



PLANO ESTRATÉGICO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE LEIRIA

14 abril 2016

01

POLÍTICAS EUROPEIAS – PT2020

- ✓ **O PARADIGMA DA MOBILIDADE URBANA**
- ✓ **OS DESAFIOS E AS OPORTUNIDADES**
- ✓ **CIDADES EUROPEIAS**

02

ENQUADRAMENTO DO PLANO DE MOBILIDADE DE LEIRIA

- ✓ **PMT | O QUE É? QUAIS OS OBJETIVOS?**
- ✓ **OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**
- ✓ **FASEAMENTO**
- ✓ **PARTICIPAÇÃO PÚBLICA**

03

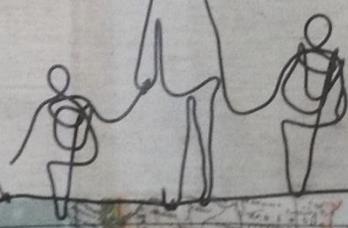
PLANO DE MOBILIDADE DE LEIRIA - TEMAS:

- ✓ **CIRCULAÇÃO VIÁRIA**
- ✓ **MODOS SUAVES**
- ✓ **TRANSPORTES PÚBLICOS/INTERMODALIDADE**
- ✓ **ESTACIONAMENTO**
- ✓ **LOGÍSTICA**



01 | POLÍTICAS EUROPEIAS | PT2020

01 |



O PARADIGMA DA MOBILIDADE URBANA

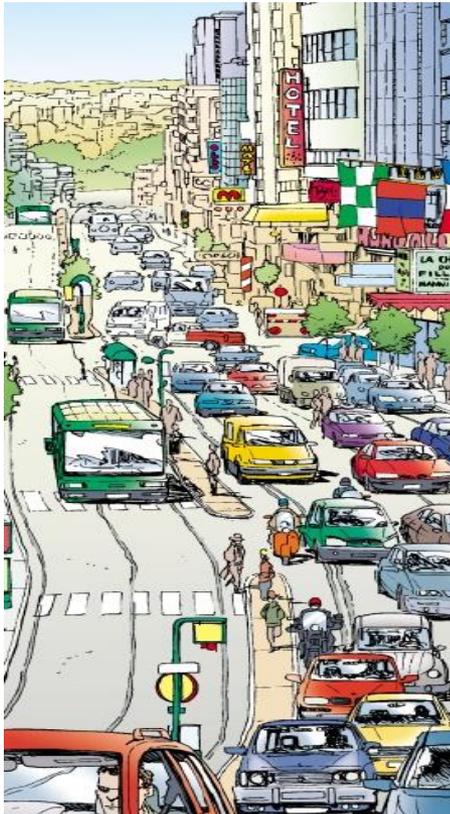


01 |

O PARADIGMA DA MOBILIDADE URBANA

Prioridades tradicionais da mobilidade

1. Carro



2. Transporte público



3. Peões



O PARADIGMA DA MOBILIDADE URBANA

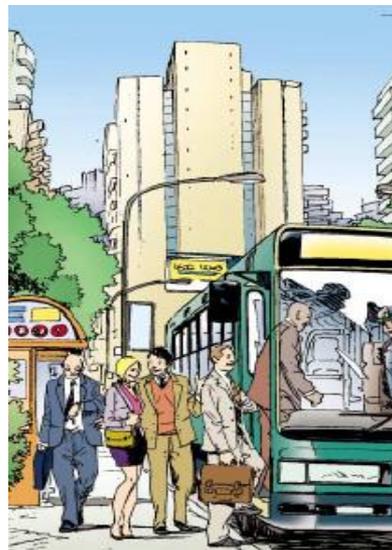
1. Peões



2. Bicicletas



3. Transporte público

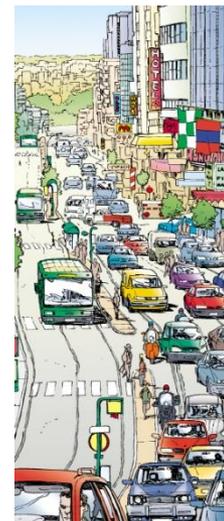


Novas prioridades da mobilidade

4. Uso eficiente do carro



5. Carro



O PARADIGMA DA MOBILIDADE URBANA

ESPAÇO PÚBLICO EXCLUSIVO DO AUTOMÓVEL

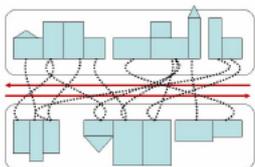
O desenho urbano favorável à utilização exclusiva do automóvel e prejudicial aos peões e ciclistas, principalmente às crianças que não podem aproveitar o espaço urbano que lhes pertence.



O PARADIGMA DA MOBILIDADE URBANA

tráfego calmo

2,000 carros/dia
200 carros/hora

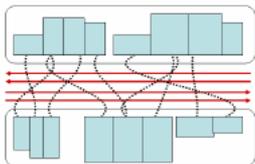


por pessoa
3,0 amigos
6,3 conhecidos



tráfego moderado

8,000 carros/dia
550 carros/hora

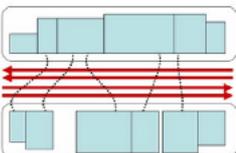


por pessoa
1,3 amigos
4,1 conhecidos

Como os antigos engenheiros de tráfego viam a cidade

tráfego pesado

16,000 carros/dia
1,900 carros/hora



por pessoa
0,9 amigos
3,1 conhecidos



Como as cidades devem ser desenhadas

01 |

NOVOS CONCEITOS DE MOBILIDADE URBANA

WALKABILITY

ou “caminhabilidade”

A “caminhabilidade” é um conceito que se apoia fundamentalmente na acessibilidade ao ambiente urbano e mede a facilidade que as pessoas têm de se deslocar na cidade. Os índices de “caminhabilidade” irão influenciar diretamente a predisposição que as pessoas têm ou teriam para caminhar em determinados locais.

01 |

NOVOS CONCEITOS DE MOBILIDADE URBANA

BIKEABILITY



Aptidão dos percursos ou áreas para a deslocação ciclável. Em meio urbano, a rede viária deve ser tendencialmente preparada para o uso generalizado da bicicleta.

01 |

NOVOS CONCEITOS DE MOBILIDADE URBANA

LIVABILITY

conceito de "habitabilidade" (do inglês livability) das cidades, bairros e ruas

Livability refere-se a todos os fatores que contribuem para a qualidade de vida de uma comunidade ou cidade.

Mede a aptidão de uma cidade em proporcionar boas condições para lá viver, trabalhar e visitar.

01 |

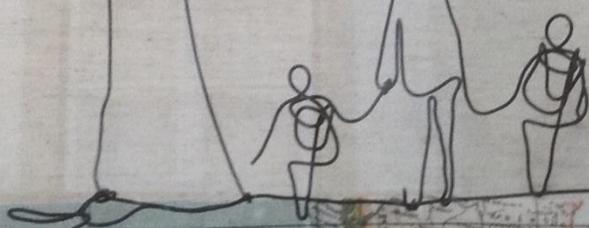


CASOS NACIONAIS | RECONVERSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Lisboa



01 |

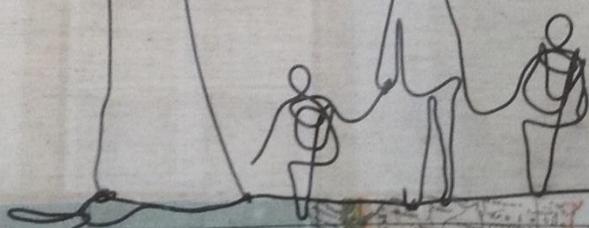


CASOS NACIONAIS | RECONVERSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Guimarães



01 |

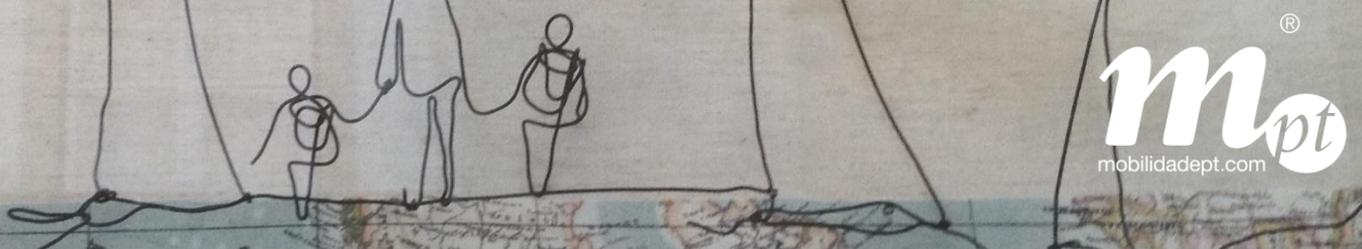


CASOS NACIONAIS | RECONVERSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Torres Novas



01 |



CASOS NACIONAIS | RECONVERSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Albergaria-a-Velha



Mafra



01 |

CASOS INTERNACIONAIS | RECONVERSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Madrid



01 |



CASOS INTERNACIONAIS | RECONVERSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Barcelona



Bruxelas



01 |



CASOS INTERNACIONAIS | RECONVERSÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Madrid



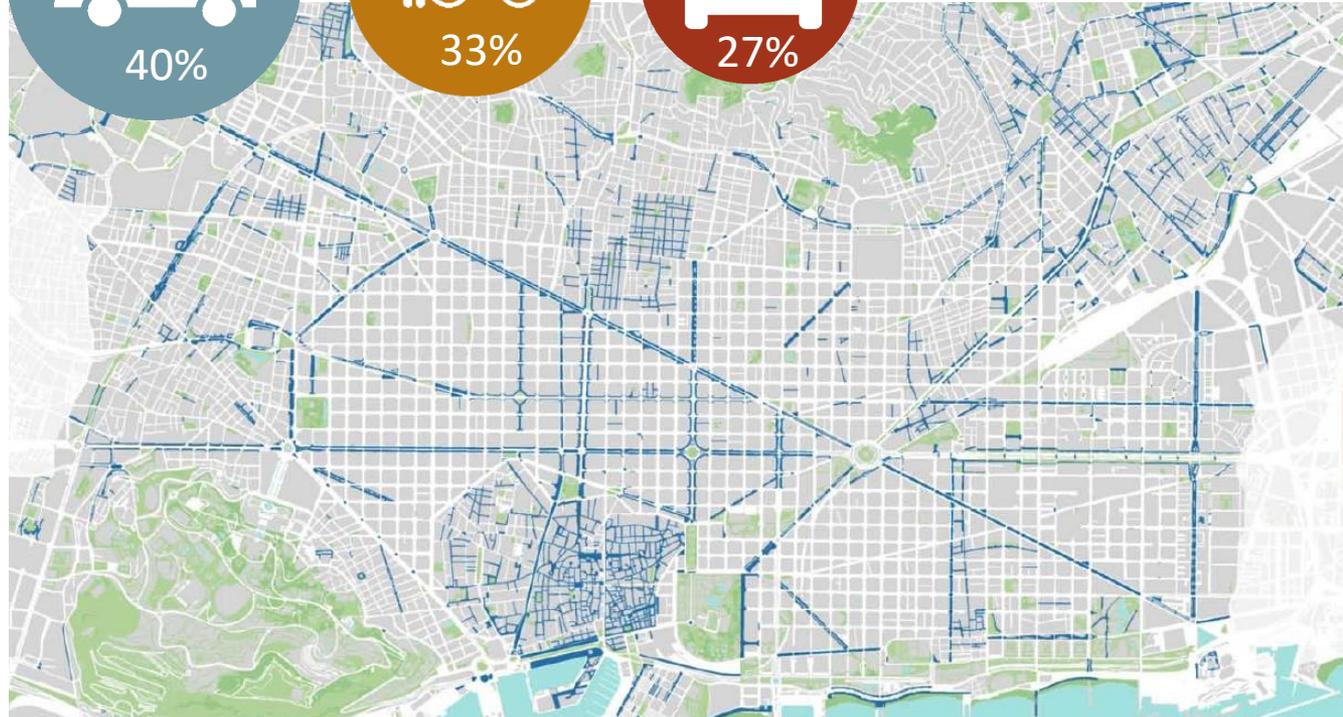
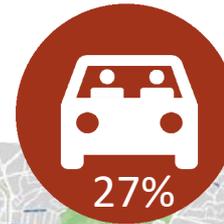
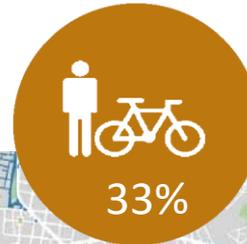
Budapeste



01 |

CIDADES EUROPEIAS

BARCELONA



01 |

CIDADES EUROPEIAS

ZURIQUE



01 |

CIDADES EUROPEIAS



36%



27



28%



29%



7%

COPENHAGA

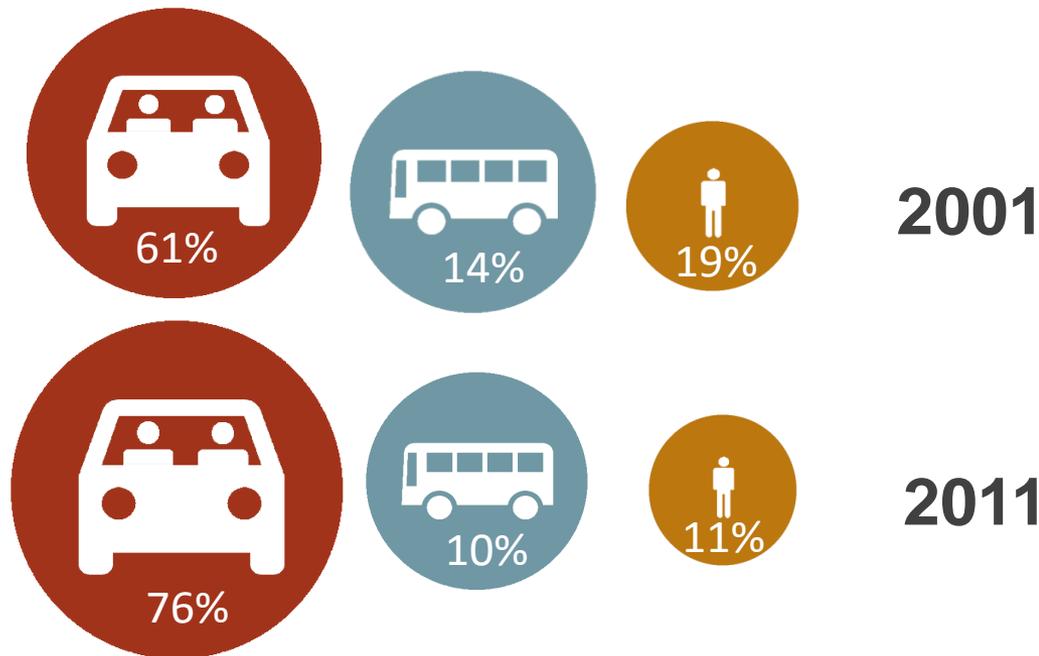
REDE CICLÁVEL



10

O PROBLEMA?

LEIRIA

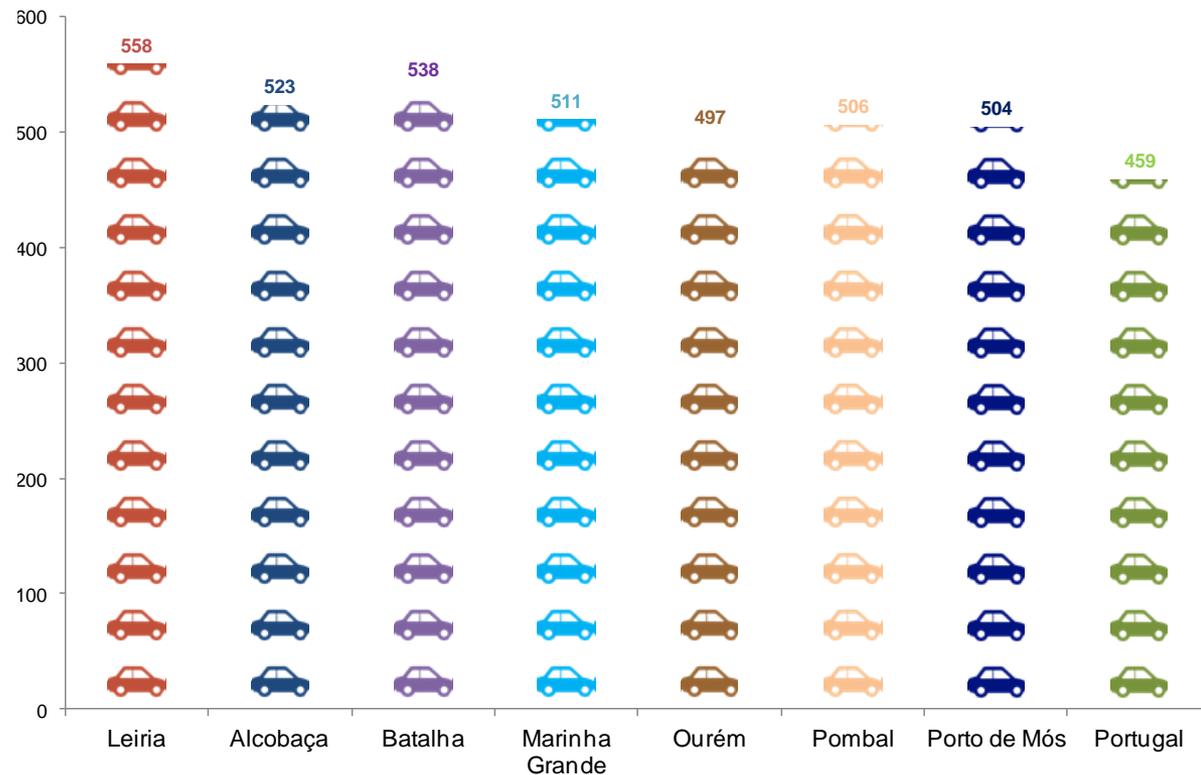


- ✓ Cidade orientada para a utilização do automóvel particular com 76% das deslocações efetuadas neste modo de transporte;
- ✓ Leiria está, por este motivo, **no top 3** em Portugal dos municípios onde mais se utiliza o automóvel para as deslocações quotidianas, com percentagens superiores a grandes cidades como Lisboa ou Porto.

O PROBLEMA?

- ✓ A taxa de motorização de 560 veículos por 1000 habitantes, valor substancialmente acima da média nacional que representa 460 veículos por 1000 habitantes.

LEIRIA



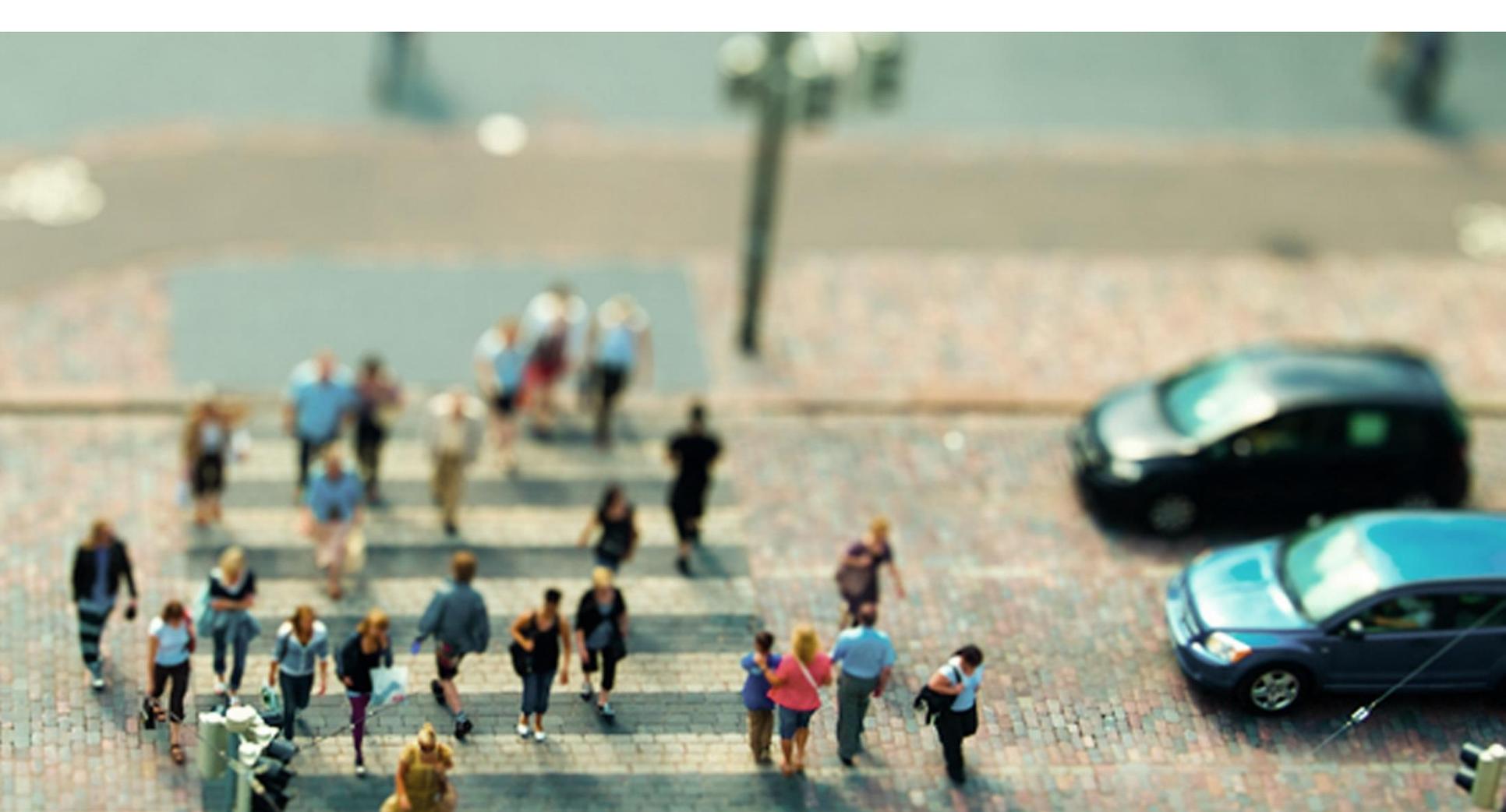
01 |

OS DESAFIOS E AS OPORTUNIDADES



MOBILIDADE

PAMUS, PMUS, PMT



02 | O ENQUADRAMENTO DO PMT

A IMPORTÂNCIA DO PLANEAMENTO DA MOBILIDADE

PEMT- PLANO ESTRATÉGICO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

O QUE É? QUAL O OBJETIVO?

“O Plano de Mobilidade e Transportes é um instrumento que estabelece a estratégia global de intervenção em matéria de organização das acessibilidades e gestão da mobilidade, definindo um conjunto de ações e medidas que contribuam para a implementação e promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável”

- Indutor de uma maior coesão social
- Compatível com o desenvolvimento económico
- Orientado para a proteção do ambiente e eficiência energética

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- **Promoção dos modos sustentáveis de transporte**
- **Recentrar a mobilidade na pessoa**
- **Garantir acessibilidade universal**
- **Garantir a segurança das deslocações**
- **Humanização do espaço público**
- **Contribuição para um maior equilíbrio**

FASEAMENTO



PARTICIPAÇÃO PÚBLICA



02

PARTICIPAÇÃO PÚBLICA COM SESSÕES PARALELAS



PARTICIPAÇÃO PÚBLICA

ATORES ENVOLVIDOS

Educação

Inclusão
Social
Saúde

Comércio e
Serviços

Ambiente

Trânsito
Transportes

Turismo

Desporto

TEMAS ABORDADOS

Modos de Deslocação

Modos Suaves

Transporte Individual

Interfaces

Estacionamento

Logística

Qualidade do Ambiente Urbano

TRANSPORTE PÚBLICO

Oportunidades

✓ Implementar um sistema de transporte a pedido

✓ Reforçar e uniformizar a rede de transporte

✓ Criar alternativas para a compra do passe urbano

✓ Melhorar a intermodalidade entre o transporte público rodoviário e ferroviário

✓ Conseguir uma visão integrada entre o transporte público e o modo pedonal

✓ Dar prioridade a corredores BUS

Debilidades

× Inexistência de transporte adaptado e a pedido (ex. táxi)

× Extensão de algumas linhas urbanas

× Falta de informação nos transportes públicos e de informação aos utentes

× Faltam corredores BUS para diminuir o tempo de circulação dos transportes públicos

× A estação ferroviária não funciona como um ponto de interface

INTERMODALIDADE

Oportunidades

✓ **Localização do Terminal Rodoviário no centro da cidade**

✓ **Criar pontos de paragem maiores e mais confortáveis**

✓ **Manter a localização do terminal rodoviário, mas somente como largada de passageiros**

✓ **Melhorar a intermodalidade entre o TP rodoviário e ferroviário**

Debilidades

× **Inexistência de TIC`S**

× **Inexistência da relação entre o Transporte Público e as bicicletas**

MODOS SUAVES

Oportunidades

✓ Ampliar a rede de ciclovias

✓ Fomentar as deslocações a pé de e para a escola

✓ Introduzir meios mecânicos de apoio aos modos suaves

✓ Av. Heróis de Angola – melhorar as acessibilidades e possível pedonalização

✓ Explorar as temáticas dos Rio Lena e Lis, Serra, Mar e Cidade

✓ Retomar de forma mais organizada, o sistema de partilha de bicicletas

Debilidades

× Descontinuidades dos percursos para peões e bicicletas

× Av. Heróis de Angola – passeios estrangulados e passadeiras mal dimensionadas e sem rebaixamentos

× Não são garantidas condições de acessibilidades em alguns arruamentos

× Fim da Biclis

TRANSPORTE INDIVIDUAL / ESTACIONAMENTO

Oportunidades

✓ Reduzir o número de carros no centro e aumentar o número de ruas sem trânsito automóvel

✓ Reduzir o perfil viário da Rua Mouzinho de Albuquerque

✓ Implementar estacionamento subterrâneo em frente à CML

✓ Alterar sentidos de trânsito em alguns arruamentos da cidades

✓ Promover a utilização do parque de estacionamento do estádio como alternativa

Debilidades

× Excesso de automóveis

× Estacionamento abusivo

× Insuficiente fiscalização do estacionamento gratuito

× Dificuldade de estacionamento generalizada na cidade

QUALIDADE DO AMBIENTE URBANO

Oportunidades

✓ Criação de mais espaços verdes no centro da cidade

✓ Implementação de bancos e outro mobiliário de apoio

✓ Mais iluminação nas ruas

✓ Mais praças (Junto à Sé, Teatro José Lúcio, etc.)

✓ Poderia haver uma ligação dos principais polos geradores através de espaços públicos (continuum naturale).

Debilidades

× Falta de manutenção e aproveitamento de grandes espaços verdes

× Falta de conforto térmico em alguns pontos da cidade

× Faltam "salas de estar" - praças na cidade

× Degradação gradual do centro histórico



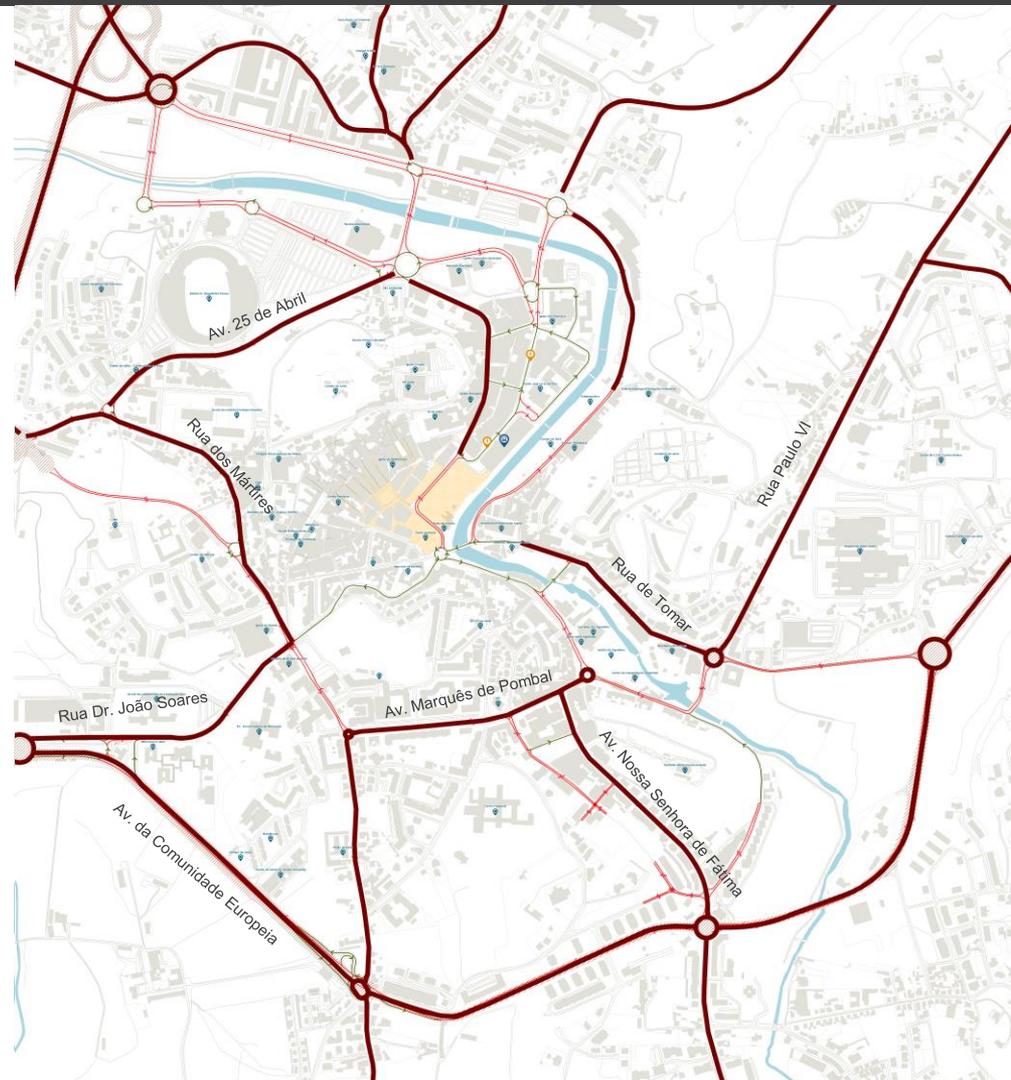
03 | PMT DE LEIRIA - TEMÁTICAS

03.1 | CIRCULAÇÃO VIÁRIA

CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Principais Problemas

- 76% das deslocações pendulares efetuadas em transporte individual motorizado
- Grande parte do tráfego que circula entre estes eixos é de atravessamento
- Arruamentos com maior número de acidentes ocorridos entre 2008 e 2013

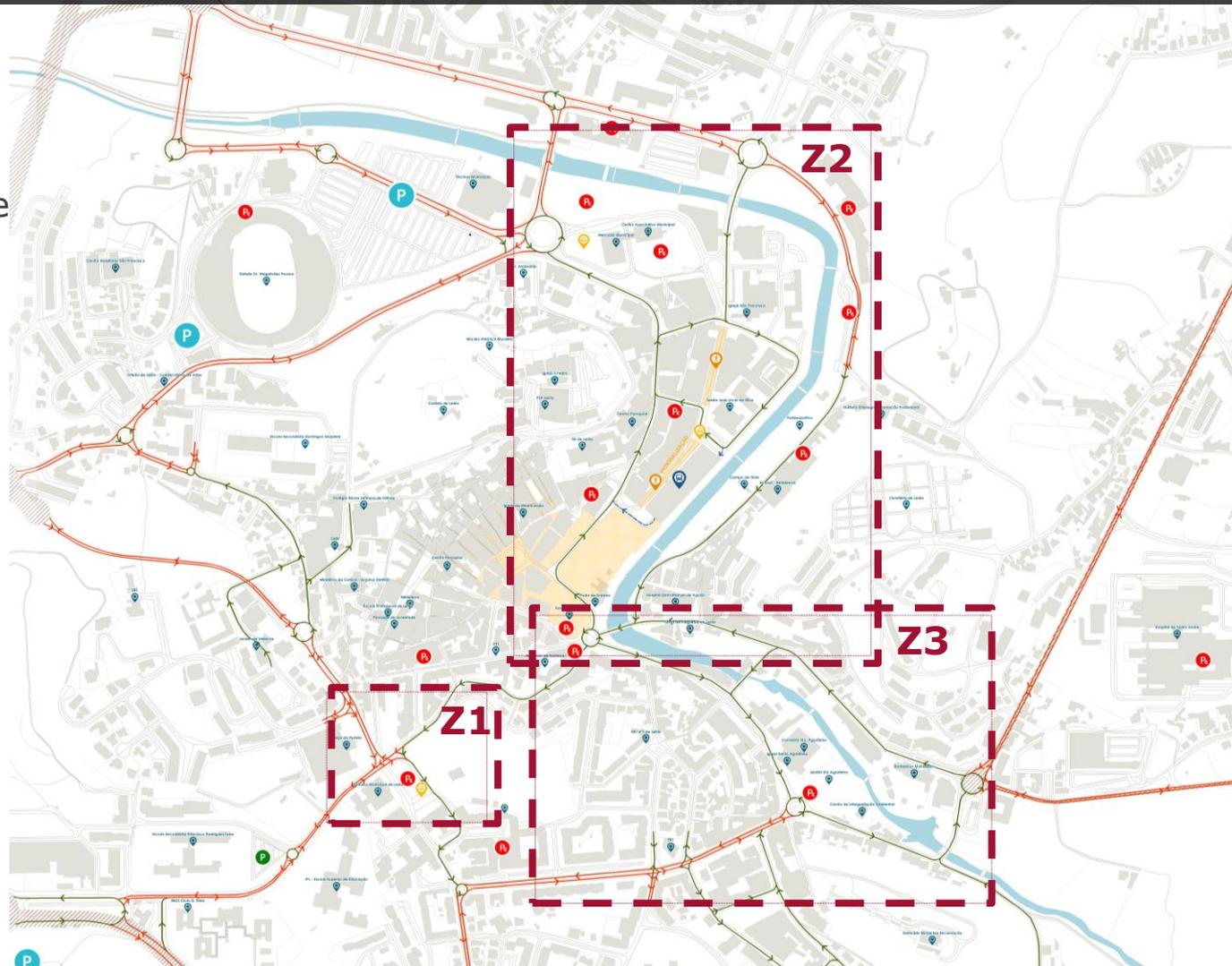


03.1 | CIRCULAÇÃO VIÁRIA

PROPOSTA

Objetivos

- Redução da sinistralidade
- Reordenamento da circulação e do estacionamento
- Melhoria das condições de circulação pedonal e ciclável
- Melhoria da oferta de transporte público

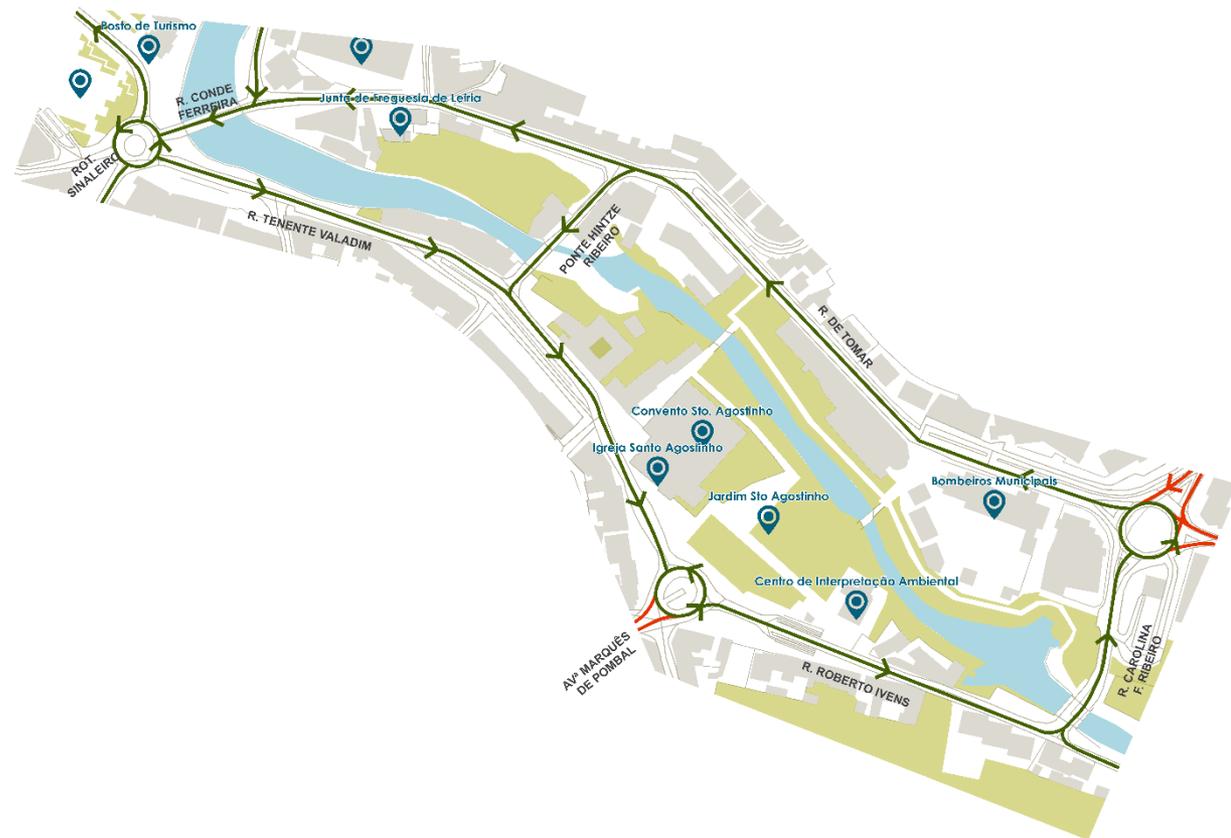


03.1 | CIRCULAÇÃO VIÁRIA

ZONA 3 | Rua Tenente Valadim/ Rua Conde Ferreira

Criação de **eixo viário circular de sentido único** entre as margens do rio Liz, tendo em vista melhores condições de fluidez, segurança e maior oferta de estacionamento.

Na rua de Tomar, o atual perfil não garante condições adequadas para circulação viária, pedonal e ciclável.





03.1 | CIRCULAÇÃO VIÁRIA

ZONA 2 | Avenida Heróis de Angola/Rua Mouzinho de Albuquerque

O **cenário 1** tem como objetivo principal condicionar fluxos de circulação N/S, por forma a evitar tráfego de atravessamento nesta zona sensível da Cidade (principalmente para a rotunda do Sinaleiro);

O **cenário 2** considera a possível pedonalização da Av. Heróis de Angola.

03.1 | CIRCULAÇÃO VIÁRIA

ZONA 2 | Avenida Heróis de Angola/Rua Mouzinho de Albuquerque





03.1 | CIRCULAÇÃO VIÁRIA

ZONA 1 | Largo da República

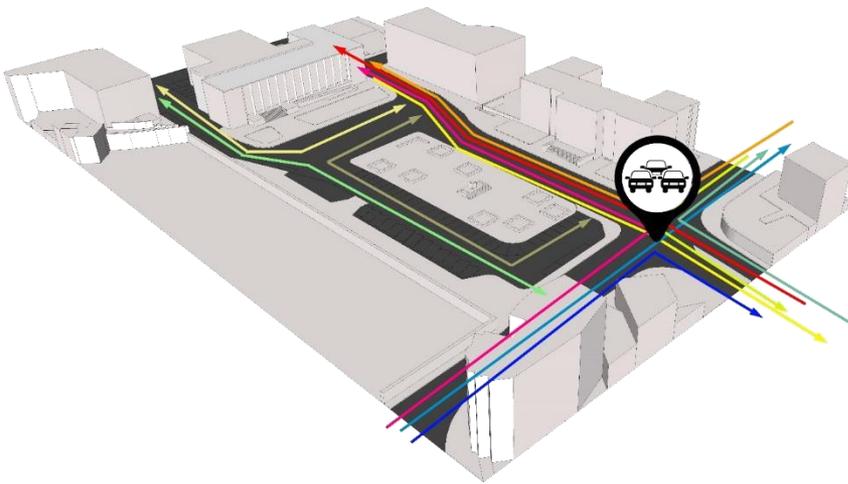
Este local, onde se situam os Paços do Concelho e serviços relevantes no contexto da cidade deverá, do ponto de vista físico, apresentar-se com a dignidade da principal **“sala de estar”** da cidade.

O cenário tem como objetivo principal a necessidade de criação de uma **grande praça pedonal frontal** à Câmara Municipal de Leiria, dando mais dignidade ao espaço, melhorando a imagem do local e as condições de circulação pedonal.

03.1 | CIRCULAÇÃO VIÁRIA

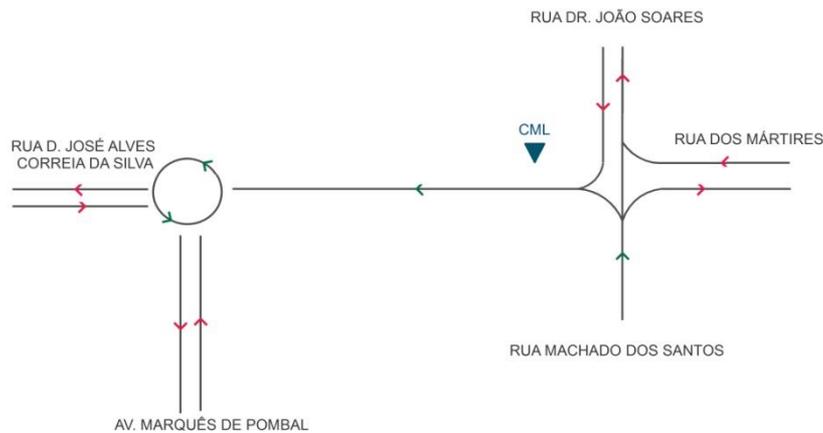
Situação Atual

ZONA 1 | Largo da República



03.1 | CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Situação Proposta



ZONA 1 | Largo da República

Princípios Básicos Estratégicos:

- Aumentar a área pedonal em detrimento da circulação automóvel;
- Melhorar a Qualidade do Ambiente Urbano.



O cenário proíbe os movimentos de atravessamento : **rua dos Mártires** para a **rua do Município** e da **av. Marquês de Pombal** para a **rua do Município**.

03.2 | MODOS SUAVES

OS TEMAS DA MOBILIDADE

Mobilidade Pedonal

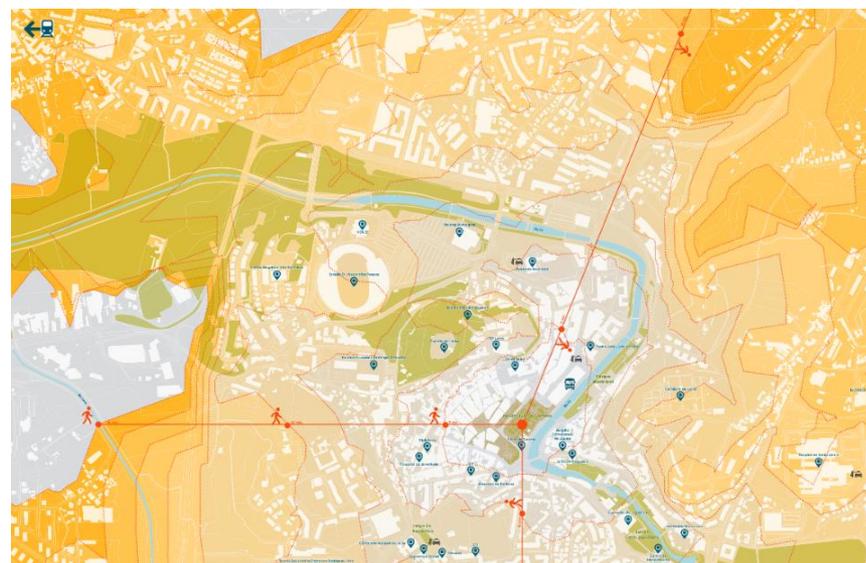
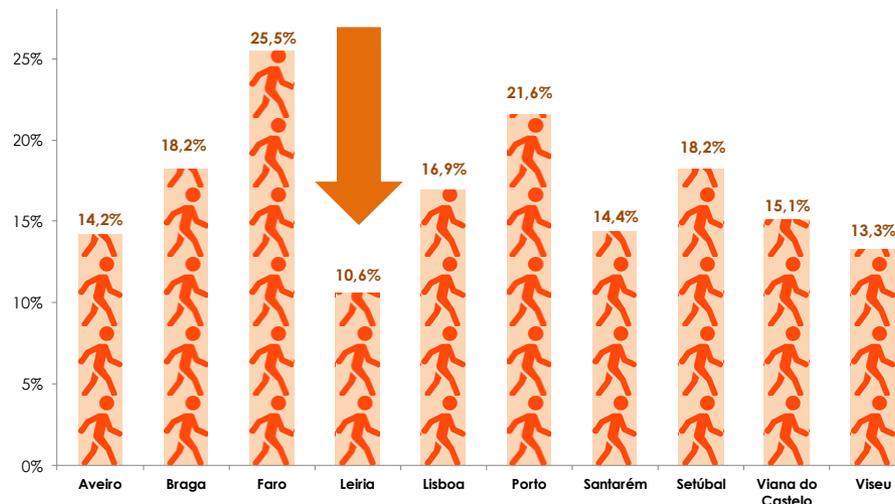


03.2 | MODOS SUAVES

CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Principais Problemas

- Cerca de 11% das deslocações pendulares são efetuadas em modo pedonal
- Nos últimos anos verificou-se uma redução do número de viagens realizadas a pé;
- Na generalidade das ruas do centro histórico, é permitida a circulação automóvel;
- A orografia acidentada da cidade condiciona algumas deslocações pedonais.

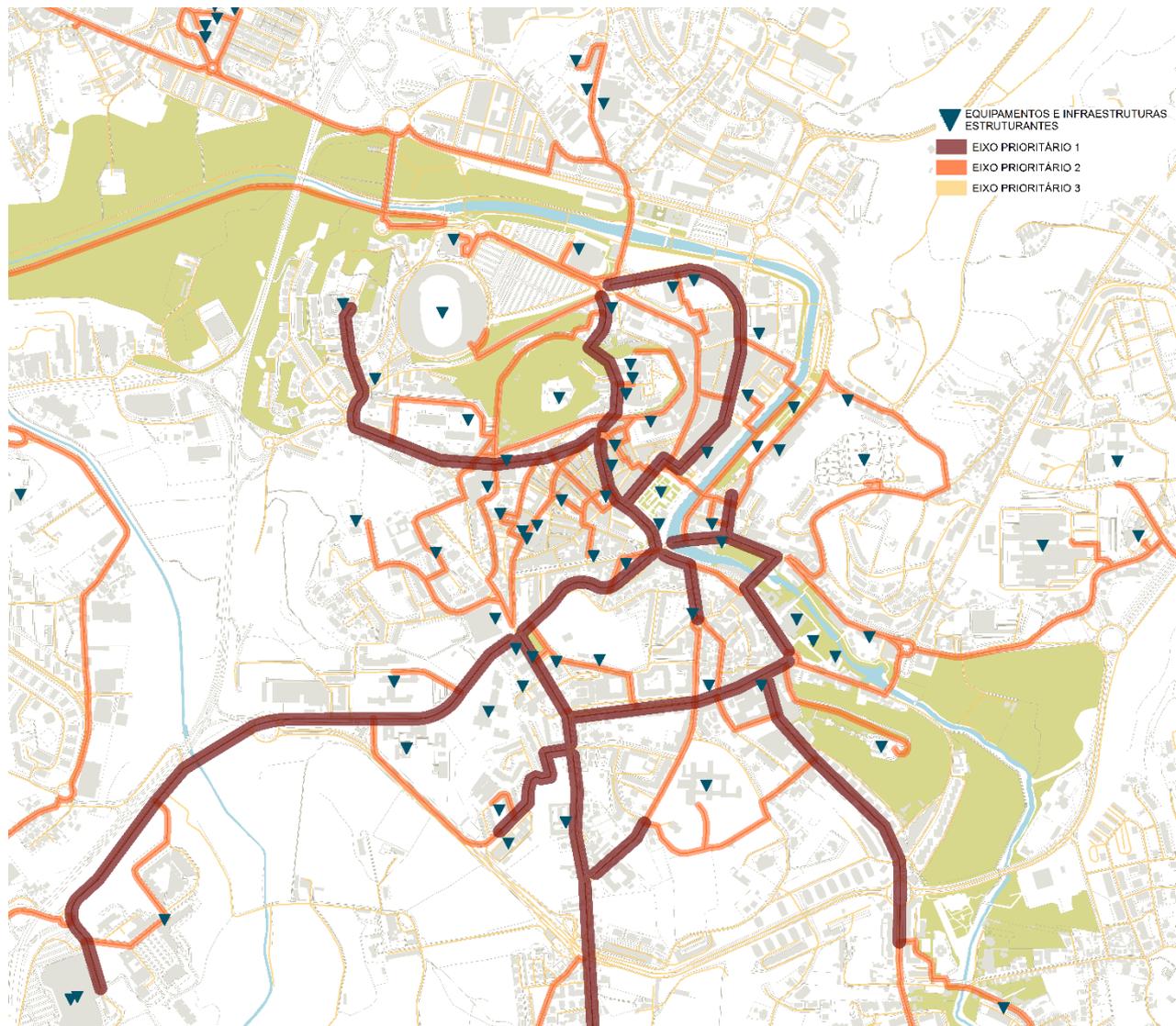




Linhas Pedonais

Para ser possível estabelecer prioridades na requalificação dos percursos pedonais, optou-se pela definição de **Linhas de Desejo Pedonais**.

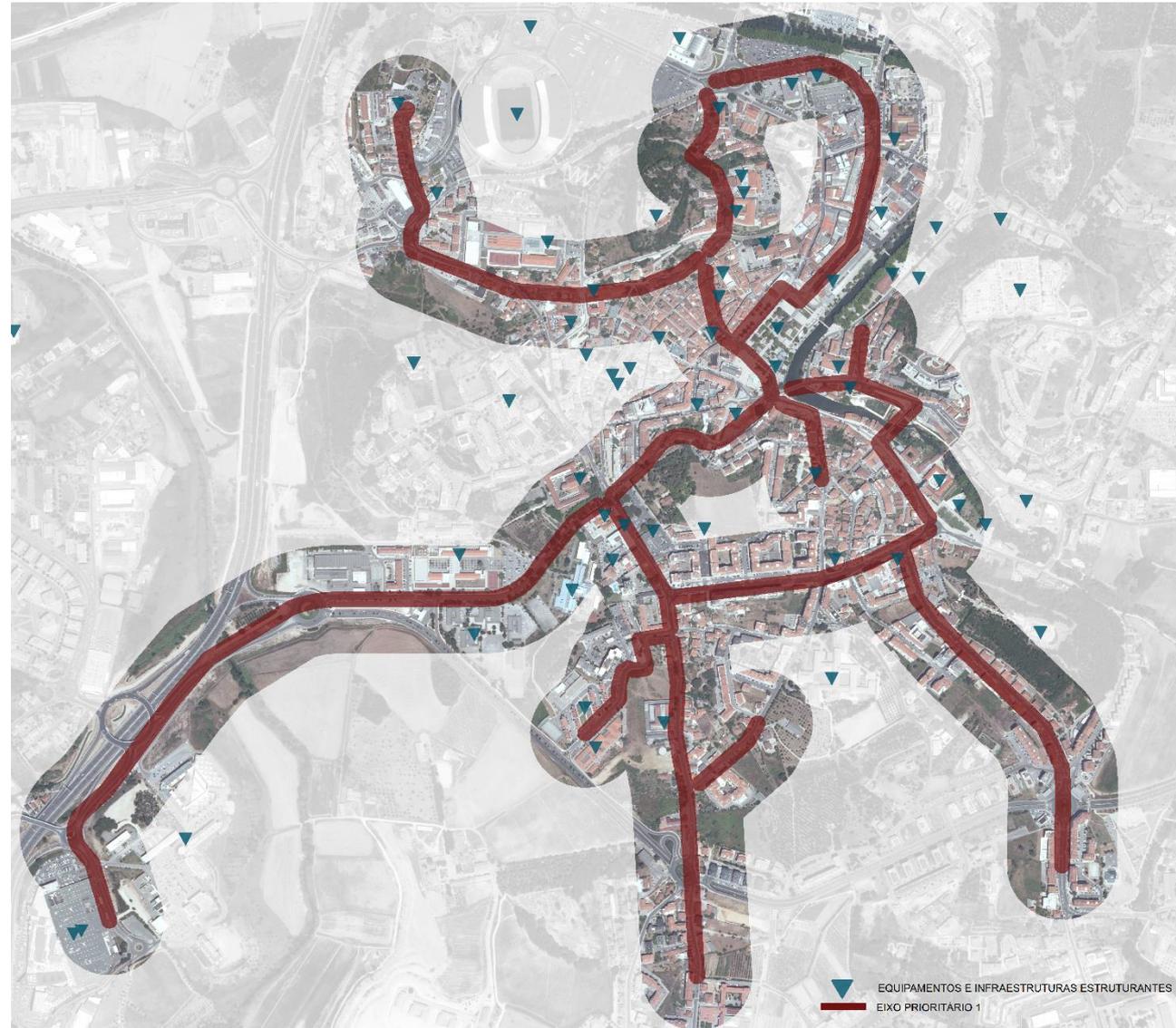
Estes percursos de desejo correspondem a percursos com elevado potencial de se realizarem no modo pedonal, entre os 85 equipamentos estruturantes identificados na cidade de Leiria, tendo em consideração os **tempos mínimos** (distâncias mínimas e os declives existentes).



As Linhas de Desejo Pedonais encontram-se divididas em **três fases de priorização**.

Eixo de prioridade 1

Percursos pedonais comuns às várias ligações possíveis entre equipamentos estruturantes. Pelas várias ligações que permitem são percursos com maior potencial de deslocações pedonais, sendo, portanto, os que apresentam um maior nível de prioridade para a requalificação dos passeios.



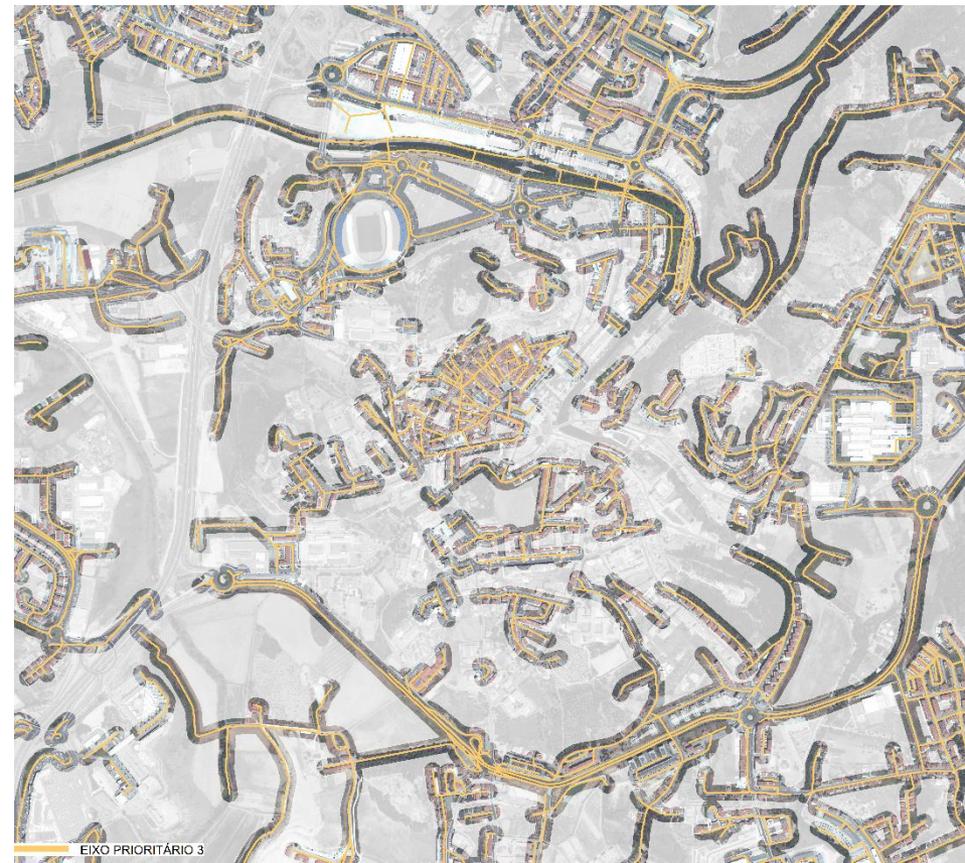
Eixo de prioridade 2

Estes percursos, embora não permitam a multiplicidade de ligações descritas no eixo 1, constituem-se igualmente como importantes ligações entre equipamentos.



Eixo de prioridade 3

Estes percursos pedonais que, apesar de não se encontrarem associados diretamente a nenhum equipamento estruturante, permitem, aceder a núcleos habitacionais consolidados, outras atividades comerciais e serviços relevantes na geração de deslocações a pé.

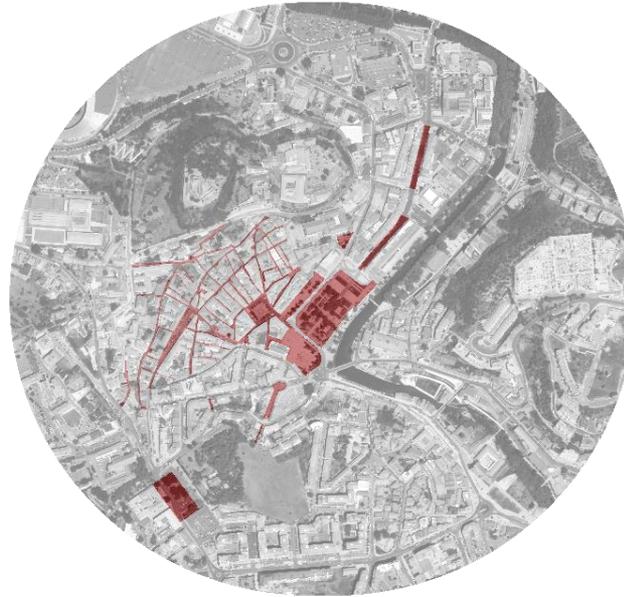


Expansão da Zona Pedonal no Centro Histórico de Leiria

O Centro Histórico concentra o maior núcleo pedonal. Estas ruas pedonais são, claramente, os locais onde as deslocações a pé podem ser efetuadas com maior facilidade e segurança.

Propõe-se a **extensão da rede pedonal** nos seguintes arruamentos:

- Rua Barão de Viamonte (Rua Direita)
- Rua D. Afonso Henriques
- Largo Cândido dos Reis
- Rua João de Deus
- Rua Grão Vasco
- Rua José Estevão
- Rua Alfredo Keil
- Restantes perpendiculares existentes entre estes eixos



MODO PEDONAL

- ÁREA PEDONAL EXISTENTE
- ▨ ÁREA PEDONAL PROPOSTA

- **Aplicação progressiva da zona pedonal** - população e os comerciantes podem ir reconhecendo e interiorizando as vantagens deste conceito, aumentando-se progressivamente o grau de aceitação.
- **PARKING FREE** - os carros apenas podem parar para cargas e descargas, o que na prática tem como consequência a existência pequenos volumes de tráfego.

O sistema proposto consiste na **sinalização** e **num dispositivo de validação por barreiras**, no qual o condutor terá de utilizar um cartão para acesso.

- **As cargas e descargas** - devem ser evitadas entre o período das 9 e as 20 horas.
- **A velocidade dos veículos** não poderá ultrapassar a velocidade dos peões - aplicação de uma velocidade máxima de 10 km/h.
- **Parque Sant'Ana** - avenças para residentes.



03.2 | MODOS SUAVES

OS TEMAS DA MOBILIDADE

Mobilidade Ciclável

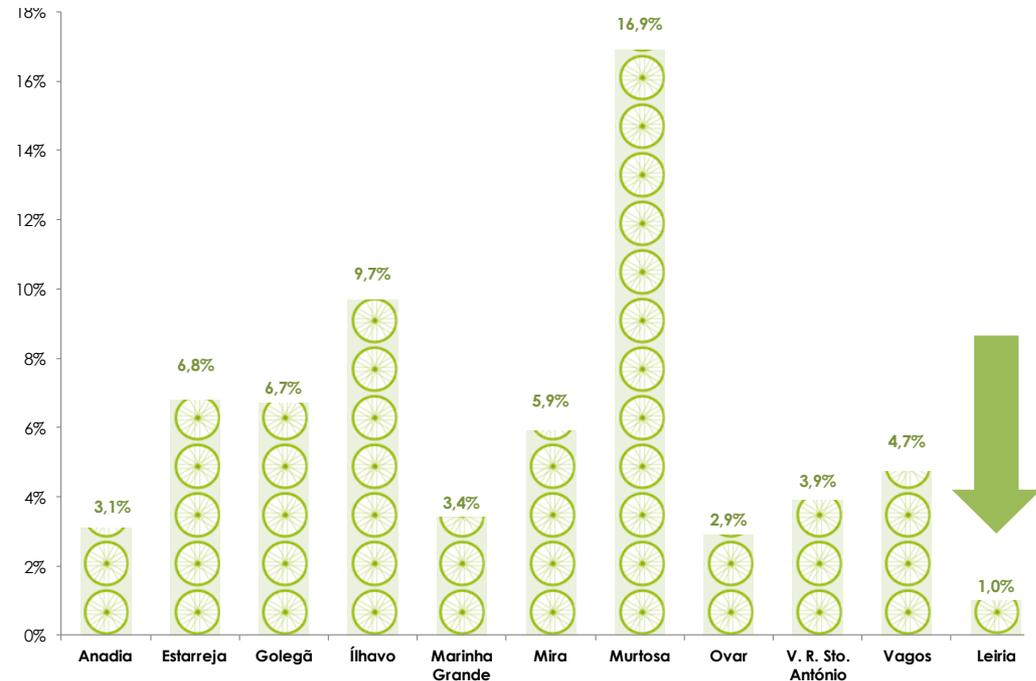


03.2 | MODOS SUAVES

CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Principais Problemas

- Cerca de 1% das deslocações pendulares são efetuadas em bicicleta
- Descontinuidade da rede de ciclovias existente e heterogeneidade dos materiais e sinalização
- Escassez/inexistência de bike stations e outros sistemas de promoção do uso da bicicleta
- Falta de sinalética e comunicação associada à rede de ciclovias

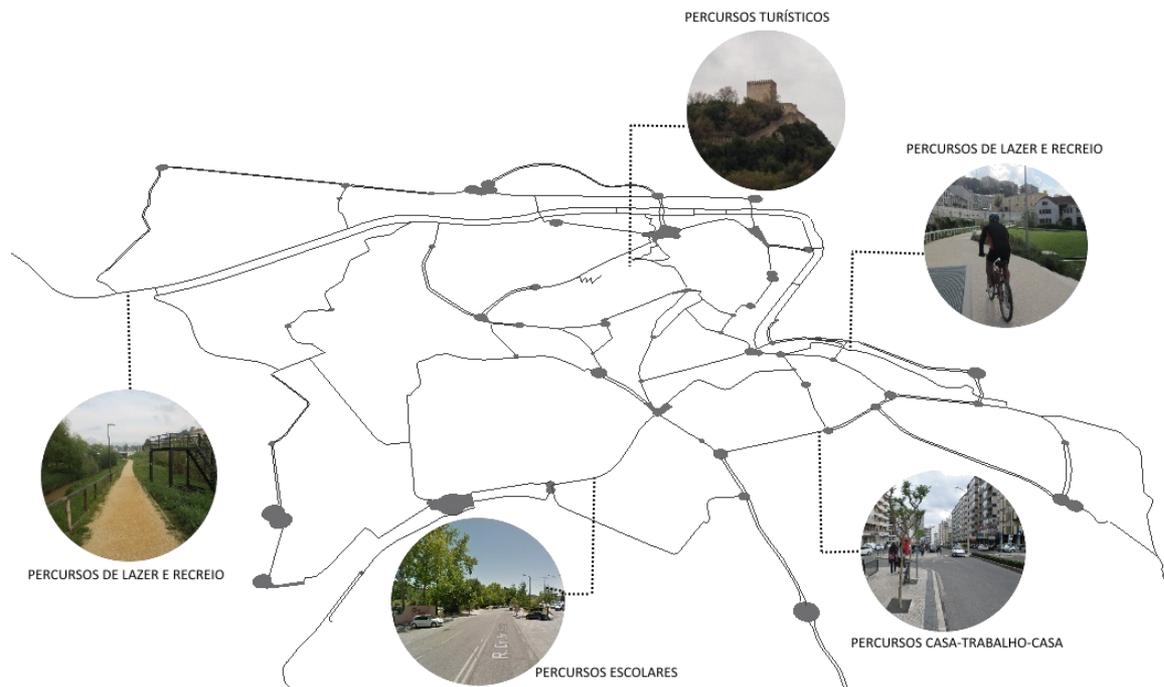


03.2 | MODOS SUAVES

MOBILIDADE CICLÁVEL

Os percursos propostos, pelas características das rodovias onde se inserem (que exigem diferentes abordagens de forma a conceber o uso da bicicleta em segurança), implicarão a utilização de diferentes perfis-tipo, consoante estas sejam coletoras/distribuidoras ou de acesso local, partilhem vias com o tráfego automóvel intenso/pouco intenso ou pedonal.

O importante é manter a perceção do canal da bicicleta, em particular a sua continuidade no tecido urbano.



03.2 | MODOS SUAVES

PROPOSTA DE REDE CICLÁVEL

Salienta-se, que as propostas cicláveis que se seguem têm em consideração:

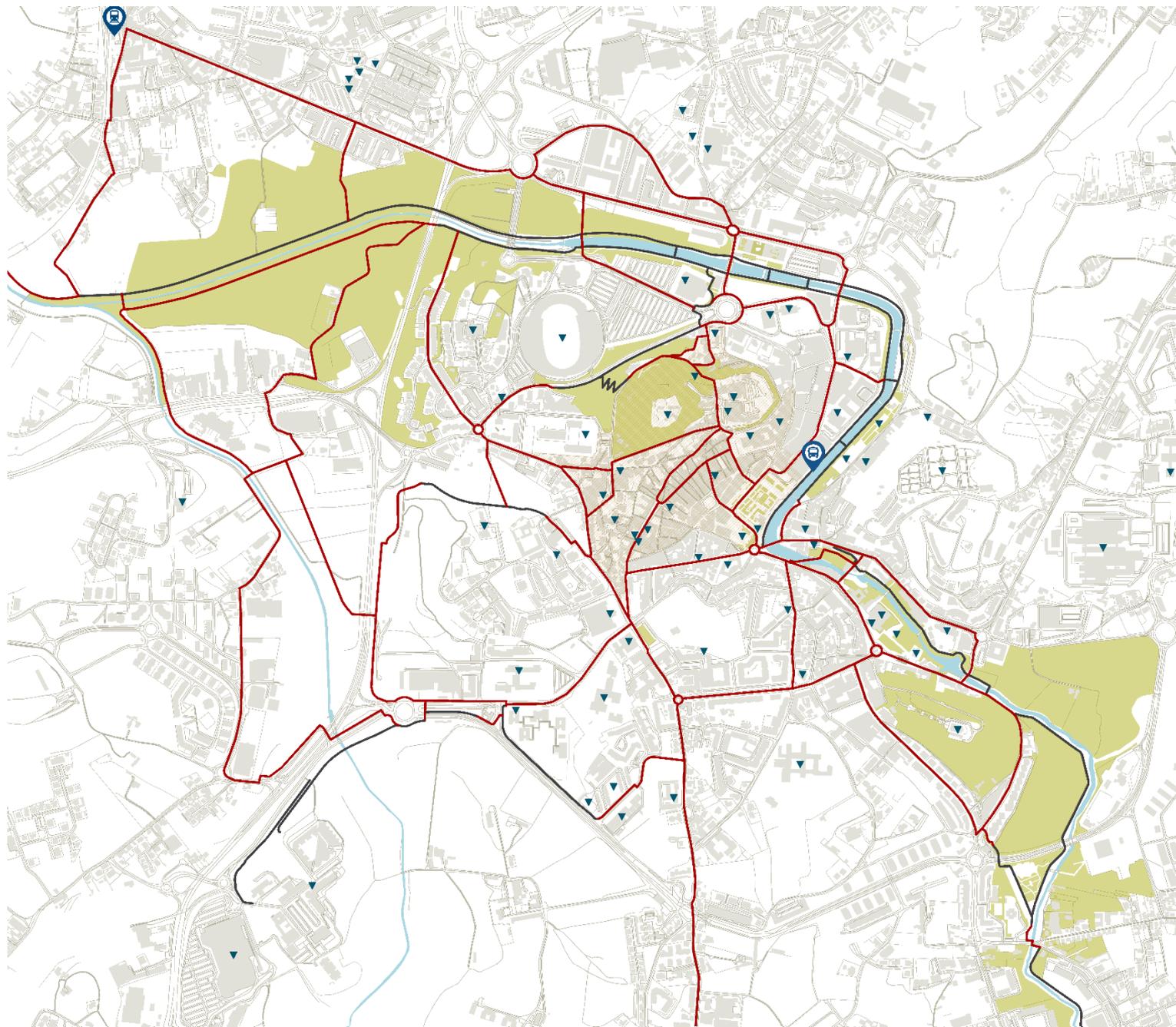
- > Novo **esquema de circulação** proposto para a cidade de Leiria;
- > **Projetos e estudos desenvolvidos** pela autarquia referentes a reformulação de alguns arruamentos;
- > Expropriações ou **retirada de estacionamento** permitirão obter dimensões mais generosas para a implementação de um percurso ciclável;
- > A **estratégia de estacionamento** adotada será sempre compensada pela criação de parques dissuasores nas principais entradas da cidade.



REDE CICLÁVEL

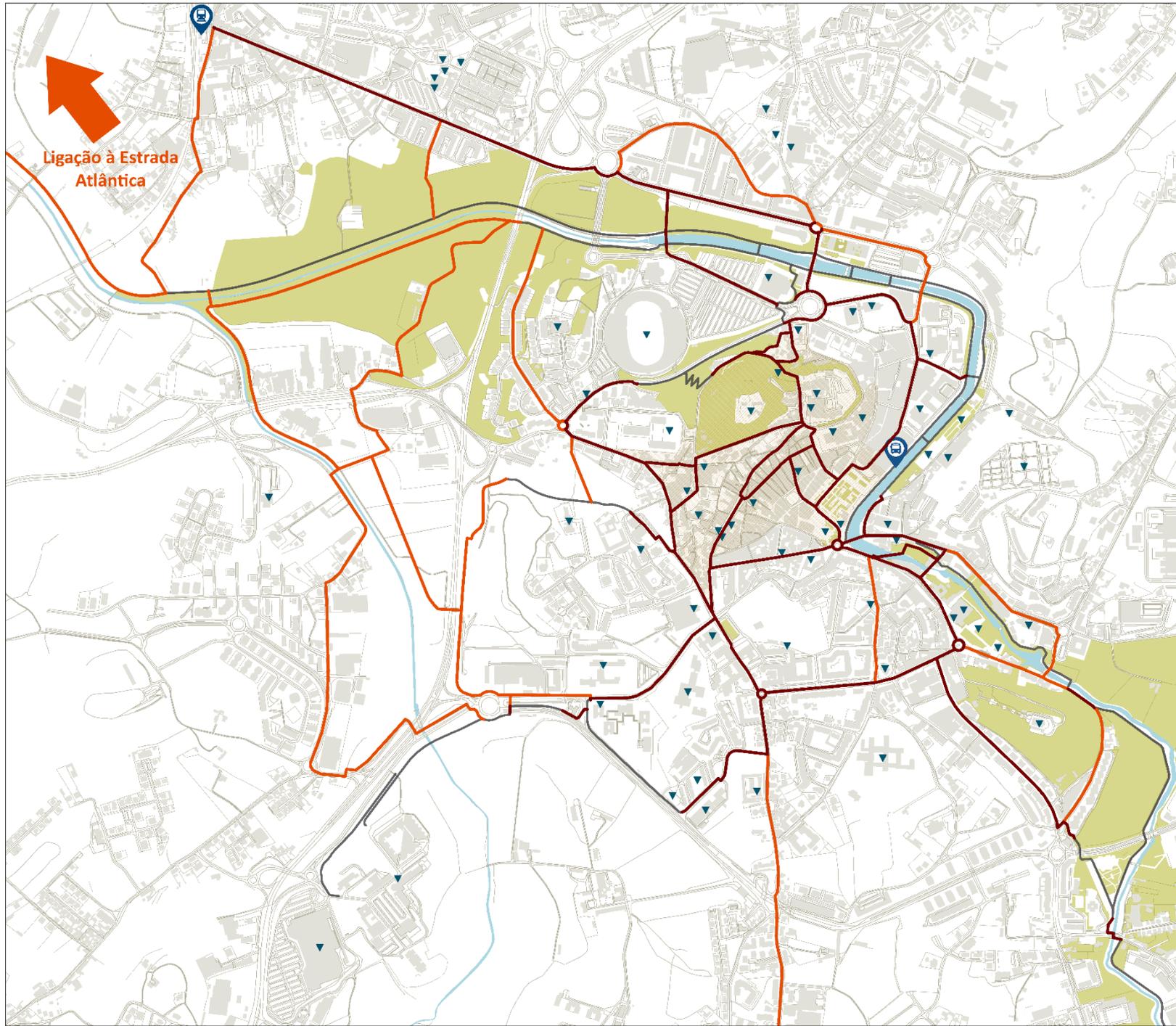
Existente

Proposta



FASE I

FASE II



03.2 | MODOS SUAVES

Perfis Tipo

PISTA CICLÁVEL BIDIRECIONAL

Exemplo: Rua Dr. João Soares



03.2 | MODOS SUAVES

Perfis Tipo

COEXISTÊNCIA ENTRE A BICICLETA E O AUTOMÓVEL

Exemplo: Rua dos Mártires



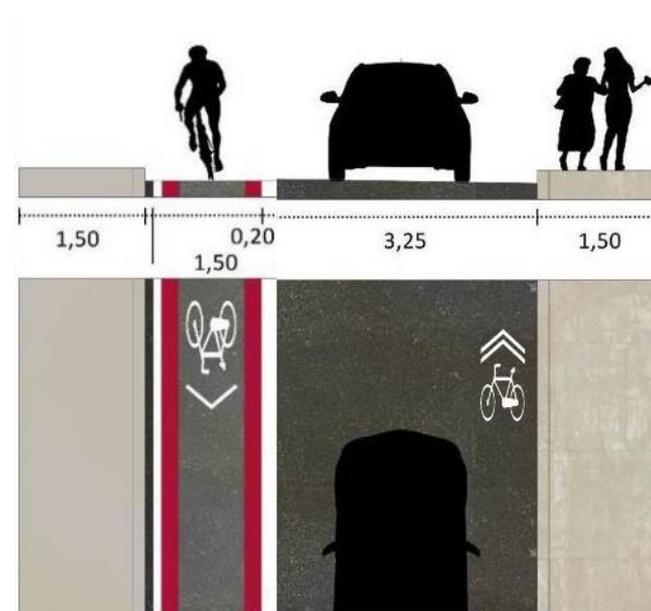
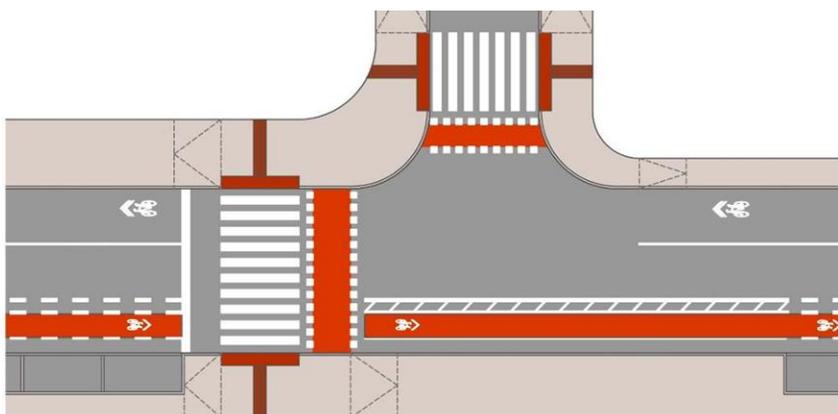
03.2 | MODOS SUAVES

Perfis Tipo

CICLOVIA PARTILHADA COM O AUTOMÓVEL NO SENTIDO DO FLUXO DO AUTOMÓVEL E UMA FAIXA UNIDIRECCIONAL EM CONTRA-FLUXO

Exemplo: Rua de Tomar

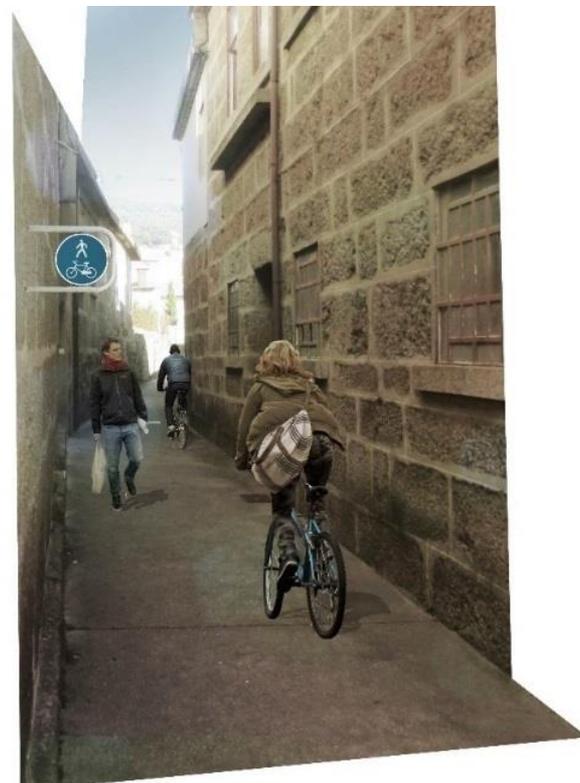
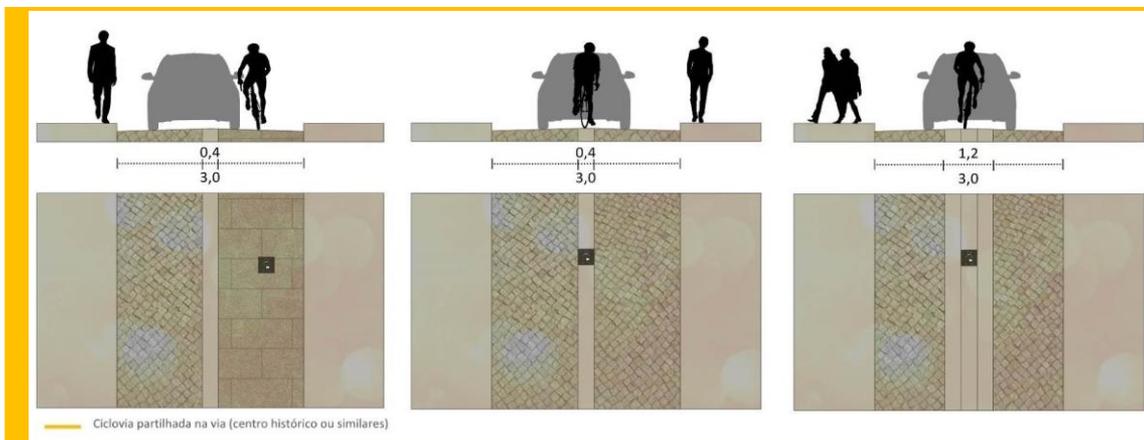
O objetivo é aumentar a permeabilidade para a bicicleta, minimizando as distâncias de percursos.



03.2 | MODOS SUAVES

Perfis Tipo

CICLOVIA PARTILHADA NA VIA (CENTRO HISTÓRICO OU SIMILARES)

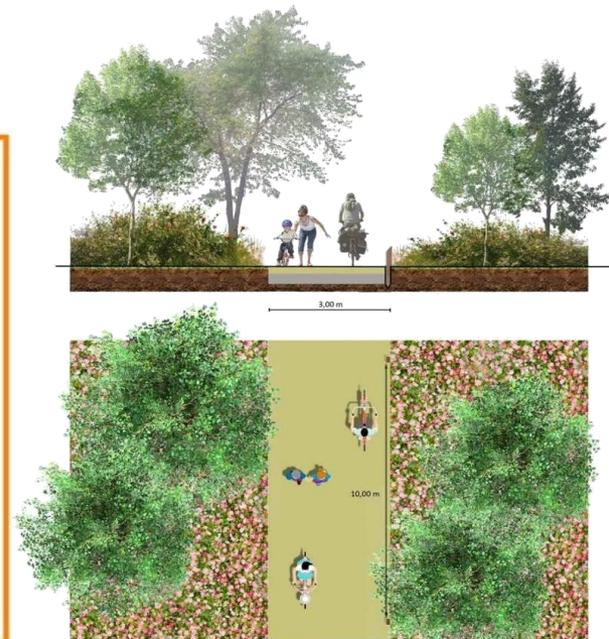
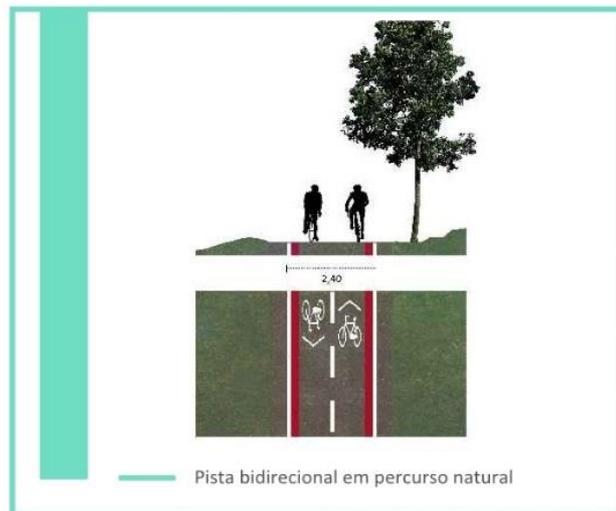


03.2 | MODOS SUAVES

Perfis Tipo

CICLOVIA BIDIRECIONAL EM PERCURSO NATURAL

Margens do Rio Lis e Rio Lena



03.2 | MODOS SUAVES

Perfis Tipo

ESCADARIAS

Aplicação de calhas metálicas diretamente nos degraus existentes, para que o transporte a mãos da bicicleta seja facilitado

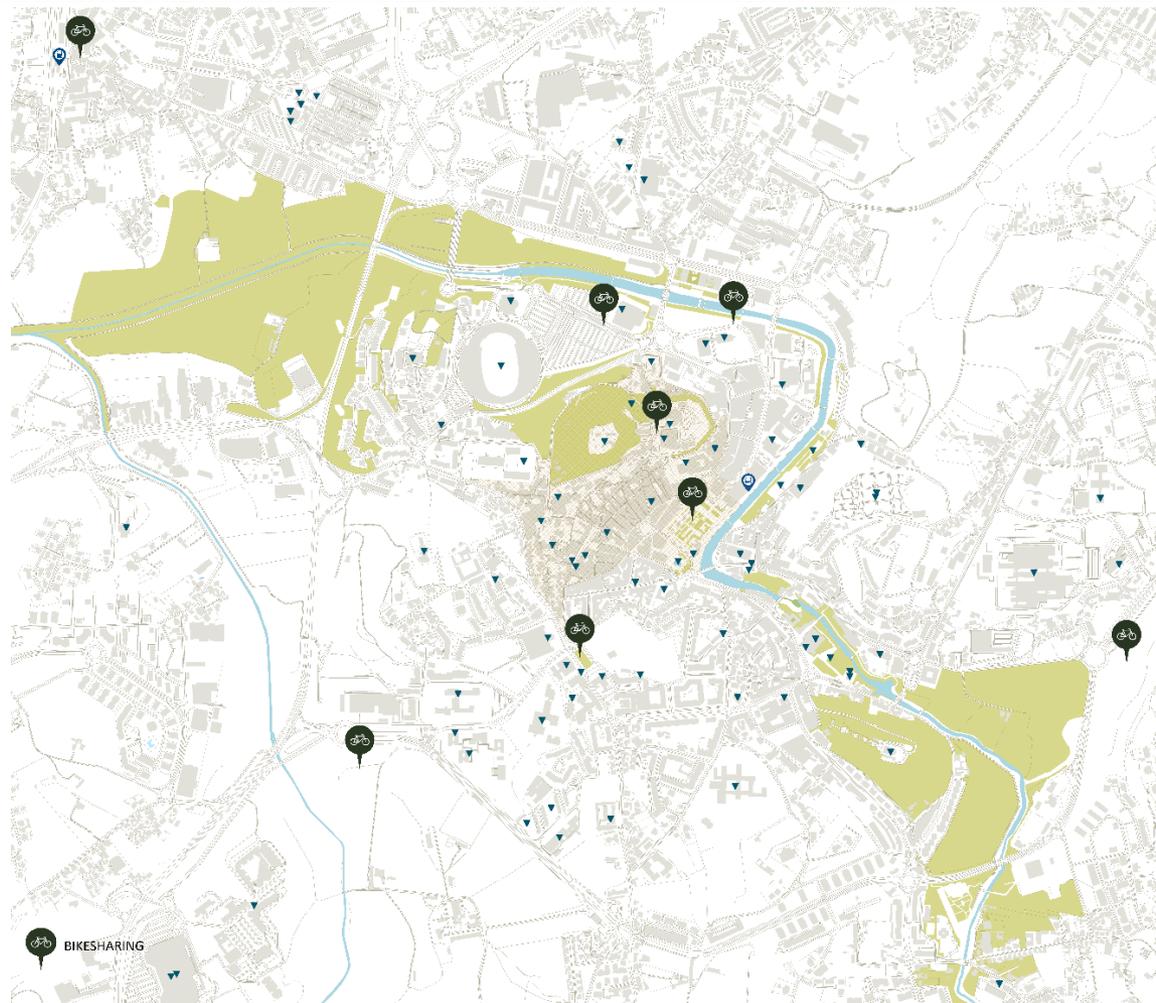


03.2 | MODOS SUAVES

Sistema de Bicicletas Partilhadas

Proposta de instalação de **pontos de partilha de bicicletas** nos seguintes locais:

- **Parques dissuasores;**
- **Estação ferroviária e Terminal Rodoviário;**
- **Zona alta da cidade** (envolvente ao Castelo);
- **Baixa da cidade** (Largo 5 de Outubro).

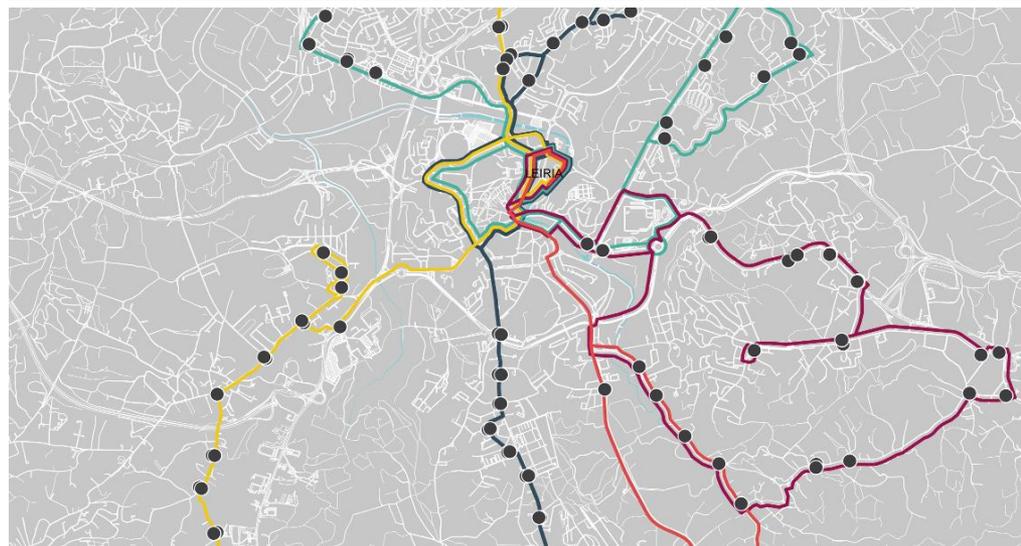


03.3 | TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO

CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Principais Problemas

- A utilização do transporte coletivo rodoviário para deslocações quotidianas é de **7,5%**, inferior à média nacional (11,6%);
- O serviço mobilis apresenta uma **procura superior** à oferta em horas de ponta;
- A **débil integração** horária e inexistente integração tarifária entre os diferentes modos de transportes (BUS+CF);
- A **inexistência de um verdadeiro interface** com integração dos diversos modos de transporte a todos os níveis.



03.3 | TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO

Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

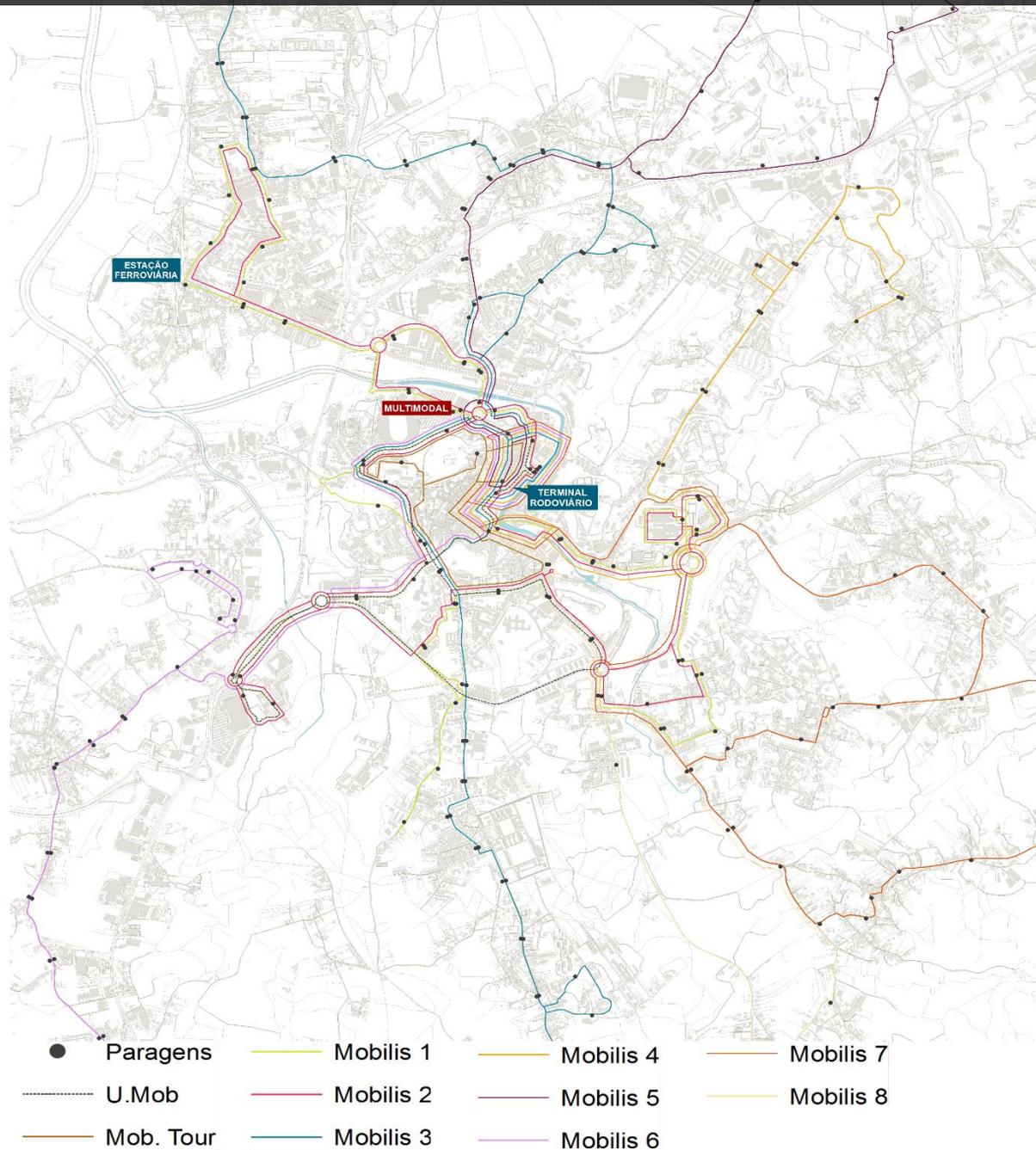
Nova lei implica a definição de novas autoridades de transportes:

- Transporte Municipal: tendencialmente as Câmaras Municipais
- Transportes Intermunicipais: tendencialmente as CIM
- Transportes Interregionais: Duas ou mais CIM
- Expressos, Ferrovia Ligeira e Pesada, etc.: Autoridade Nacional

Atualmente estamos **no período de transição 2009-2019**, momento no qual todas as linhas serão redefinidas de acordo com o Regime Jurídico e os critérios mínimos de serviço público definidos na lei.

PROPOSTA

- **Uniformização** do nome do serviço e imagem;
- Uniformização e aumento dos percursos;
- **Aumento das frequências** nos períodos de maior procura e ampliação da cobertura temporal;
- Definição de **vias exclusivas** para Transporte Coletivo Rodoviário;
- Disponibilização de **informação em tempo real** sobre horários de chegada dos autocarros nas principais paragens e interfaces.



BILHÉTICA INTEGRADA

Bilhéticas compatíveis de serem integradas com outros modos (excluindo os passes mensais)

Exemplo: o bilhete simples do **Transporte Público** é **compatível** de ser integrado com o **Sistema de Partilha de Bicicletas**.

Sempre que forem compatíveis, é suposto que com o bilhete simples do primeiro modo de transporte, acrescido de um determinado valor, seja possível o uso do segundo modo, sendo que o preço desse bilhete deve ser sempre inferior à soma dos dois bilhetes simples correspondentes a cada modo.

			
1º Modo 2º Modo	Transporte Público	Partilha de Bicicletas	Parques Dissuasores
TP (Autocarros e elevador)			
Partilha de Bicicletas			
Parques Dissuasores			


Compatível


Não Compatível

BILHÉTICA INTEGRADA

Três macro-modalidades de bilhética:

- **Única** (direcionada para um só modo de transporte),
- **Integrada**;
- **Passé da Mobilidade Integrada** (bilhete com o qual se acede a todos os modos referidos);

O quadro apresenta as diversas opções para as primeiras duas macro-modalidades.



	Único	Integrado
Transporte Público (autocarros e elevador)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bilhete de 1 viagem comprado a bordo ▪ Bilhetes pré-comprados de 3 a 10 viagens (quanto maior o número de viagens, menor deve ser o preço unitário) - cada viagem é válida por 1 hora ▪ Bilhete de 1, 2 ou 3 dias ▪ Passe mensal (normal e sociais) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 hora: Sistema de partilha de bicicletas (os utilizadores do passe mensal do TP que têm interesse em usar o sistema de partilha de bicicletas devem pagar o preço simbólico anual pelo uso das mesmas)
Sistema de partilha bicicletas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Residentes: preço simbólico anual ▪ Visitantes: <ul style="list-style-type: none"> ○ 1 hora ○ Diário 	<hr/>
Parques dissuasores	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diário ▪ Mensal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diário: <ul style="list-style-type: none"> ○ Transporte Público (2 viagens de 1 hora cada) ou ○ Sistema de partilha de bicicletas (diário) ▪ Mensal: <ul style="list-style-type: none"> ○ Transporte coletivo <p>(os utilizadores com passe mensal para os Parques dissuasores que têm interesse em usar o sistema de partilha de bicicletas devem pagar o preço simbólico anual pelo uso das mesmas)</p>

03.4 | ESTACIONAMENTO

CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Principais Problemas

- A **insuficiente fiscalização** fora das zonas de estacionamento de duração limitada;
- A inexistência de **política tarifária**;
- A **permissão**, através de sinalização vertical, de **estacionamento em cima dos passeios**, eliminando a totalidade o percurso pedonal;
- A existência de diversas zonas de estacionamento gratuito na via pública que originam, em locais nobres da cidade, uma **pressão excessiva** em termos de **procura de estacionamento**.



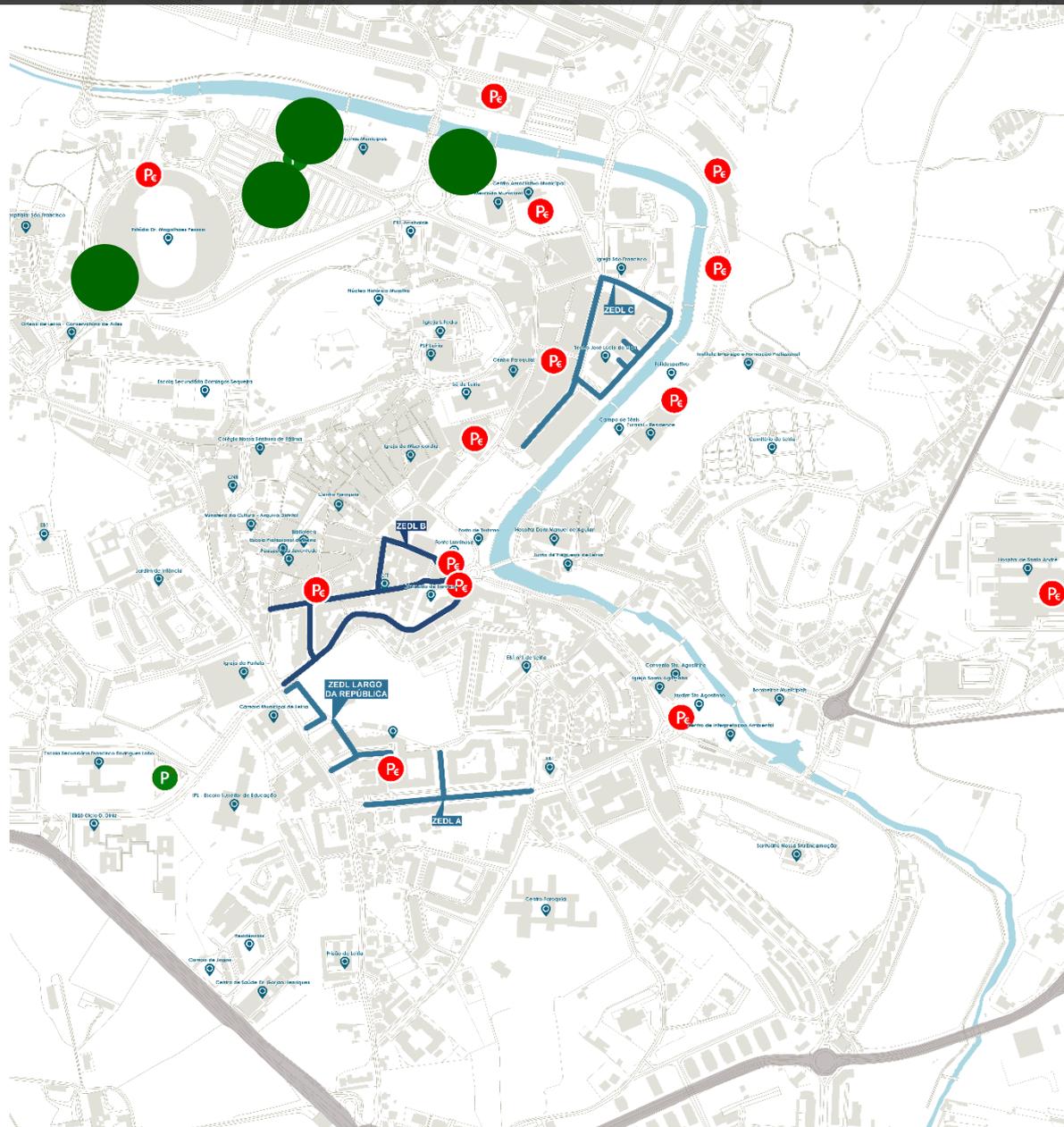
CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL) existentes:

- A
- B
- C
- Largo da República

Principais pontos de oferta de **estacionamento gratuito** e de apoio à zona de comércio e serviços:

- Parques próximos do Estádio, piscinas e mercado municipal de Leiria (>1700 lugares).



ESTACIONAMENTO TARIFADO NA VIA PÚBLICA:

EXISTENTE:

■ ZONA DE ESTÁDIO E J. M. CIPRI, ZEDL A, ZEDL B, ZEDL C, LARGO DA REPÚBLICA

■ ZONA CO-ACCESIONADA, ZEDL D

ESTACIONAMENTO EM PARQUES:

■ GRATUITO

■ PAF "ADO

OUTRAS INDICAÇÕES

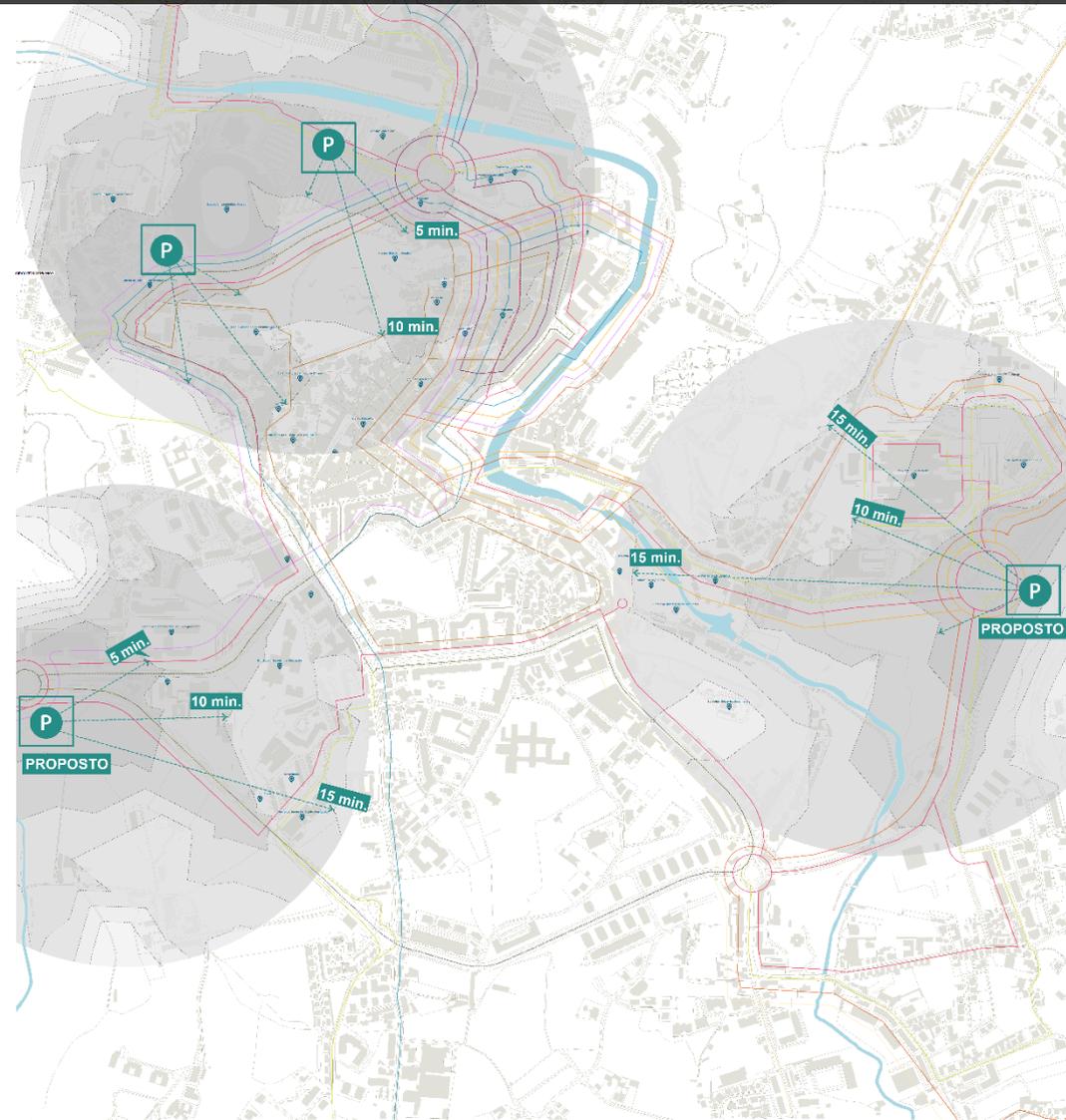
■ OCUPAÇÕES DE BARRACAS, TUB. 140

PROPOSTA

Alargar as zonas tarifadas em locais onde se registre:

- **Maior pressão** de estacionamento;
- A necessidade de se impor uma **maior rotatividade**;
- **As distâncias em relação ao centro** (à medida que a distância em relação ao centro da cidade diminui o custo aumenta);

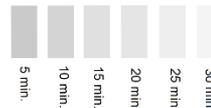
Assumir como Parque Dissuasor (gratuito e/ou Low-Cost) o parque do Estádio e criar novos parques, próximo do Hospital e da rotunda D. Dinis.



ESTACIONAMENTO EM PARQUES:



DISTÂNCIA/TEMPO A PÉ (VELOCIDADE 4KM/H):



CIRCUITOS URBANOS

- Paragens
- U.Mob
- Mob. Tour
- Mobilis 1
- Mobilis 2
- Mobilis 3

- Mobilis 4
- Mobilis 5
- Mobilis 6
- Mobilis 7
- Mobilis 8

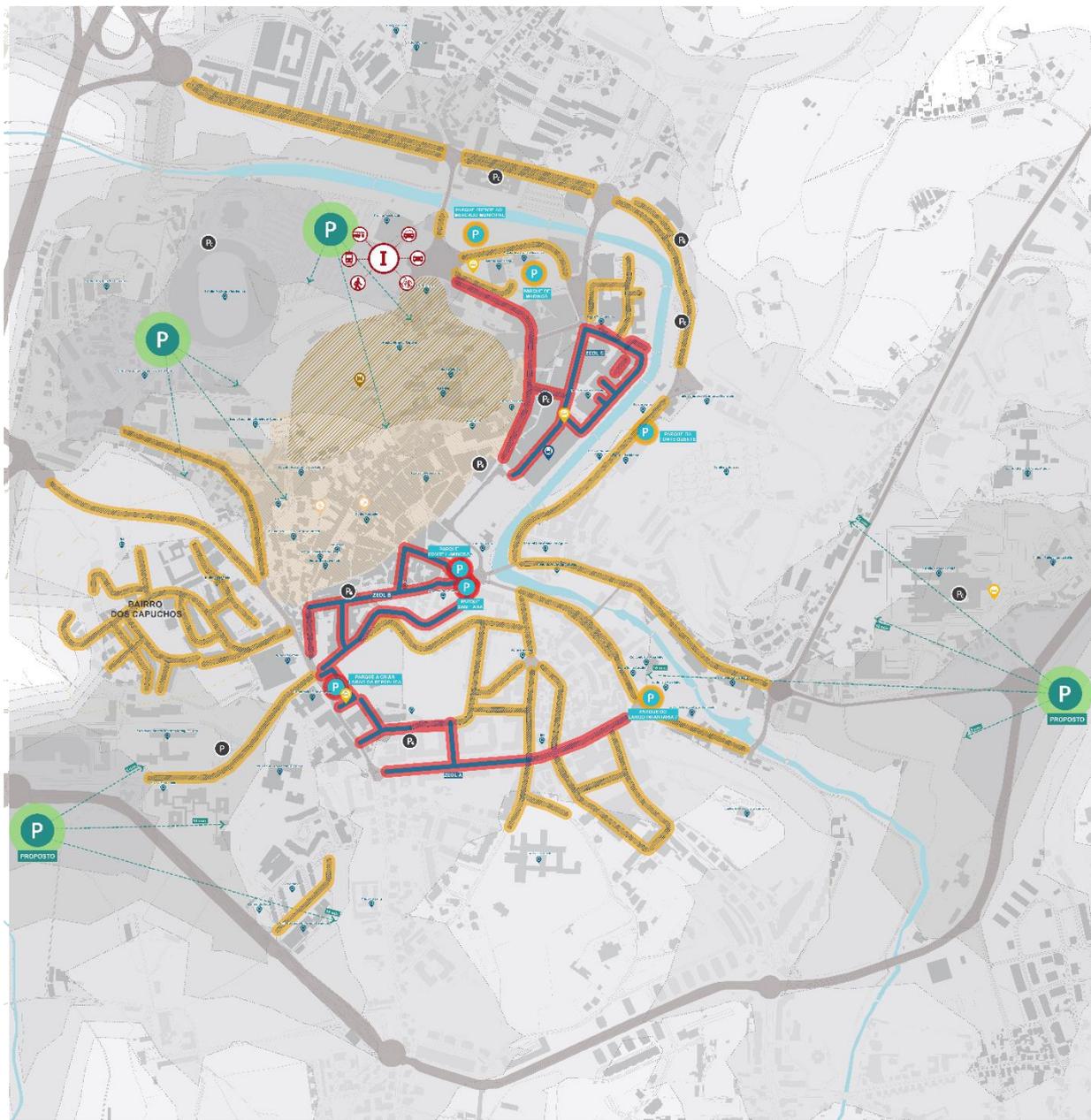
03.4 | ESTACIONAMENTO

PROPOSTA

Criar zonas de tarifa e duração diferenciadas (atribuição de cores):

- **Zona de tarifa mais elevada (+€)** e menor duração (zona vermelha) – Próxima dos principais equipamentos, serviços e comércio;
- **Zona de tarifa intermédia** (zona laranja) – zonas residenciais;
- **Zona de tarifa mais baixa (-€)** e maior duração (zona verde) – parques dissuasores.

Reequilibrar as tarifas atualmente praticadas (estacionamento à superfície, subterrâneo e parques) - estacionamento subterrâneo deverá apresentar as tarifas mais baixas que o tornem competitivo em detrimento do estacionamento à superfície.



Situação Existente

ESTACIONAMENTO TARIFADO NA VIA PÚBLICA :

EXISTENTE:

- ZONA - GESTÃO MUNICIPAL: ZEDLA, ZEDL C, ZEDL LARGO DA REPÚBLICA
- ZONA CONCESSIONADA: ZEDL B

ESTACIONAMENTO EM PARQUES:

- P GRATUITO
- P€ TARIFADO

Proposta

ESTACIONAMENTO TARIFADO NA VIA PÚBLICA :

AIMPLEMENTAR:

- PROPOSTA DE EXPANSÃO

ESTACIONAMENTO EM PARQUES:

- P PARQUES DISSUASORES
- P PARQUES TARIFADOS
- P€ PARQUES PRIVADOS - USOS ESPECÍFICOS

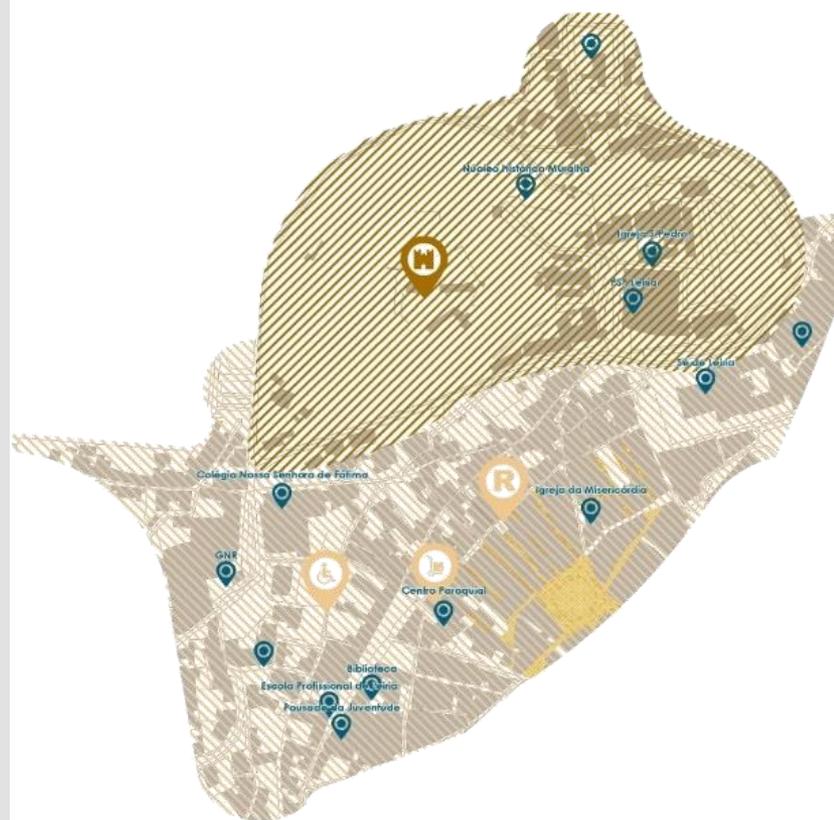
ZONA DE TARIFA DIFERENCIADA:

- ZONA DE ALTA ROTAÇÃO (ZONA VERMELHA)
- ZONA DE MÉDIA ROTAÇÃO (ZONA LARANJA)
- ZONA DE BAIXA ROTAÇÃO (ZONA VERDE)

03.4 | ESTACIONAMENTO

Regulamentos Complementares de Circulação e Estacionamento

- **Licenças especiais de circulação** - Restrição de circulação em determinadas áreas da Cidade delimitadas por um determinado perímetro, e no tempo;
- **Restrições à circulação** - Restrição de circulação a determinadas áreas da Cidade delimitadas por um determinado perímetro, e no tempo;
- **Zona de acesso restrito** - Centro Histórico (exceto residentes, comerciantes, veículos de emergência, etc.);
- **Estacionamento reservado na via pública** - inclui as ZEDL;
- **Lugares de estacionamento privativo** - lugares de estacionamento privativo na via pública para veículos pertencentes a pessoas singulares ou coletivas.



03.5 | LOGÍSTICA URBANA

CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Principais Problemas

- A **inexistência de regulamentação de cargas e descargas** aumenta o número de situações de conflito, sobretudo em períodos de ponta;
- A **heterogeneidade nos horários** das cargas e descargas estipulados para o centro da cidade (sem restrição horária, das 8h-20h, etc.)



03.5 | LOGÍSTICA URBANA

PROPOSTA

- **Rever os horários das operações de carga e descarga** nas áreas pedonais da cidade;
- **Criação** de lugares de estacionamento para cargas e descargas;
- **Restrição** dos horários em que os veículos pesados podem circular nas zonas mais centrais da cidade;
- **Regulamentar** as cargas e descargas no município.





Melhoria da qualidade do **ambiente urbano**

Melhoria da qualidade de vida e **saúde**

Redistribuição do **espaço público**

Melhoria da **imagem, atratividade e competitividade do território municipal**

Melhoria das condições de **acessibilidade** para todos os cidadãos

Redução do **tempo consumido** em deslocações

Maior **eficiência energética**

Melhoria da **segurança rodoviária**

Melhoria do serviço de **transportes públicos**

integração entre o **planeamento das acessibilidades** e o **planeamento urbano**



PLANO ESTRATÉGICO DE MOBILIDADE E TRANSPORTES DE LEIRIA

14 abril 2016