);
- Pouca articulação entre os interfaces dos transportes públicos e os transportes privados, dificultando o estímulo à sua utilização;
- Rede pedonal desconfortável e pouco atrativa. O uso do automóvel privado sobrepõe-se aos modos suaves, gerando insegurança;
- Demasiado espaço consumido pelos meios motorizados, quer em termos de faixa de rodagem, quer em espaço de estacionamento, originando desconforto aos peões;
- Existência de barreiras arquitetónicas que dificultam a circulação de pessoas com mobilidade reduzida;
- Dificuldade em aceder aos equipamentos e serviços centrais para a população que reside na periferia e que apresenta poucos recursos e/ou limitações físicas, ou não possui transporte automóvel;
- Grande extensão do perímetro urbano obriga a grande número de deslocações diárias, com longas distâncias a percorrer;
- Grande potencial para a existência de uma rede ciclável ou pedonal eficiente devido às características topográficas do território, no entanto esta encontra-se apenas parcialmente implementada, não funcionando como uma rede e portanto não constituindo uma verdadeira alternativa.

3. ESTRATÉGIA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Em toda a Europa, o aumento do tráfego no centro das cidades conduz a um fenómeno de congestionamento crónico, com inúmeras consequências nefastas em termos de tempo perdido e de poluição. A poluição atmosférica e sonora intensifica-se todos os anos, sendo a circulação nas cidades responsável por 40% das emissões de CO₂ e de 70% das emissões de outros poluentes resultantes dos transportes rodoviários¹.

Embora estes problemas surjam a nível local, é à escala continental que o seu impacto é mais sentido: poluição atmosférica, alterações climáticas, aumento dos problemas de saúde, congestionamento do trânsito e do estacionamento, elevada dependência dos combustíveis fósseis, etc. No entanto, para atingir os objetivos de eficiência energética e redução das emissões de CO₂ a nível global, é essencial atuar a nível local.

Repensar a mobilidade urbana passa pela otimização da utilização de todos os meios, pela organização da intermodalidade, entre diferentes meios de transporte coletivo (comboio, autocarro, táxi) e particular (automóvel, motorizada, bicicleta, deslocação a pé). Passa igualmente pela consecução dos objetivos comuns de prosperidade económica, de gestão da procura de transportes como garantia da mobilidade, qualidade de vida e defesa do ambiente. Há igualmente que conciliar os interesses dos transportes de mercadorias e de passageiros, independentemente do meio de transporte utilizado.

A mobilidade urbana é reconhecida como um fator importante de contribuição para o crescimento e criação de emprego e, é-lhe reconhecido um forte impacto no desenvolvimento sustentável. No entanto, para que a Estratégia de mobilidade seja eficaz, as políticas de mobilidade urbana devem adotar uma abordagem tão integrada quanto possível, combinando as respostas mais adaptadas a cada problema individual: uso do solo, regeneração urbana e ambiental, rede de transportes públicos, inovação tecnológica, desenvolvimento de sistemas de transportes não poluentes, seguros e inteligentes, incentivos económicos e alterações regulamentares.

O desafio que o desenvolvimento sustentável representa para as zonas urbanas é imenso: conciliar o desenvolvimento económico da cidade e aglomerados urbanos, e a acessibilidade com a melhoria da qualidade de vida e com a defesa do ambiente. Face a estas questões de múltiplas implicações, têm de ser criadas respostas integradas que abrangem as diversas dimensões do desenvolvimento urbano.

¹ COMISSÃO EUROPEIA; “Por uma nova cultura de Mobilidade Urbana”, Livro Verde, (COM2007), 2007

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Vendas Novas deve contribuir, de forma articulada, para a prossecução dos seguintes objetivos² gerais:

- a) Melhoria da eficiência e da eficácia do transporte de pessoas e bens;
- b) Promoção de uma harmoniosa transferência para modos de transporte mais limpos e eficientes;
- c) Garantia de um sistema de acessibilidades e transporte mais inclusivo;
- d) Redução do impacto negativo do sistema de transportes sobre a saúde e a segurança dos cidadãos, em particular dos mais vulneráveis;
- e) Redução da poluição atmosférica, do ruído, das emissões de gases com efeito de estufa e do consumo de energia.

De modo a atingir os objetivos acima mencionados, definem-se assim os objetivos específicos:

1. **Integração das políticas de uso do solo e de mobilidade e transportes.** Implica o desenvolvimento de políticas concertadas de urbanismo e transportes, que disciplinem e restrinjam o crescimento urbano, e que influenciem padrões de urbanização e requalificação urbana que incrementem a acessibilidade à habitação, emprego, comércio e serviços, bem como outras atividades, sem necessidade de deslocações com recurso ao automóvel. Desenvolvimento de soluções urbanas compactas, com aposta na diversidade e complementaridade de usos e funções urbanas, de modo a favorecer a mobilidade em modos não motorizados;
2. Apostar em modos de **mobilidade suaves**, através da **qualificação do espaço público** de modo a tornar mais atraentes e seguras as deslocações a pé e de bicicleta;
3. Promover o **uso racional** dos modos individuais motorizados. Implica a gestão da **circulação**, do **estacionamento**, dos **transportes públicos**, de modo a aumentar a eficiência dos sistemas de deslocações urbanas e promover a mudança do automóvel para outros modos de transporte mais amigos do ambiente.
4. Melhorar a **segurança urbana rodoviária**;
5. **Melhorar a qualidade de vida dos cidadãos** pela redução dos impactos negativos (sociais, ambientais e económicos) da mobilidade. Criação de zonas com redução de velocidades, moderação e restrições à circulação automóvel, dando prioridade ao peão, que fomentem a utilização de modos suaves em condições de segurança;

² Objetivos definidos no aviso de candidatura “Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável definido ao nível de NUTS III”

6. Estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades, de modo a garantir a qualidade e segurança. Implica uma aposta na **Intermodalidade**, de modo a integrar os diferentes modos de transporte, facilitar a mobilidade e o transporte multimodal sem descontinuidades;
7. Garantir níveis adequados de acessibilidade oferecida pelo sistema de **transportes públicos** a todos os cidadãos. Implica aumentar a eficiência e atratividade do transporte público, não só nas deslocações urbanas, como nas deslocações regionais e inter-regionais.
8. Melhorar a **informação aos cidadãos** sobre os sistemas de transporte e mobilidade, garantindo a existência de informação atualizada e integrada sobre o sistema de transportes e mobilidade;
9. Assegurar a **participação pública** nos processos de decisão associados à mobilidade, e intensificar as ações de educação, formação e sensibilização para uma nova cultura da mobilidade;
10. Desenvolver medidas com vista a melhorar a **eficiência da logística urbana**, incluindo a distribuição urbana de mercadorias, reduzindo simultaneamente as externalidades conexas, como as emissões de gases com efeito de estufa, a poluição e o ruído. Implica integrar as necessidades de distribuição urbana de mercadorias nos processos de planeamento urbano.

3.1. Usos do Solo e Ocupação Urbana

A promoção de um **Urbanismo de proximidade**, com uma **ocupação urbana densa**, mais compacta e com maior diversidade de usos, contribui para a realização de um maior número de deslocações em modos suaves. Adicionalmente, defende-se a promoção de um desenvolvimento urbano coordenado, orientado principalmente para aumentar a acessibilidade em modos alternativos ao automóvel, limitar as distâncias das deslocações em transporte individual, restringir de forma proactiva o espaço dedicado ao automóvel e realocar o espaço rodoviário para outros meios de transporte, renovar e melhorar a qualidade do centro urbano, estabelecendo boas ligações em transporte público e modos suaves. Implica o desenvolvimento de políticas concertadas de urbanismo e transportes, que disciplinem e restrinjam o crescimento urbano.

Concorre para este objetivo a Delimitação de uma Área de Reabilitação Urbana, que tem como um dos seus objetivos estratégicos a promoção da utilização dos modos suaves, através da criação de espaço público atrativo, confortável e acessível, que convide à vivência urbana. A presença de comércio, cafés, restaurantes e atividades culturais, em zonas maioritariamente residenciais, contribui para uma maior vivência do espaço público, promovendo também deste modo a sua segurança. Qualificação das áreas

próximas dos interfaces de transportes públicos, e criação de uma rede de percursos pedonais e cicláveis.

Comunidades bem-sucedidas requerem um vasto leque de serviços de proximidade, nomeadamente comércio, serviços educativos, de saúde, religiosos e institucionais. Estes necessitam ser convenientemente localizados e ligados a áreas residenciais por vias seguras e confortáveis, a distâncias que permitam a mobilidade por modos suaves.

3.2. Modos Suaves

É reconhecida a importância das redes de mobilidade em modos suaves, nomeadamente as redes pedonais e cicláveis, como forma de promover padrões de mobilidade mais sustentáveis, e ao mesmo tempo a regeneração urbana, pois a mobilidade em modos suaves favorece a vivência do espaço público e consequentemente a sua qualificação. Favorece também a sustentabilidade da economia local, não só em termos de comércio como de serviços de proximidade, contribui para a redução dos impactos negativos provocados pelo uso do transporte motorizado, e aumenta o bem-estar e a saúde dos cidadãos.

No entanto, *“durante as últimas décadas, as políticas de planeamento e de transportes promoveram a utilização do automóvel, negligenciando as necessidades dos peões e ciclistas. Como resultado, as condições para a utilização dos modos suaves deterioraram-se e um maior número de deslocações passou a ser realizado em automóvel. O aumento das distâncias de viagem, associado à dispersão urbana e à segregação dos usos do solo, bem como a ausência de um desenho urbano atraente, adequado e seguro dentro dos aglomerados urbanos, contribuíram para a redução das deslocações a pé e para o não desenvolvimento do uso da bicicleta.”*³

Apostar em modos de **mobilidade suaves**, implica **qualificação do espaço público** de modo a tornar mais atraentes e seguras as deslocações a pé e de bicicleta. Medidas de incentivo à vivência do espaço público, favorecem a mobilidade por modos suaves. São questões indissociáveis e complementares. Tal como limitar as distâncias das deslocações em modo individual e restringir de forma proactiva o espaço dedicado ao automóvel e, realocar o espaço rodoviário para outros meios de transporte.

³ IMTT, “Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, Pacote da Mobilidade, 2011

Não existe uma solução única para promover a mobilidade por modos suaves, no entanto, há que tornar atraentes e seguras as alternativas à utilização de transporte particular, nomeadamente deslocações a pé e de bicicleta. Para promover a atratividade e segurança das deslocações a pé e de bicicleta, estes meios deverão estar totalmente integrados no desenvolvimento e acompanhamento das políticas de mobilidade urbana. As infraestruturas devem ser adequadas aos modos suaves, e garantir condições de segurança na sua utilização.

Torna-se também essencial cativar a população para esta nova cultura da mobilidade, e desmistificar o estigma associado aos modos suaves. Deverão desenvolver-se formas inovadoras de garantir o total envolvimento das famílias, das crianças e dos jovens no desenvolvimento destas políticas. A realização de iniciativas na cidade, nas empresas e escolas pode incentivar o transporte a pé e de bicicleta, através, por exemplo, de jogos de circulação, concursos, avaliação da segurança rodoviária e de iniciativas educativas.

3.2.1. Deslocações Pedonais

Em relação à rede pedonal esta existe formalmente dentro dos aglomerados, com dimensões mais amplas e confortáveis nas zonas mais recentes, mas ainda assim com diversos problemas. Nos núcleos consolidados, as dificuldades acentuam-se, e é frequente a existência de inúmeras situações de conflito entre o estacionamento automóvel e a rede pedonal, sendo esta muitas vezes anulada em detrimento do estacionamento. Esta situação gera também questões de insegurança, uma vez que os peões acabam por usar a via rodoviária para os seus percursos, porque o seu espaço está ocupado.

A falta de espaços urbanos qualificados, confortáveis e seguros é dissuasora da mobilidade pedonal. No entanto, esta é também uma questão cultural, que importa modificar.

Diversos estudos internacionais apontam a mobilidade pedonal como a mais eficiente nas deslocações até 1km, enquanto que a utilização da bicicleta é uma opção mais competitiva nas deslocações até 4km, tornando-se um modo até mais rápido que o uso do automóvel particular, uma vez que este obriga a despendar tempo de estacionamento e tempo de acesso ao veículo.⁴

⁴ IMTT, “Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, Pacote da Mobilidade, 2011

Os peões constituem a base da cultura urbana das cidades, sendo essenciais para a vitalidade económica, social e cultural, e para fomentar a segurança dos aglomerados urbanos, pois a presença de pessoas na rua contribui para um maior controlo do espaço público.⁵

Revela-se fundamental assegurar a acessibilidade a pé a todos os cidadãos, nomeadamente os mais vulneráveis, crianças, idosos e pessoas com mobilidade condicionada.

Neste âmbito o Município de Vendas Novas encontra-se a desenvolver um estudo para eliminação de barreiras arquitetónicas no espaço público. Em simultâneo encontram-se em estudo um conjunto de intervenções de requalificação urbana com vista a promoção da mobilidade por modos suaves, de modo a tornar as vias seguras, atrativas e confortáveis.

Em simultâneo a Estratégia de promoção da sustentabilidade territorial exige um esforço de planeamento urbano, no sentido de controlar a expansão urbana, que se afirma como uma externalidade negativa para uma gestão urbanística eficaz. Concorre para este objetivo a Alteração da Delimitação da Área de Reabilitação Urbana, com vista a regeneração da cidade existente, numa perspetiva integrada de regeneração do tecido urbano, social e económico da cidade, favorecendo a mistura funcional e a densificação urbana, que contribuem de modo decisivo para o fomento de modos de mobilidade suaves, mais amigos do ambiente e do cidadão. Todo o desenho urbano deve ser repensado à escala do cidadão e numa perspetiva integrada de qualidade urbana e paisagística, qualidade ambiental, integração social, dinamização do espaço público, vivência urbana e dinamização económica.

3.2.2. Deslocações Cicláveis

O uso da bicicleta faz parte da tradição de Vendas Novas, no entanto, este meio de transporte tem vindo a cair em desuso, a favor do automóvel particular. Hoje em dia, é reduzido o número de pessoas que circulam de bicicleta.

A bicicleta é considerada o meio de transporte mais eficaz para percursos urbanos entre cerca de 1km e até 4km.⁶ São inúmeros os benefícios da utilização da bicicleta, permite a rapidez necessária dentro da cidade, sendo simultaneamente económica, amiga do ambiente e sustentável e, por ser um transporte de velocidade reduzida, cria uma natural acalmia de tráfego, o que para um centro urbano,

⁵ English Partnerships, “Urban Design Compendium”; English Partnerships, 2000

⁶ IMTT, “Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, Pacote da Mobilidade, 2011

se traduz numa maior segurança para peões e por consequência num potencial aumento do número de pessoas na cidade. A bicicleta reduz o consumo de energia, tem um menor impacto na qualidade do ambiente urbano (não poluente e sem ruído) e da paisagem, consome menos espaço, traz benefícios para a saúde física e mental, associados à prática de exercício físico, aproxima-nos enquanto comunidade, facilita o contacto interpessoal, fomentando uma comunidade mais próxima e colaborativa. *De bicicleta sentimos e vivemos a cidade de outra forma, fora da bolha de ar condicionado, dos congestionamentos, da agressividade e do stress da velocidade automóvel, com tempo para ver, parar, observar, para dizer bom dia ao vizinho, para conhecer e comprar no comércio local e para desfrutar do espaço público com qualidade.*⁷

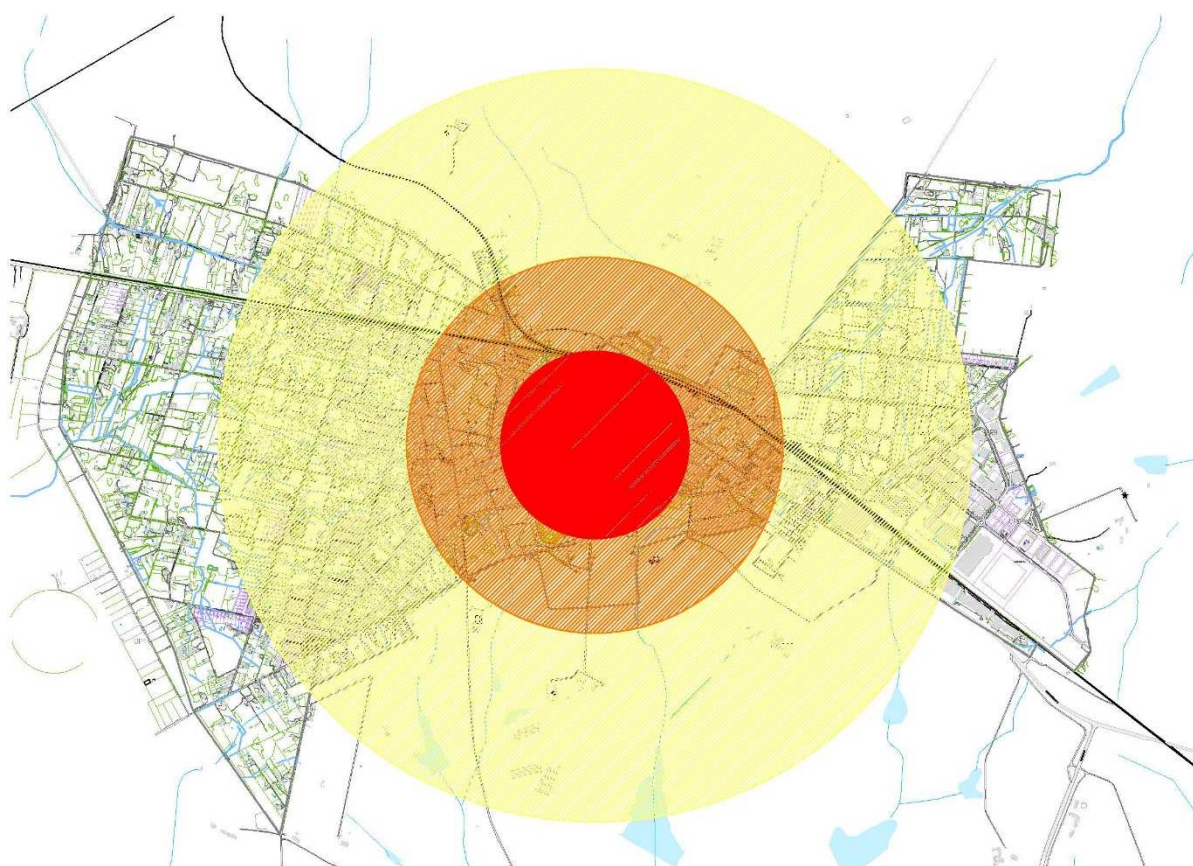


Figura 5 – Planta da Cidade de VN com indicação de distâncias facilmente percorráveis em modos suaves. Distância máxima de 500m a partir do Centro Educativo, indicada pelo círculo a vermelho. A cor-de-laranja distância máxima de 1km partindo do mesmo ponto. Ambas distâncias facilmente percorráveis a pé. O círculo a amarelo indica a distância de 2km (raio), partindo do mesmo ponto – distância facilmente percorrável de bicicleta. O diâmetro de 4km é facilmente percorrável de bicicleta em toda a sua extensão.

⁷ <https://ciclaveiro.wordpress.com/2015/08/01/pedalar-por-uma-cidade-mais-feliz/>

Para além dos benefícios ambientais, sociais e económicos para o utilizador, o uso dos modos suaves de mobilidade reduz significativamente os custos para a sociedade, quando contabilizando os custos totais relacionados com a utilização do transporte motorizado, nomeadamente com construção e manutenção de infraestruturas, acidentes, consumo de energia, poluição ambiente, saúde, espaço ocupado, etc.

Para além dos benefícios anteriormente referidos, a bicicleta pode constituir um importante modo de ligação ao transporte coletivo, podendo assim desempenhar um papel determinante para a atratividade do transporte público, pois permite aumentar a distância das deslocações, face à deslocação pedonal.

De modo a afirmar a utilização da bicicleta como uma alternativa eficiente de transporte urbano, a configuração da rede ciclável deve permitir a ligação entre as zonas residenciais e o centro urbano, os principais polos passíveis de gerar deslocações em bicicleta (equipamentos escolares, desportivos e de lazer, pólos de emprego) e os interfaces de transporte.

Importa sublinhar que a rede ciclável não é apenas composta por ciclovias de utilização exclusiva da bicicleta. Esta pode ser constituída por todo um conjunto de percursos de ligação e acessos internos aos aglomerados urbanos e aos bairros, itinerários de passeio e lazer, com formas e funções diferentes, sendo possível identificar as seguintes tipologias de percursos cicláveis⁸:

- **Via banalizada (coexistência):** Percurso onde a circulação de bicicletas ocorre em convivência com o tráfego motorizado no espaço viário. Regra geral é unidirecional seguindo o sentido do trânsito. De acordo com o código da Estrada, a circulação em bicicleta é livre na generalidade das vias, excetuando autoestradas e vias equiparadas.
- **Faixa Ciclável:** espaço próprio e exclusivo para bicicletas, fazendo parte integrante da faixa de rodagem. Não existe uma separação física entre os canais rodoviários e cicláveis, sendo a diferenciação de espaços assegurada com sinalização horizontal, através de marcações no pavimento (o espaço não é segregado, mas também não é partilhado). É sempre unidirecional, seguindo o sentido do trânsito, e localiza-se habitualmente do lado direito da via, encostado ao lancil, ou ainda, entre o espaço de estacionamento e a faixa de rodagem.
- **Pista Ciclável:** Percurso em canal próprio, segregado do trânsito motorizado, com separação física do espaço rodoviário. Pode ser uni ou bidirecional, e implementada paralelamente à rede viária (à cota do passeio ou a um nível intermédio entre este e o espaço rodoviário), ou ter

⁸ IMTT, “Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, Pacote da Mobilidade, 2011

traçado autónomo em relação a esta (caso das pistas cicláveis em zonas verdes). Pode permitir o uso por peões e outros meios não motorizados.

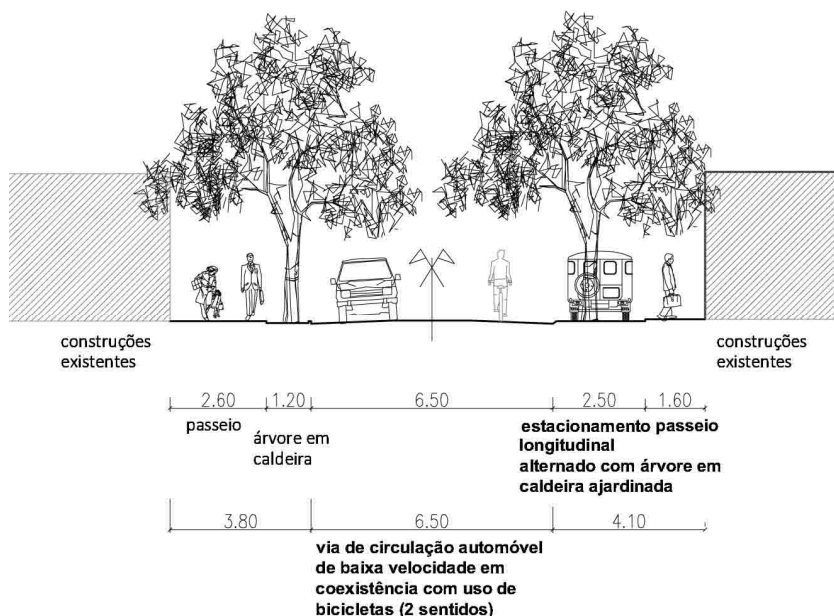


Figura 6 – Proposta de Requalificação Urbana da Av. Marechal Craveiro Lopes, onde com medidas de acalmia do trânsito, se pretende que as bicicletas possam circular de forma segura em coexistência com o trânsito motorizado, partilhando a faixa de rodagem (via com 2 sentidos). Passeios mais largos e com condições de conforto, nomeadamente sombra, permitem deslocações a pé.

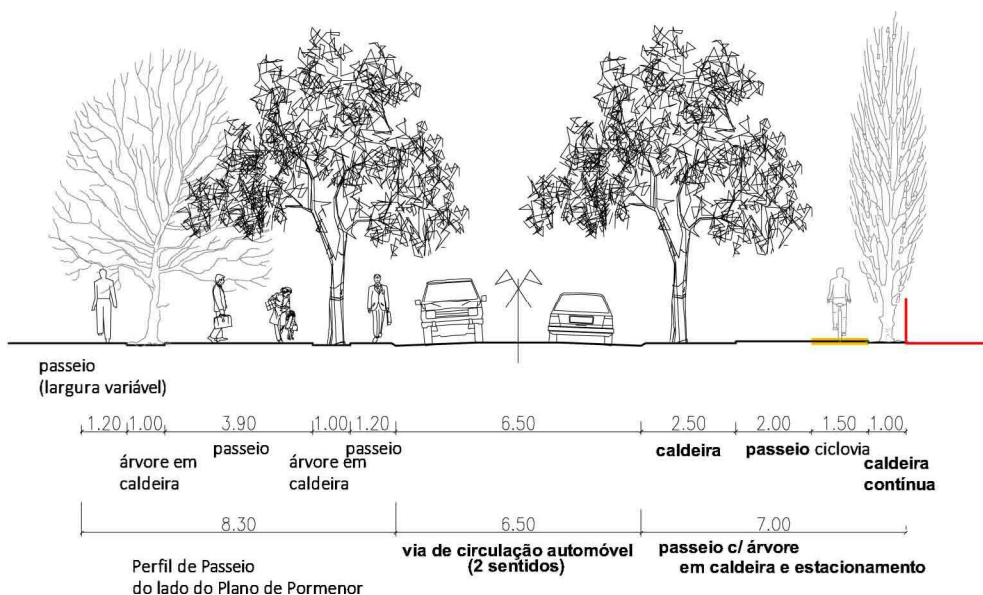


Figura 7 – Proposta de Requalificação Urbana da Rua 7 (Plano de Pormenor da Entrada Sul da cidade de VN). Propõem-se medidas de acalmia do trânsito, em paralelo com a construção de uma ciclovia que acompanha o amplo passeio arborizado. Deste modo pretende-se fomentar o uso dos modos suaves em condições de segurança e conforto.

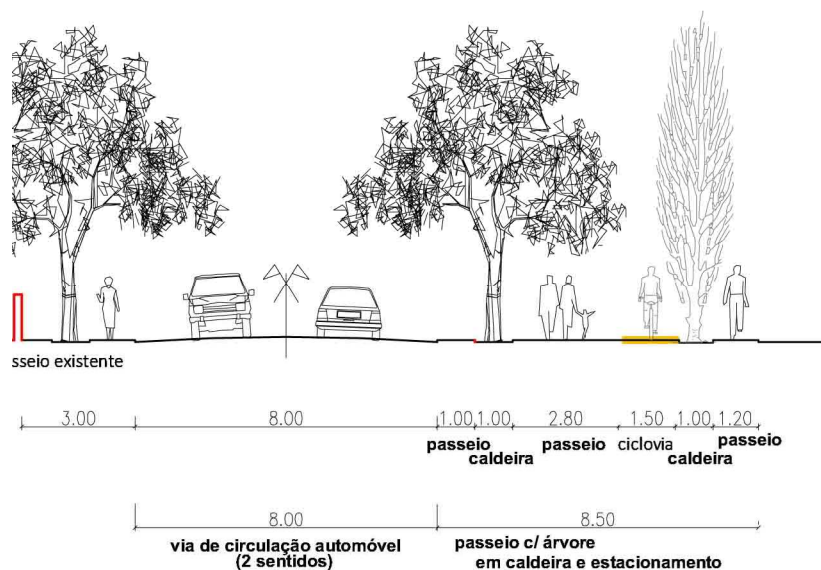


Figura 8 – Proposta de Requalificação Urbana da Av. 25 de Abril. Propõem-se medidas de acalmia do trânsito, em paralelo com a construção de uma ciclovia que acompanha o amplo passeio arborizado. Deste modo pretende-se fomentar o uso dos modos suaves em condições de segurança e conforto.

3.3. Promover o Uso Racional dos Modos Motorizados

Promover o **uso racional** dos modos individuais motorizados. Implica a gestão da circulação, do estacionamento, dos transportes públicos, de modo a aumentar a eficiência dos sistemas de deslocações urbanas e promover a mudança do automóvel para outros modos de transporte mais amigos do ambiente. Mais uma vez, é uma questão indissociável do desenvolvimento de políticas concertadas de urbanismo e transportes, que disciplinem e restrinjam o crescimento urbano. Em paralelo é necessário apostar num desenho urbano que restrinja o espaço dedicado ao automóvel, dissuadindo a sua utilização.

As campanhas de sensibilização são também essenciais para promover estilos de vida menos dependentes do automóvel.

Nas deslocações interurbanas, pode fomentar-se uma utilização mais sustentável do automóvel particular encorajando as pessoas, por exemplo, a partilhá-lo, o que implicará a existência de menos carros na estrada, transportando cada um deles mais pessoas. Em simultâneo, desenvolver ações de sensibilização no sentido de promover a utilização do transporte público as deslocações regionais e inter-regionais.

A reformulação parcial da rede viária de Vendas Novas, alterando a circulação em algumas ruas para sentido único, modificando rotas e percursos, em articulação com o design dos passeios e da introdução de sinalética horizontal, pode favorecer os modos suaves. Não se trata de abolir o uso do automóvel privado, mas sim equilibrar a balança no sentido dos transportes públicos e dos modos suaves. No fundo, trata-se de não conceder tantas oportunidades ao modo de transporte particular motorizado, num território com uma capacidade invejável para acolher modos suaves.

3.4. Estacionamento

O estacionamento é um dos principais componentes do sistema de mobilidade, e a sua gestão adequada pode contribuir para regular a utilização do automóvel privado, sobretudo nas zonais centrais, onde a pressão da procura sobre a oferta é mais elevada.

Até há bem pouco tempo, a resposta da generalidade dos municípios à pressão da procura sobre a oferta de estacionamento passava pelo aumento desta última, que era rapidamente absorvida pela procura existente e pela procura anteriormente reprimida, conduzindo a novas situações de rutura.

Atualmente, já há a perceção de que este modelo é insustentável, e que a gestão do estacionamento deve contribuir para uma utilização racional do transporte motorizado privado, a favor de uma mobilidade mais sustentável.

A gestão do estacionamento é complexa, e obriga a encontrar um equilíbrio entre a necessidade e a oferta de estacionamento, sendo necessário considerar diversos fatores, nomeadamente:

- Necessidades dos diferentes tipos de utilizadores: residentes, trabalhadores, visitantes, etc;
- Tipo de oferta existente;
- Regulação através de regulamentos, tarifários, sensibilização;
- Mecanismos de controlo e fiscalização;
- Ocupação do solo, alternativas em termos de transporte, necessidade de preservação do espaço público, acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada;
- Criação de parques de dissuasão atrativos em termos urbanos, próximos e sem custos para os utilizadores

Propomos desenvolver um modelo de gestão do sistema de estacionamento que tenha capacidade de influenciar:

- O comportamento dos condutores relativamente à intensidade de utilização do automóvel e às suas escolhas modais, nomeadamente nas deslocações pendulares⁹;
- A pressão que é exercida sobre o sistema de circulação rodoviário, particularmente nas zonas centrais, ou seja, reduzir a utilização do automóvel privado;
- A ocupação do espaço público pelo estacionamento;
- A aquisição de veículos automóveis por parte da população residente, a longo prazo.

3.5. Segurança Rodoviária

O número de acidentes rodoviários nas cidades tem vindo a aumentar. Segundo a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, 71% dos acidentes com vítimas ocorreram dentro das cidades. Os peões e os ciclistas, por serem os mais vulneráveis, apresentam maior gravidade.

Em 2003 foi aprovado o **Plano Nacional de Prevenção Rodoviária**, o qual estabeleceu como meta a redução em 50% o número de vítimas mortais e feridos graves. No seu seguimento, foi desenvolvida a Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, que constitui o documento orientador das políticas de prevenção e de combate à sinistralidade rodoviária.

Dadas as consequências humanas, sociais e económicas da sinistralidade rodoviária é necessário desenvolver políticas onde o tema da segurança tenha especial relevância.

Definem-se como objetivos principais, os enumerados em seguida:

- Velocidades praticadas mais seguras. Redução das velocidades dentro da cidade e dos aglomerados urbanos, através de um desenho urbano que potencie ativamente a redução da velocidade, e criação de zonas de velocidade 30 (velocidade máxima 30km/h);
- Maior segurança para os peões e para os ciclistas;
- Maior segurança para os veículos de duas rodas;
- Menor sinistralidade;
- Infraestrutura rodoviária mais segura.

Para melhorar a segurança rodoviária, há que fomentar um comportamento mais prudente por parte dos automobilistas, motociclistas, ciclistas e peões. Para aumentar a consciencialização dos cidadãos

⁹ Deslocações diárias da população residente para o seu local de trabalho ou estudo.

sobre o seu comportamento na estrada, há que dar prioridade a campanhas de educação e informação. Sugere-se a organização de campanhas de segurança e de iniciativas especiais de formação dos jovens e adultos.

Melhorar a segurança das infraestruturas e a perceção de segurança por parte dos utilizadores, depende em grande medida do ambiente urbano. A existência de infraestruturas de elevada qualidade urbana e paisagística, incluindo bons passeios para peões e faixas para ciclistas, pode fazer diferença. Melhorar a visibilidade e reduzir a velocidade, possivelmente aumentando a presença de agentes de autoridade, pode contribuir para aumentar o sentimento de segurança.

3.6. Qualidade do Ambiente Urbano

A qualidade do ambiente urbano é um dos principais fatores de atratividade, e assenta em quatro vertentes principais:

- Qualidade do espaço público e paisagem urbana;
- Conforto e segurança na utilização do espaço público;
- Ruído;
- Poluição atmosférica e emissão de gases com efeito de estufa.

O espaço público deve ser o local de excelência para a vida em cidade, para os intercâmbios sociais e económicos, promovendo o sentido de cidadania, a competitividade económica, e contribuindo para a criação de locais atrativos cheios de vitalidade e vivência urbana. Contudo, o desenho urbano, nomeadamente das ruas, é frequentemente direcionado para tornar eficientes as deslocações em automóvel, negligenciando peões e ciclistas, criando deste modo poucas oportunidades para as desejadas interações e para o usufruto deste espaço.¹⁰

Esta supremacia do automóvel leva frequentemente à degradação do espaço público e à criação de uma paisagem urbana pobre em estética e vegetação, e globalmente pouco amigável. Mesmo as medidas que visam minimizar a ocupação abusiva pelo automóvel (por exemplo colocação de pilaretes, introdução de vias/espacos reservados, etc.) podem acabar por contribuir para a degradação do espaço urbano.

O Planeamento urbano deve apostar na requalificação urbana, e no desenho cuidado do espaço público. Deve fomentar a acessibilidade à habitação, emprego, comércio e serviços, bem como a outras

¹⁰ IMTT, “Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, Pacote da Mobilidade, 2011

atividades, sem necessidade de deslocações com recurso ao automóvel, o que exige o desenvolvimento de soluções urbanas compactas, com aposta na diversidade e complementaridade de usos e funções urbanas, de modo a favorecer a mobilidade em modos não motorizados.

3.7. Transporte Público e Intermodalidade

De acordo com o Livro Verde “Por uma Nova Cultura para a Mobilidade Urbana”¹¹, a Comissão Europeia defende que “Repensar a mobilidade urbana envolve otimizar a utilização de todos os diferentes modos de transporte e organizar a “*co-modalidade*” entre diferentes modos de transporte público (comboio, elétrico, metro, autocarro, táxi) e os diferentes meios de transporte individual (carro, motociclo, bicicleta, a pé)”. Para atingir estes objetivos é necessário estabelecer uma configuração eficiente do sistema de acessibilidades, de modo a garantir a qualidade e segurança. Implica uma aposta na **Intermodalidade**, de modo a integrar os diferentes modos de transporte, facilitar a mobilidade e o transporte multimodal sem descontinuidades. Há que garantir níveis adequados de acessibilidade oferecida pelo sistema de **transportes públicos** a todos os cidadãos. Implica aumentar a eficiência e atratividade do transporte público, não só nas deslocações urbanas, como nas deslocações regionais e inter-regionais.

A existência de um serviço de transporte público é um fator determinante para a **qualidade de vida** das pessoas e, deve assumir um papel de destaque na **atração de investimentos** e no **crescimento económico**¹².

Os cidadãos devem poder otimizar as suas deslocações através de ligações eficazes entre os diferentes meios de transporte. Cabe ao Município promover a intermodalidade, promover o acesso de todos os cidadãos ao transporte público, e redistribuir o espaço libertado pelas medidas de redução de utilização do automóvel particular. Também está provada a eficiência de sistemas de informação inteligentes e adaptados para conseguir essa interligação eficaz entre os diversos modos de mobilidade.

¹¹ COMISSÃO EUROPEIA; “Por uma nova cultura de Mobilidade Urbana”, Livro Verde, (COM2007), 2007

¹² IMTT, “Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, Pacote da Mobilidade, 2011



Figura 5 – Esquema de Mobilidade Sustentável ancorado nos modos suaves de mobilidade em articulação com o transporte público

Os **interfaces** são um elemento muito importante do sistema de mobilidade, uma vez que têm como principal objetivo reforçar a utilização do transporte público e, de igual modo, promover uma utilização conjunta deste com os modos suaves.

No sistema de mobilidade de Vendas Novas, os interfaces são uma das suas fragilidades. A existência de linha férrea, de transportes públicos rodoviários e de rede pedonal e ciclável associada a situações de topografia praticamente plana, seria suficiente para que a mobilidade por meios suaves se efetivasse de forma intuitiva. No entanto, a articulação dos vários sistemas ainda não se encontra bem definida, o que é notório, por exemplo, junto à estação férrea (localizada no centro consolidado), onde a dimensão do espaço para além de não permitir a adequada oferta de estacionamento, torna difícil a circulação de autocarros, contribuindo para a ineficiência da articulação de meios de mobilidade. Torna-se, assim, essencial criar um parque de estacionamento na proximidade da estação ferroviária, de modo a permitir a transferência de um modo de transporte para outro e, assim, fomentar deslocações regionais e inter-regionais em transporte público. É também essencial aumentar o número de carreiras existentes.

Em termos de transporte coletivo dentro do concelho, a oferta é quase exclusivamente regional e inter-regional. Com exceção do transporte escolar que é assegurado pela Câmara Municipal.

Vendas Novas é servida por Autocarros Regionais e Inter-regionais da Rodoviária do Alentejo e Rede de Expressos, e por Linha Ferroviária (Linha do Alentejo), que permitem a ligação a Évora, Beja, Algarve, Setúbal e Lisboa.

A rede de autocarros regionais atravessa grande parte da cidade, no entanto, não tem função urbana. Importa também salientar, que o Parque Industrial apenas é servido por transporte coletivo de forma periférica.

O Município está neste momento a desenvolver um estudo com vista à criação de um sistema de Transportes Públicos, que sirva as populações mais distantes dos serviços centralizados na sede de concelho e que não dispõem de meios de mobilidade própria ou que prefiram esta forma de deslocação para aceder às diversas zonas da cidade.

Rede de Transportes Públicos do Concelho de Vendas Novas

Este projeto tem como objetivo principal a integração da população de áreas mais periféricas ou com menos meios de mobilidade, de forma a melhorar a sua qualidade de vida, bem como reduzir as emissões de carbono considerando a tipologia de veículo(s) a utilizar no futuro e da redução de tráfego urbano pela esperada utilização coletiva deste equipamento.

Com os devidos estudos a desenvolver prevê-se a criação de pelo menos 1 itinerário a decorrer pelo menos 4 vezes ao dia. Além da(s) viatura(s) a utilizar far-se-á o desenvolvimento e aplicação da sinalética necessária e zonas de saída e entrada de passageiros, desenvolvendo-se também um plano de comunicação e marketing do projeto, nomeadamente para a promoção da mobilidade no concelho.

De forma a otimizar o serviço a prestar, o arranque far-se-á durante três meses em período experimental, podendo nesse período existir acertos de percursos e horários, passando posteriormente a carácter definitivo. Numa primeira fase, far-se-á uso dos equipamentos de transportes já existentes no Município e uma vez garantida a sua sustentabilidade será(ão) adquirida(s) viatura(s) modernas e de baixa emissão de carbono, considerando o obsoleto estado das viaturas atuais.

A Rede de Transportes será gerida e explorada diretamente pela Câmara Municipal, criando-se um regulamento próprio para estatuir as regras necessárias, fixando-se um sistema de tarifário que se pretende justo, proporcional e equilibrado no sentido de promover a sustentabilidade do serviço público em apreço, ficando assim o Município, dotado de um instrumento que lhe permite fazer face às necessidades de gestão e por outro lado, garantir aos munícipes/clientes a salvaguarda de valores essenciais como a segurança, acessibilidade e conforto.

Para implementar uma mobilidade assente nos modos suaves, é essencial apostar numa reorganização urbanística com vista a densificação do centro, a multifuncionalidade, de modo a reduzir a necessidade e a distância a percorrer nas deslocações. São fatores que estão diretamente relacionados e que obrigam a uma análise integrada das diversas vertentes.

3.8. Transporte de Mercadorias

A logística do transporte de mercadorias é muitíssimo importante para a economia do Concelho, e pode afetar a atratividade e qualidade de vida urbana, seja em termos de aumento do trânsito motorizado, com o conseqüente congestionamento das vias de circulação, aumento de emissões poluentes, ruído, segurança e em último caso degradação do espaço público. Uma mobilidade sustentável requer que o comércio, as empresas e as zonas onde estão instaladas atividades económicas, incluindo terminais de mercadorias e estações ferroviárias, sejam bem servidas por redes de transportes urbanos que permitam acesso fácil aos transportadores de mercadorias, fornecedores de serviços, trabalhadores e clientes. Este facto é especialmente importante quando são criadas zonas com restrições de trânsito, e nas zonas mais centrais, onde a dimensão das vias dificulta a acessibilidade aos veículos de maiores dimensões.

É necessário implementar medidas com vista a melhorar a **eficiência da logística urbana**, incluindo a distribuição urbana de mercadorias, reduzindo simultaneamente as externalidades conexas, como as emissões de gases com efeito de estufa, a poluição e o ruído. Implica integrar as necessidades de distribuição urbana de mercadorias nos processos de planeamento, e compatibilizar o uso de modos suaves com a mobilidade motorizada. Passa necessariamente por criar um equilíbrio entre os diversos modos de mobilidade, favorecendo os modos suaves, sem, no entanto, diabolizar o automóvel. O que pressupõe uma nova cultura urbana, que integre as vivências urbanas e estimule a complementaridade entre os diversos tipos de transporte.

Pressupõe também uma reorganização urbana, com criação de interfaces eficientes entre os transportes de longo curso e a distribuição de curta distância para o destino final. Na distribuição local devem utilizar-se veículos mais pequenos, eficientes e não poluentes. É uma questão de desenho urbano, de criação de normas e de sensibilização dos diversos públicos-alvo.

3.9. Sistema de Informação

Melhorar a **informação aos cidadãos** sobre os sistemas de transporte e mobilidade, garantindo a existência de informação atualizada e integrada sobre o sistema de transportes e mobilidade. É importante garantir a existência de informação atualizada e integrada sobre o sistema de transportes e mobilidade, nomeadamente através do recurso a novas tecnologias, de modo a adotar soluções de informação em tempo real acerca dos percursos de transportes públicos.

É também importante informar e sensibilizar os cidadãos sobre os custos reais associados aos vários modos de transporte, nomeadamente impactos ao nível de poluição atmosférica e saúde provocados pela utilização do transporte motorizado privado.

3.10. Participação Pública

Assegurar a **participação pública** nos processos de decisão associados à mobilidade, visa assegurar que a política de mobilidade é desenvolvida de forma transparente e participativa, de modo a que a população integre as tomadas de decisão, e se sinta parte integrante da estratégia de mobilidade do concelho. É importante facilitar a participação dos cidadãos e dos vários agentes, desde as primeiras fases de planeamento.

Em simultâneo é importante intensificar as ações de educação, formação e sensibilização para uma nova cultura da mobilidade. A estratégia será mobilizar a população para encarar o regresso aos modos suaves de mobilidade como um fator de diferenciação positivo, quer ao nível da segurança, economia, saúde e qualidade ambiental.

Por parte do Município importa a promoção desta **nova cultura da mobilidade**, como um fator de afirmação do Concelho. Deverá promover campanhas específicas de marketing associadas aos modos de mobilidade suaves. Nelas se deverão divulgar o esforço da Autarquia em promover este modo de transporte associado à segurança e conforto da sua circulação e divulgando as vantagens que lhe são inerentes, nomeadamente ao nível da saúde, do ambiente, da eficiência energética e do seu carácter promotor da identidade de Vendas Novas. *O público-alvo corresponderá às camadas mais jovens da população e aos trabalhadores, particularmente aqueles do Parque Industrial; espera-se que o estigma social associado ao uso da bicicleta seja abandonado quando se demonstrar a aposta da autarquia na sua promoção, as condições para o seu uso pleno na cidade e as possibilidades que a rede pedonal e ciclável oferece aos seus utilizadores*¹³.

“A educação rodoviária ligada à bicicleta, é já uma realidade em várias escolas a nível europeu, é também uma forma eficiente de estimular a locomoção através deste modo de transporte desde cedo, assegurando a continuação e a consolidação de hábitos entre várias gerações. (...) Dos utentes e do seu uso quotidiano espera-se também sugestões e reclamações do actual serviço e que possam servir para aproximar a realidade das necessidades da população. Associadas a estas medidas normativas de suporte à introdução do Plano da Rede Ciclável de Vendas Novas, deverão também ser considerados

¹³ CMVN; “Estudo de Circulação e Estacionamento na Cidade de Vendas Novas”, 2005

várias outras medidas que, transversalmente, contribuirão para a mudança do paradigma actual de utilização de transporte particular em Vendas Novas.”¹⁴

PORQUE PEDALAMOS?¹⁵

Pedalamos por uma cidade para as pessoas.

Pedalamos pela boa disposição que um pequeno percurso de bicicleta nos oferece.

Pedalamos pela possibilidade de dar uso à energia do nosso corpo e transformá-la em espaço percorrido.

Pedalamos para dizer bom dia e conhecer quem pedala ao nosso lado.

Pedalamos porque é mais fácil, porque é mais rápido e tudo fica mais perto, porque poupamos no estacionamento e no combustível e porque poupamos o ambiente.

Pedalamos porque deixamos mais espaço para as pessoas, para a relva e para as árvores.

Pedalamos porque nos faz sentir a brisa no corpo e o sol na cara, porque nos coloca mais próximo do meio envolvente, porque nos faz mais livres.

Pedalamos porque está na moda, ou para recuperar uma tradição.

Pedalamos porque faz os nossos filhos felizes, e porque nos faz bem.

Pedalamos porque gostamos e pedalamos para que outros possam pedalar.

¹⁴ CMVN; “Estudo de Circulação e Estacionamento na Cidade de Vendas Novas”, 2005

¹⁵ <http://ciclaveiro.pt/porque-pedalamos/>

4. BIBLIOGRAFIA

COMISSÃO EUROPEIA; “Por uma nova cultura de Mobilidade Urbana”, Livro Verde, (COM2007), 2007

CMVN; “Estudo de Circulação e Estacionamento na Cidade de Vendas Novas”, 2005

English Partnerships, “Urban Design Compendium”; English Partnerships, 2000

IMTT, “Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, Pacote da Mobilidade, 2011

<http://ciclaveiro.pt/porque-pedalamos/>

<https://ciclaveiro.wordpress.com/2015/08/01/pedalar-por-uma-cidade-mais-feliz/>