

# Projecto

# REDE CICLÁVEL DO BARREIRO

---

## Síntese Descritiva



Rede ciclável  
do Barreiro



## 1. INTRODUÇÃO

Pretende-se com o presente trabalho, desenvolver uma rede de percursos cicláveis para todo o território do Município do Barreiro, de modo a promover a integração da bicicleta no sistema de deslocações urbanas como uma alternativa ao automóvel, reforçando a sua utilização em deslocações de curtas distâncias e integrando-a no sistema de transportes públicos colectivos, de forma a criar, naturalmente, um sistema de deslocações com reduzidos impactes ambientais.

Assim sendo, o documento em desenvolvimento, de carácter estratégico, orientador e operacional, procura dar resposta a uma necessidade sentida pelo Município relativamente à temática da Mobilidade Sustentável, nomeadamente no que se refere à integração desta na definição de estratégias municipais, na elaboração de instrumentos de gestão e na articulação com o ordenamento do território e com o desenho do espaço público urbano, de forma a dotar o sistema de mobilidade de maior legibilidade através de um modo de transporte económico, energeticamente eficiente e socialmente vantajoso.

### 1.1. ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO

A mobilidade urbana assente maioritariamente nos modos de deslocação motorizados, com especial destaque para o automóvel privado, acarreta um conjunto de impactes negativos ao nível das alterações climáticas, da dependência energética e da qualidade de vida da população.

A promoção da bicicleta e outros modos de transporte *suaves* constitui uma das orientações estratégicas da Comunidade Europeia, no âmbito do Livro Verde – *Por uma nova cultura de mobilidade urbana*, para dotar a mobilidade urbana de maior sustentabilidade.

A nível nacional, a promoção dos modos de mobilidade *suave* como uma alternativa real ao automóvel está considerada no âmbito da Resolução da Assembleia da República nº 3/2009 de 05.02.2009, na qual foi recomendado ao Governo a criação de um grupo de trabalho para a elaboração, aprovação e apresentação de um plano nacional de promoção da bicicleta e outros modos de transportes *suaves*

Para tal, a bicicleta não deve ser encarada apenas como um modo de deslocação ligado ao recreio, mas como uma importante componente da deslocação nos percursos quotidianos, sobretudo no que respeita às deslocações urbanas de curta distância, à ligação às interfaces de transporte rodoviário, ferroviário e fluvial, ou mesmo, à interligação com as redes cicláveis existentes nos concelhos vizinhos.

### 1.2. PRINCIPAIS BENEFÍCIOS DO MODO DE DESLOCAÇÃO CICLÁVEL

Actualmente, a bicicleta surge como uma das alternativas viáveis ao automóvel nas deslocações quotidianas, atendendo que esta constitui um modo mais rápido que o automóvel em trajectos

urbanos curtos (em percursos até 5 km – 50% dos trajectos efectuados em automóvel na Europa cobrem distâncias inferiores a 5 km)<sup>1</sup>.

O modo ciclável não constitui a única resposta aos problemas de circulação e de ambiente com que as cidades, actualmente, se deparam, porém o seu potencial não deverá ser negligenciado atendendo que a definição de percursos cicláveis representa uma solução que se inscreve perfeitamente numa estratégia de revalorização do ambiente urbano e de melhoria da qualidade da cidade.

Neste contexto, a utilização da bicicleta como modo *suave* de deslocação quotidiana acarreta um vasto conjunto de benefícios<sup>1</sup> de diversa natureza, nomeadamente:

- **Económica** (diminuição da parte do orçamento familiar consagrada ao automóvel, redução das horas de trabalho perdidas nos congestionamentos, redução das despesas médicas graças aos efeitos do exercício físico regular);
- **Política** (redução da dependência energética, poupança de recursos não renováveis,);
- **Social** (democratização da mobilidade, melhor autonomia e acessibilidade de todos os equipamentos tanto para os jovens como para a terceira idade, introduz uma maior dinâmica de usufruto do espaço público e uma mobilidade mais segura; saúde pública – promove hábitos de vida saudável, contribui para o bem-estar, satisfação e aumento da qualidade de vida);
- **Ambiental** (redução de impactos locais a curto prazo, para melhorar o ambiente e os efeitos não localizados a longo prazo).

## 2. OBJECTIVOS

A Rede de Percursos Cicláveis do Barreiro (RCB) insere-se numa política de mobilidade desenvolvida para o Município do Barreiro, através da qual se pretende:

- **Planear** uma rede de percursos cicláveis, funcionalmente coerente, que promova a utilização quotidiana da bicicleta como um modo de deslocação sustentável alternativo ao transporte individual privado (automóvel), devidamente integrada no sistema de transportes públicos colectivos.

Bem como:

- **Diversificar** a oferta de transportes, apostando em veículos com maior eficiência energética e ambiental;
- **Promover** a interligação com a rede de transportes, permitindo que a bicicleta não seja só para lazer, mas funcione como alternativa de transporte nas curtas distâncias, com vista a uma mobilidade sustentável;
- **Criar** uma rede de percursos com continuidade, que percorra o concelho e se ligue aos concelhos limítrofes;

---

<sup>1</sup> Segundo a publicação oficial da Comissão Europeia de 2000 “*Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro*”.

- **Potenciar** ligações à rede escolar; equipamentos desportivos, culturais, de lazer, com o património e com a estrutura ecológica;
- **Contribuir** para a requalificação do espaço público;
- **Delinear** uma política de integração efectiva da bicicleta como modo suave de deslocação;
- **Alcançar** as metas do Protocolo de Quioto, ajudando também para a redução do ruído.

A RCB evoluirá ainda no sentido de fornecer as peças técnicas que contribuirão para a implementação da RCB, nomeadamente, a definição de Tipologias, Prioridades e Faseamento de Execução e ainda da sistematização de uma Normativa Técnica que suporte a integração de percursos cicláveis nos instrumentos de planeamento e gestão municipais.

### 3. METODOLOGIA

A metodologia adoptada na elaboração deste projecto encontra-se estruturada de forma a responder ao objectivo principal deste trabalho.

Assim, o presente trabalho irá desenvolver-se metodologicamente em quatro fases distintas, nomeadamente:

- FASE I: Rede Bruta de Percursos Cicláveis
- FASE II: Avaliação da Rede Bruta de Percursos Cicláveis
- FASE III: Rede de Percursos Cicláveis do Município do Barreiro
- FASE IV: Propostas de Intervenção

A **FASE I** teve início com a identificação dos principais pólos geradores/attractores, sendo identificados cinco tipos destes potenciais pólos de movimentos cicláveis (centros urbanos, equipamentos colectivos, centros de actividades económicas, centros de serviço e comércio, interfaces de transporte), os quais foram diferenciados e hierarquizados através de uma avaliação teórica do poder de geração de fluxos de pessoas.

Estes pólos constituíram, nesta fase, os principais pontos de conectividade ciclável.

Através do ajustamento das potenciais ligações cicláveis presentes na malha gerada, face à rede viária existente, será possível criar a Rede Bruta de Percursos Cicláveis do Município do Barreiro.

A fase posterior – **FASE II** – consiste na avaliação da Rede Bruta face a 2 parâmetros:

1. Análise face a um conjunto de condicionantes relacionadas principalmente com os projectos estruturantes de transformação viária e urbana, preconizados para o Município do Barreiro.

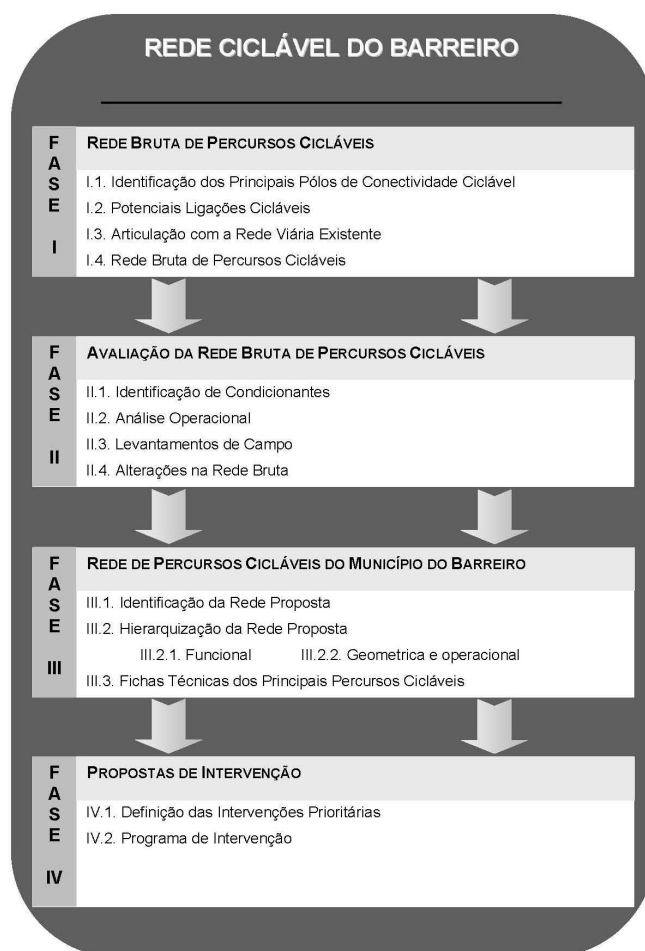
2. Análise operacional da Rede Bruta face aos critérios relativos à continuidade, conforto, inclusão, funcionalidade e segurança.

A concretização das alterações na Rede Bruta dará origem à definição da proposta da Rede de Percursos Cicláveis do Município do Barreiro, correspondente à primeira etapa da **FASE III**.

Posteriormente, esta Rede será alvo de uma proposta de hierarquização, a qual decorre de uma análise das características funcionais de cada percurso ciclável, tendo em consideração as conectividades estabelecidas ao longo de cada percurso e a importância de cada uma delas face à avaliação realizada na FASE I.

Para cada nível hierárquico será definido um padrão geométrico e operacional, através da identificação de tipologias dos percursos cicláveis e dos critérios de desenho correspondente.

Por último, no âmbito da **FASE IV** serão definidas as prioridades de intervenção para concretização da rede de percursos cicláveis. Posteriormente serão estabelecidos programas de intervenção para as referidas intervenções, os quais contêm para além de uma breve caracterização da proposta, as estimativas de custos, análise dos benefícios de realização do projecto e as fontes de financiamento (possíveis, previstas, previsíveis).



**Figura nº 1 – Esquema Metodológico da Elaboração da RCB**