

## GRUPO 3 – INFRAESTRUTURAS

Medidas Propostas	Impacto no Município
Novas acessibilidades rodoviárias – construção de variantes a núcleos urbanos	X
Criar condições favoráveis à utilização de bicicleta	X

### Novas acessibilidades rodoviárias – Construção de variantes a núcleos urbanos

**Responsável:** Estradas de Portugal, I.P.      **Prazo de realização:** 2013 - 2018

**Executa:** Estradas de Portugal, I.P. (ex-IEP)

#### Descrição sumária:

Apresenta-se o seguinte excerto da Revisão do PDM do Concelho de Palmela – 1.ª fase (CISED, 2005):

“Apesar dos projectos em curso na AML o nível de serviço das áreas urbanas compreendidas entre as principais vias radiais é ainda bastante inferior ao desejável, havendo uma necessidade premente de equacionar a construção de variantes aos principais aglomerados urbanos. A ausência de iniciativa por parte da administração central levou a Autarquia a chamar a si a responsabilidade de iniciar os estudos necessários à posterior construção de algumas destas vias. São disso exemplo a Variante à EN252 no Pinhal Novo, cujo traçado foi já aprovado pelo IEP, e da Variante à EN379 que possui já Estudo Prévio mas que o IEP não considera pertinente equacionar no curto prazo. A CM apresentou recentemente ao IEP um conjunto de propostas que visam a melhoria de diversos nós viários. Encontra-se previsto para breve o alargamento do IP7 até ao nó de Coina.”

A médio prazo, a construção de novos projectos no Concelho de Palmela e Concelhos limítrofes, como sejam a Plataforma Logística Multimodal do Poceirão e a Terceira Travessia do Tejo (Lisboa - Barreiro), irão desbloquear a construção destas novas vias rodoviárias.

Apesar de novas vias poderem actuar como “geradores de tráfego”, as duas variantes referidas no PDM têm a vantagem de desviar o tráfego dos núcleos urbanos (EN252 - Pinhal Novo e EN379 - Quinta do Anjo). Admitindo que estas variantes não geraram tráfego adicional e, uma vez que os veículos motorizados apresentam uma maior eficiência de utilização de combustível para velocidades entre 50 km/h e 90 km/h, observar-se-á uma poupança global de combustível. A estimativa de redução de emissões de CO<sub>2</sub> assume que a eficiência de utilização de combustível aumenta 15% com a alteração da velocidade de circulação. No entanto, para que esta premissa se concretize, será necessário tomar medidas para assegurar que a velocidade de circulação nas variantes a construir não ultrapassará os 90 - 100 km/h.

**Custo estimado:** A determinar.

**Financiamento:** Estradas de Portugal, I.P.

**Estimativa da poupança de energia / energia renovável gerada:** 120.723 MWh/ano

**Estimativa da redução de emissões de CO<sub>2</sub>:** 30.943 t CO<sub>2</sub>/ano

### **Criar condições favoráveis à utilização de bicicleta**

**Responsável:** Município **Prazo de realização:** 2011-2020

**Executa:** ENA/Município

#### **Descrição sumária:**

Tendo em conta que a generalidade do território apresenta topografia plana ou declives suaves, existe um grande potencial para a utilização da bicicleta nas deslocações intraconcelhias casa-trabalho e casa-escola.

De facto, em 1991, o motociclo ou bicicleta representavam 14,0% dos modos de transporte utilizados pelos residentes no Concelho de Palmela. Contrariamente ao desejável, esta percentagem diminuiu significativamente, passando a apenas 4,5% em 2001. Grande parte da rede rodoviária é constituída por estradas nacionais, com uma via em cada sentido, sem berma e sem passeio. O aumento do fluxo de tráfego rodoviário que se tem verificado nas últimas décadas contribui para a diminuição da segurança rodoviária dos ciclistas, e vice-versa, facto que seguramente contribuiu para o decréscimo do peso deste modo de transporte.

Assim, para tirar partido das condições favoráveis à utilização da bicicleta, será necessário criar uma rede de ciclovias que proporcione deslocações e segurança e condições aprazíveis, com a necessária iluminação e sinalização. Será igualmente necessário assegurar a implementação de sinalização e de mecanismos de redução de velocidade nas vias de circulação rodoviária, como sejam lombas ou passadeiras de peões elevadas, nos troços de aproximação às intersecções com as ciclovias de modo a garantir a segurança rodoviária.

Para que os efeitos positivos desta medida não se limitem aos movimentos intraconcelhios, mas contribuam também para os movimentos interconcelhios, esta medida prevê ainda a articulação do Município de Palmela com os Concelhos limítrofes em que a utilização da bicicleta representa uma alternativa viável, como sejam os Concelhos do Montijo e da Moita.

O impacte desta medida foi estimado assumindo que uma transferência modal do transporte individual para a bicicleta correspondente 10% das deslocações intraconcelhias e a 2% das deslocações interconcelhias (considerando apenas as ligações do Concelho de Palmela com concelhos limítrofes em que os acessos são relativamente planos: Montijo, Moita, Barreiro e Seixal) e admitindo ainda que a deslocação média efectuada é de 7,5km (num sentido). Não se ponderou o pormenor do traçado das ciclovias, a definir em fase de projecto.

**Custo estimado:** A determinar.

**Financiamento:** Programas nacionais e internacionais de apoio.

**Estimativa da poupança de energia / energia renovável gerada:** 5.218 MWh/ano

**Estimativa da redução de emissões de CO<sub>2</sub>:** 1.377 t CO<sub>2</sub>/ano