

UISEU, UM NOVO MODELO DE MOBILIDADE



desenhamos cidades
gerimos mobilidades

O planeamento da mobilidade urbana sustentável: *razões e conteúdos*



A URGÊNCIA DA DESCARBONIZAÇÃO

CO₂
Dióxido de Carbono

CO
Monóxido de Carbono

NO_x
Óxido de Azoto

O₃
Ozono

C₆H₆
Benzeno

SO₂
Dióxido de Enxofre

PM
Partículas





HUMANIZAÇÃO

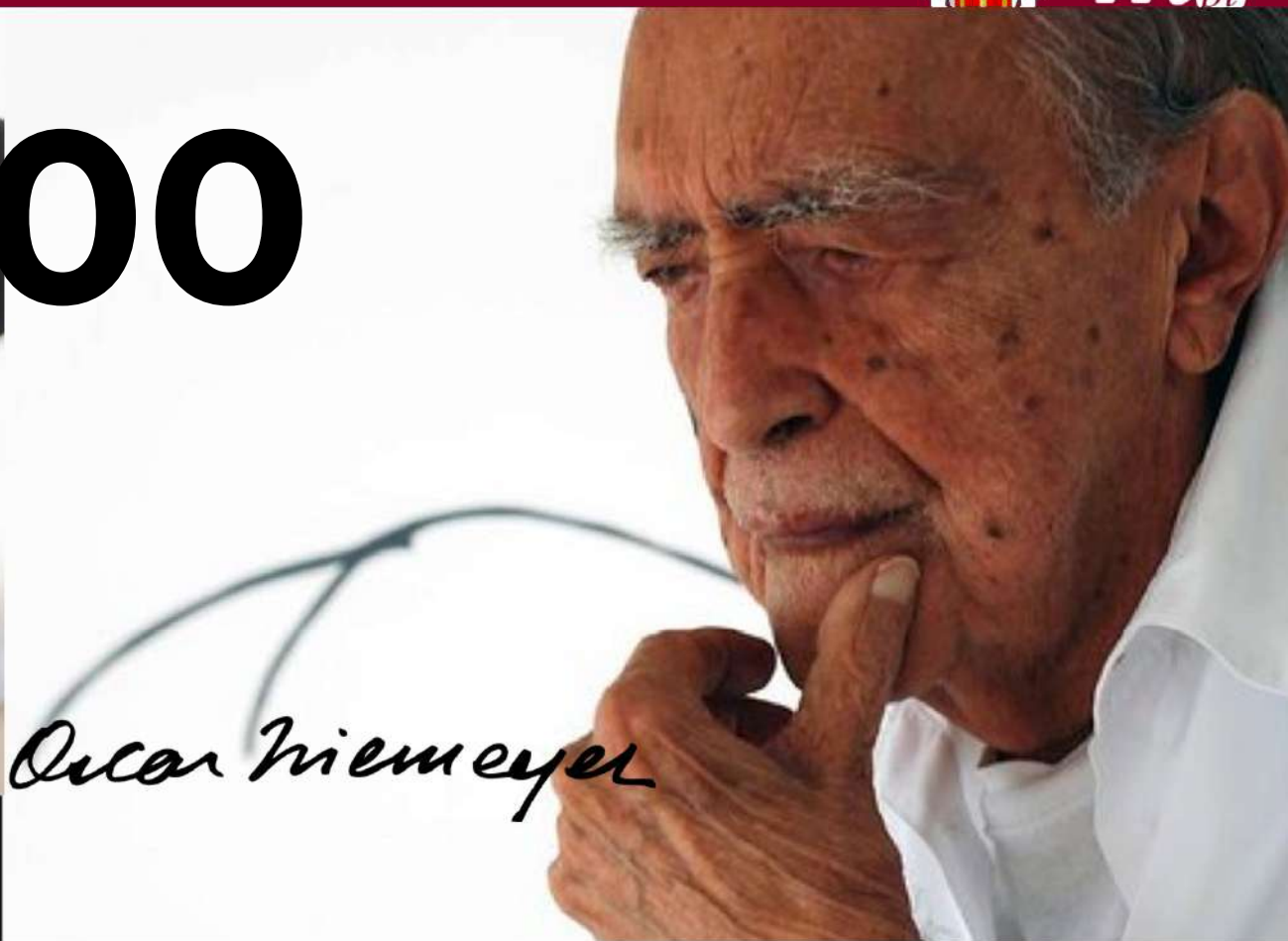


“A CIDADE VISTA PELA
janela do carro dos pais”



Manoel de Oliveira

100



Oscar Niemeyer

Viver até mais tarde, trabalhar até
mais tarde

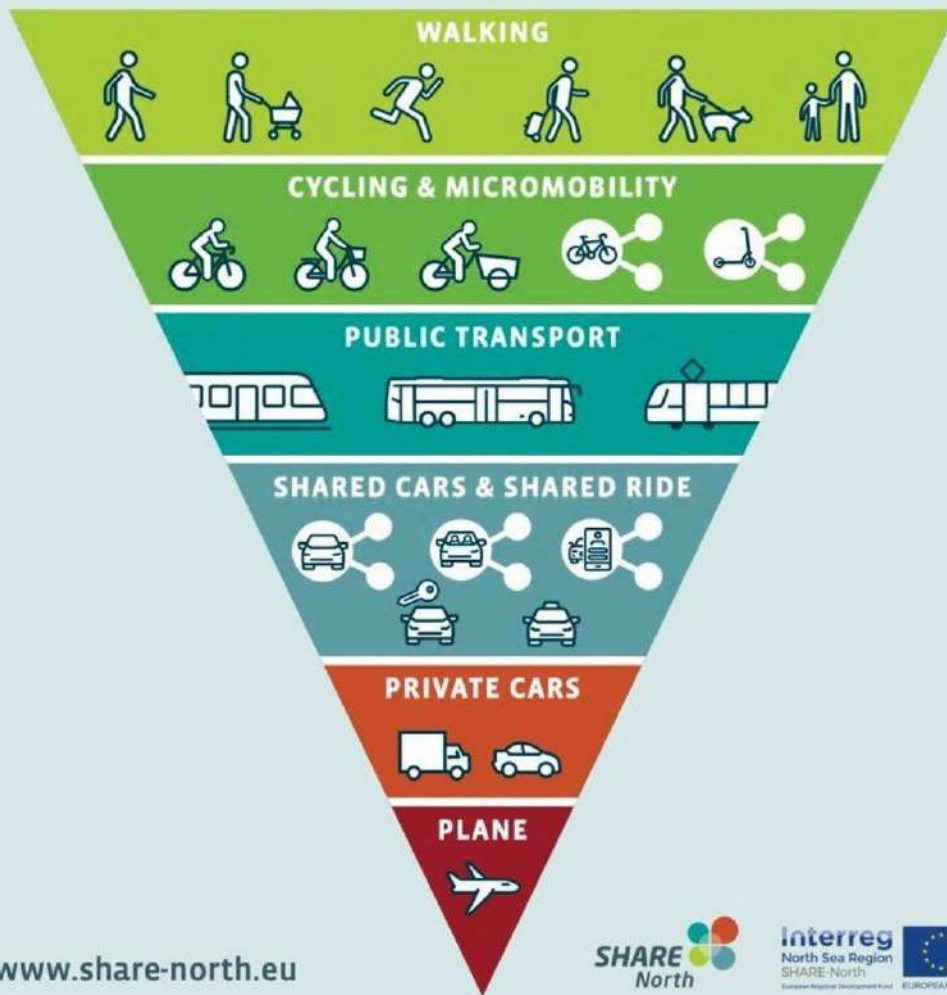


60% das pessoas da OCDE têm MOBILIDADE REDUZIDA

Em **2050** cerca de **30%** tem mais **65 anos**

Em **2050** cerca de **40%** tem mais **60 anos**

MOBILITY PYRAMID



**CAMINHE
POR SI,
PELOS SEUS
E PELO FUTURO DO PLANETA**

PARTICIPE NA SOLUÇÃO

www.share-north.eu

SHARE
North

Interreg
North Sea Region
SHARE-North
European Regional Development Fund

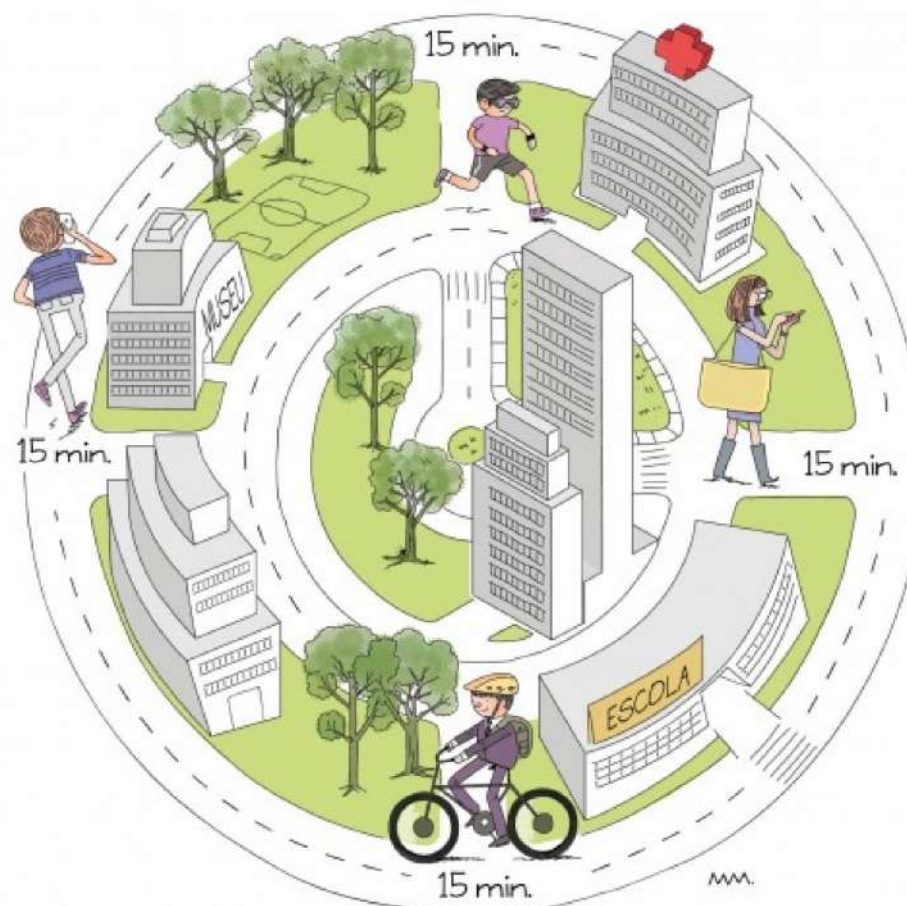


MOBILIDADE DE PROXIMIDADES

Descarbonização

Humanização

- Reduzir as distâncias
- Evitar monofuncionalidades
- Criar espaços de proximidade
- Criar jardins
- Caminhos das escolas
- Promover o comércio tradicional
- Apostar na reabilitação urbana
- ...



**CIDADES
PARA
PESSOAS**





A URGÊNCIA DA ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL



Novo Modelo de Mobilidade para Viseu

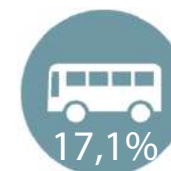
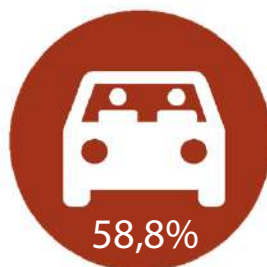
O compromisso futuro por via do PMUS



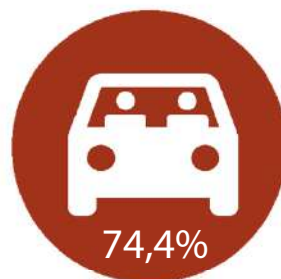


OS PADRÕES DE MOBILIDADE EM VISEU

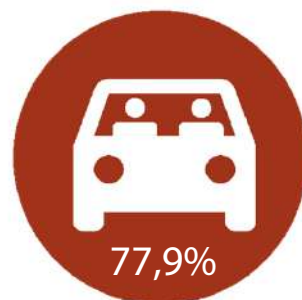
CENSOS
2001



CENSOS
2011



CENSOS
2021





O TERRITÓRIO CONSTRUÍDO

Centro Histórico



Espaço de Baixa Densidade



Cidade Tradicional



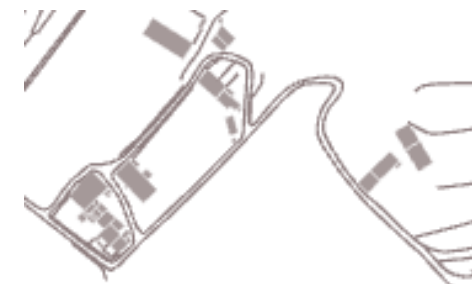
Povoamento Linear

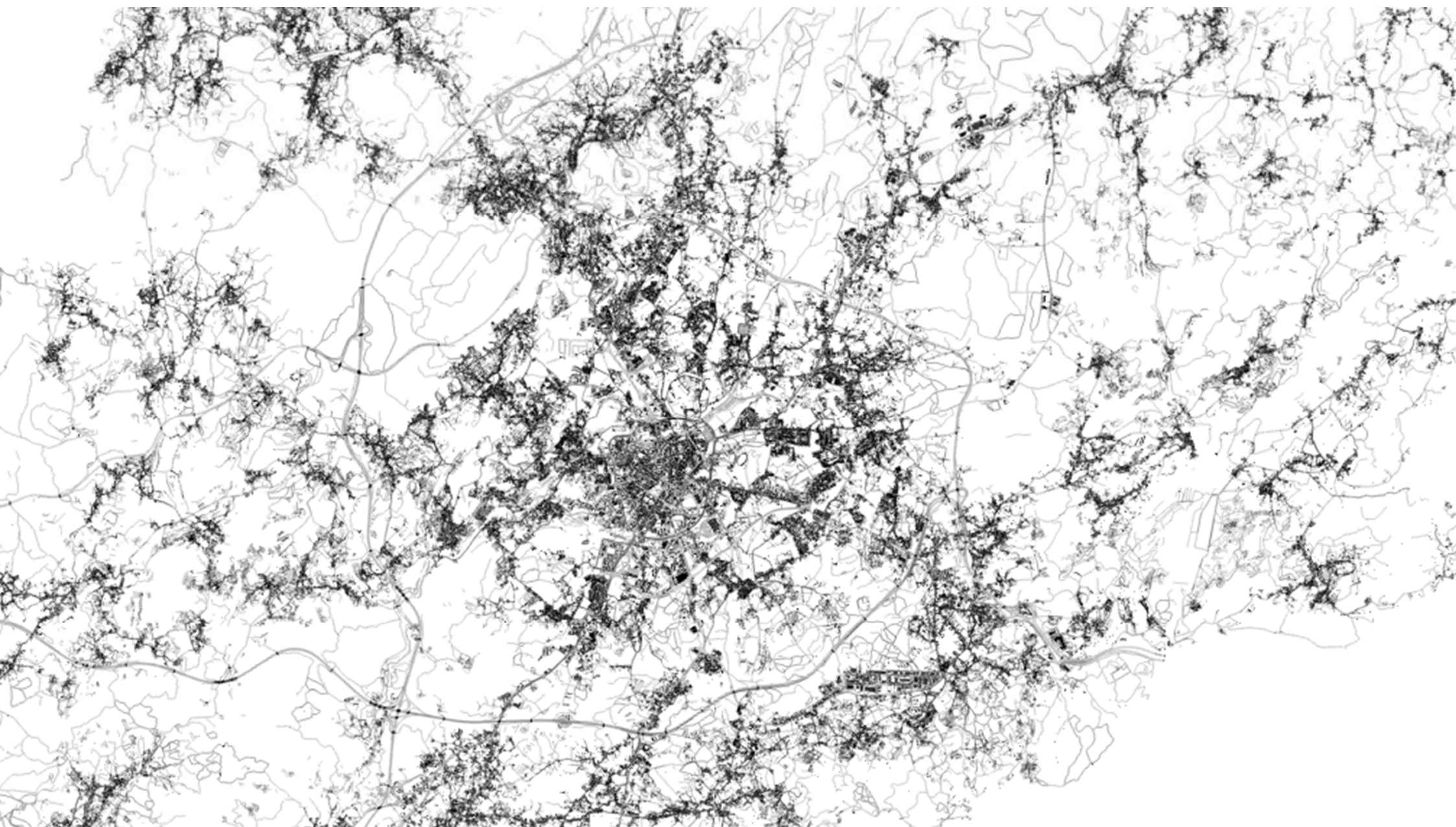


Bairro de Alta Densidade

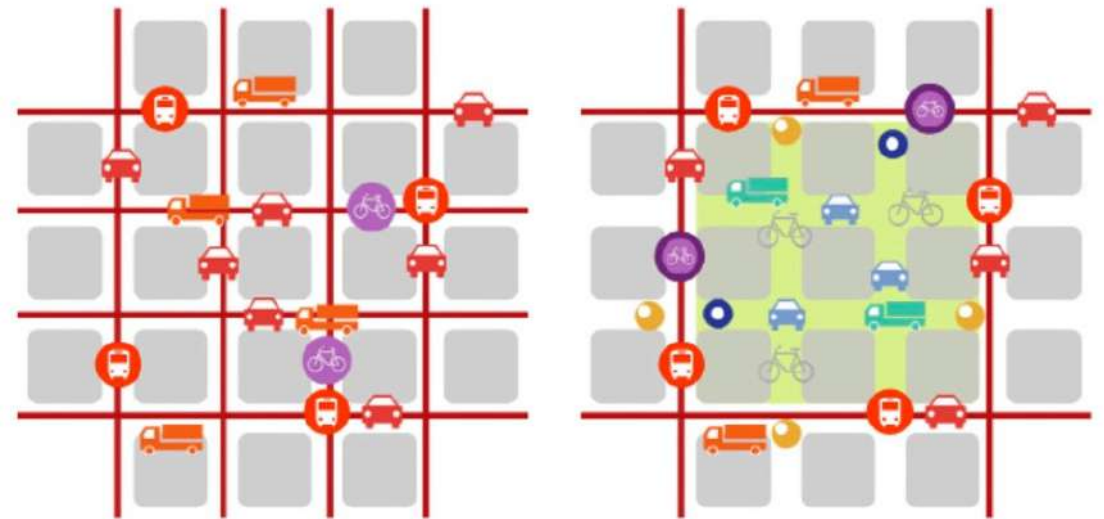
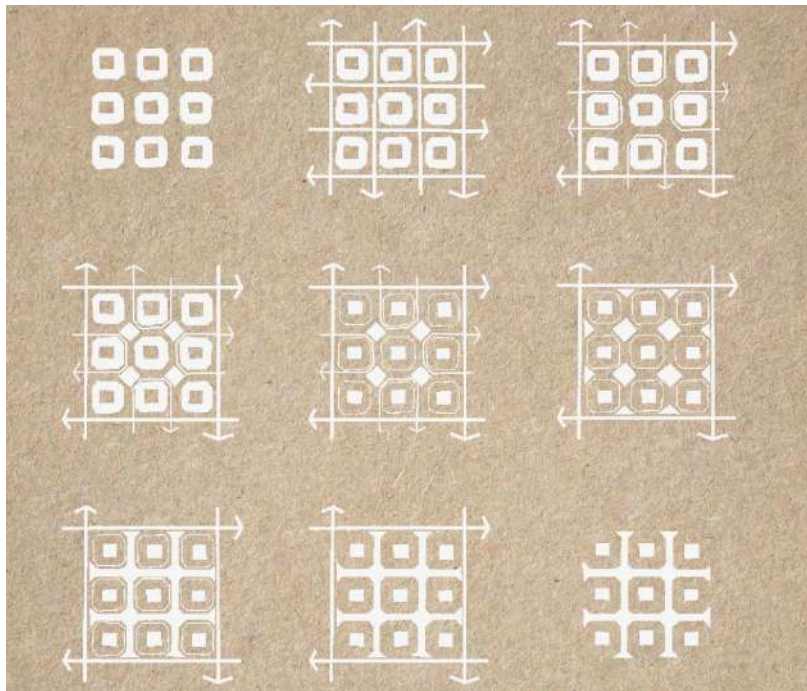


Povoamento Disperso





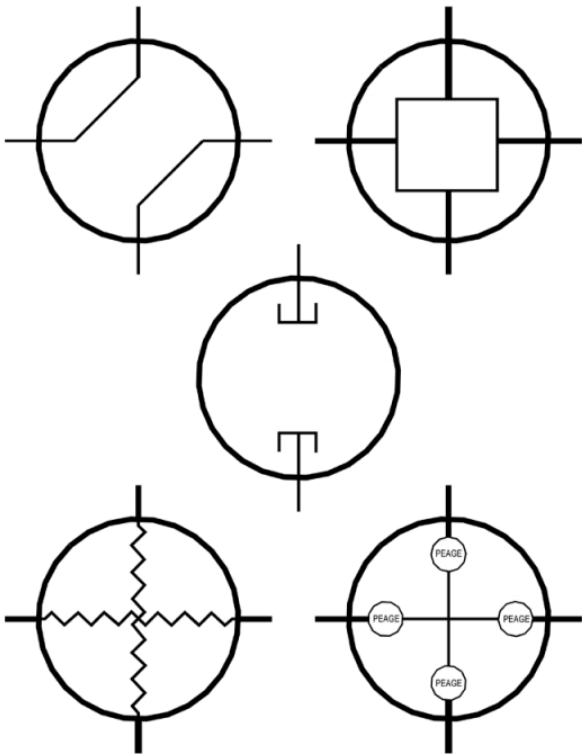
OS SUPERQUARTEIRÕES DE SALVADOR RUEDA COMO MODELO DE TRABALHO



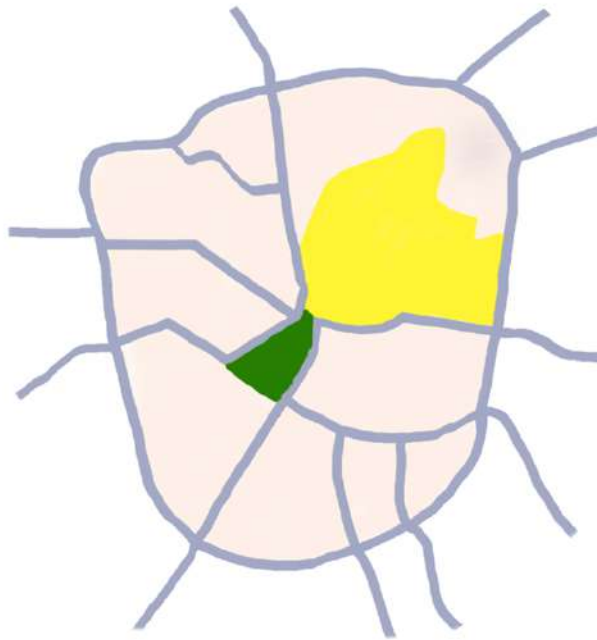
- Os **superquarteirões** são um modelo assente na reorganização urbana para **priorizar as pessoas e a habitabilidade**;
- O modelo pretende reduzir o tráfego automóvel nos bairros, aumentando o espaço disponível para os cidadãos, **criando espaços públicos de convivência, lazer e segurança no interior dos superquarteirões**.

O SISTEMA DE PROTEÇÃO DA CIDADE EM RELAÇÃO AO TRÁFEGO DE PASSAGEM

Modelos de proteção de espaços centrais



Modelo de proteção da área central da cidade de Viseu



- **Modelo de proteção do tecido central - Centro Histórico e Rossio**, fomentando simultaneamente o incremento dos **modos ativos e suaves de deslocação**, bem como a **qualificação do espaço público**;
- Esquema de circulação viária da cidade consolidada estruturado em torno da **1.ª Circular da cidade**, complementado no seu interior pela organização de **dois setores de rede viária estruturante**.

SUPERQUARTEIRÃO – EXEMPLO QUARTEIRÃO BELA VISTA



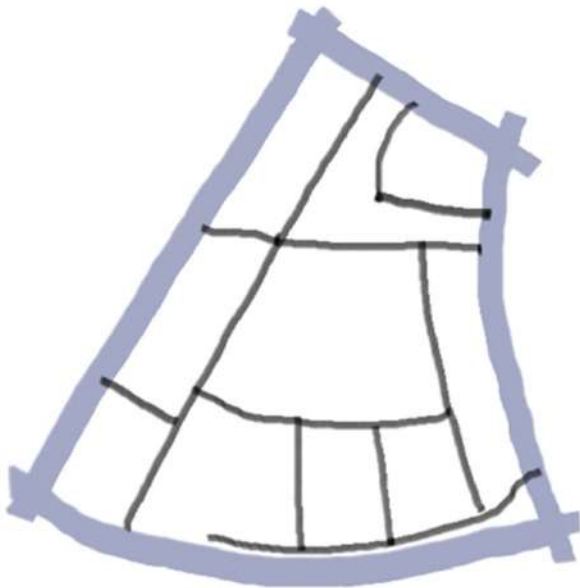
Modelo atual



Modelo proposto

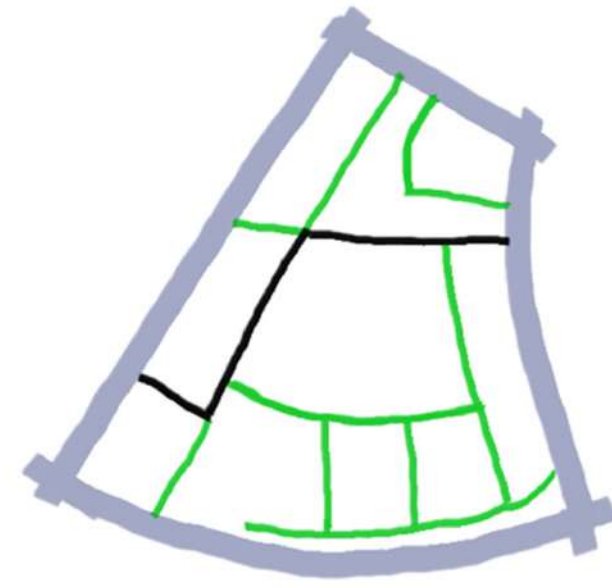
SUPERQUARTEIRÃO – EXEMPLO QUARTEIRÃO GRÃO VASCO

A cidade deixa de ser um espaço para o tráfego automóvel e volta a ser um lugar de permanência.



Modelo atual:

- onde todas as ruas estão abertas à circulação automóvel.

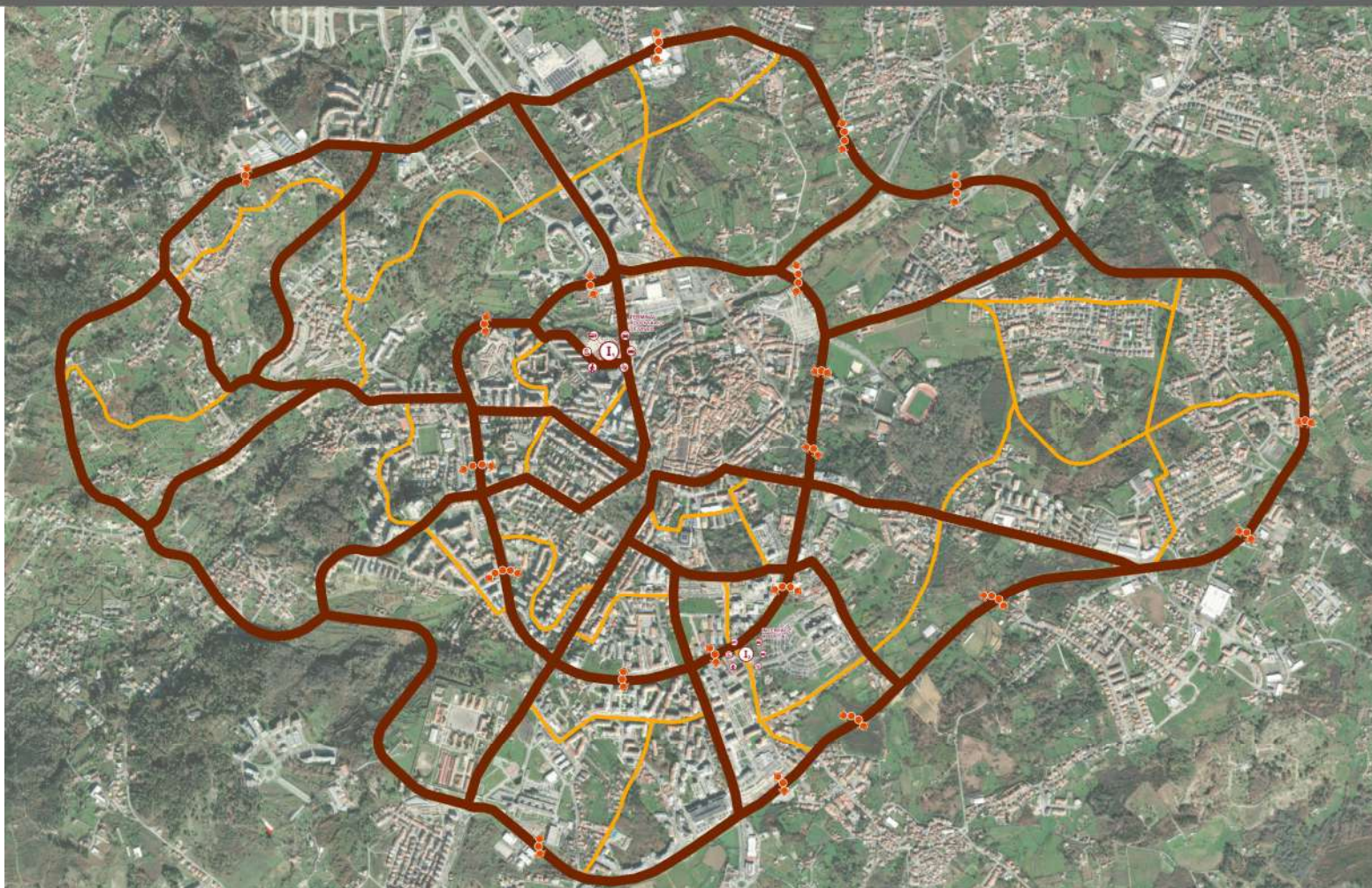


Modelo proposto:

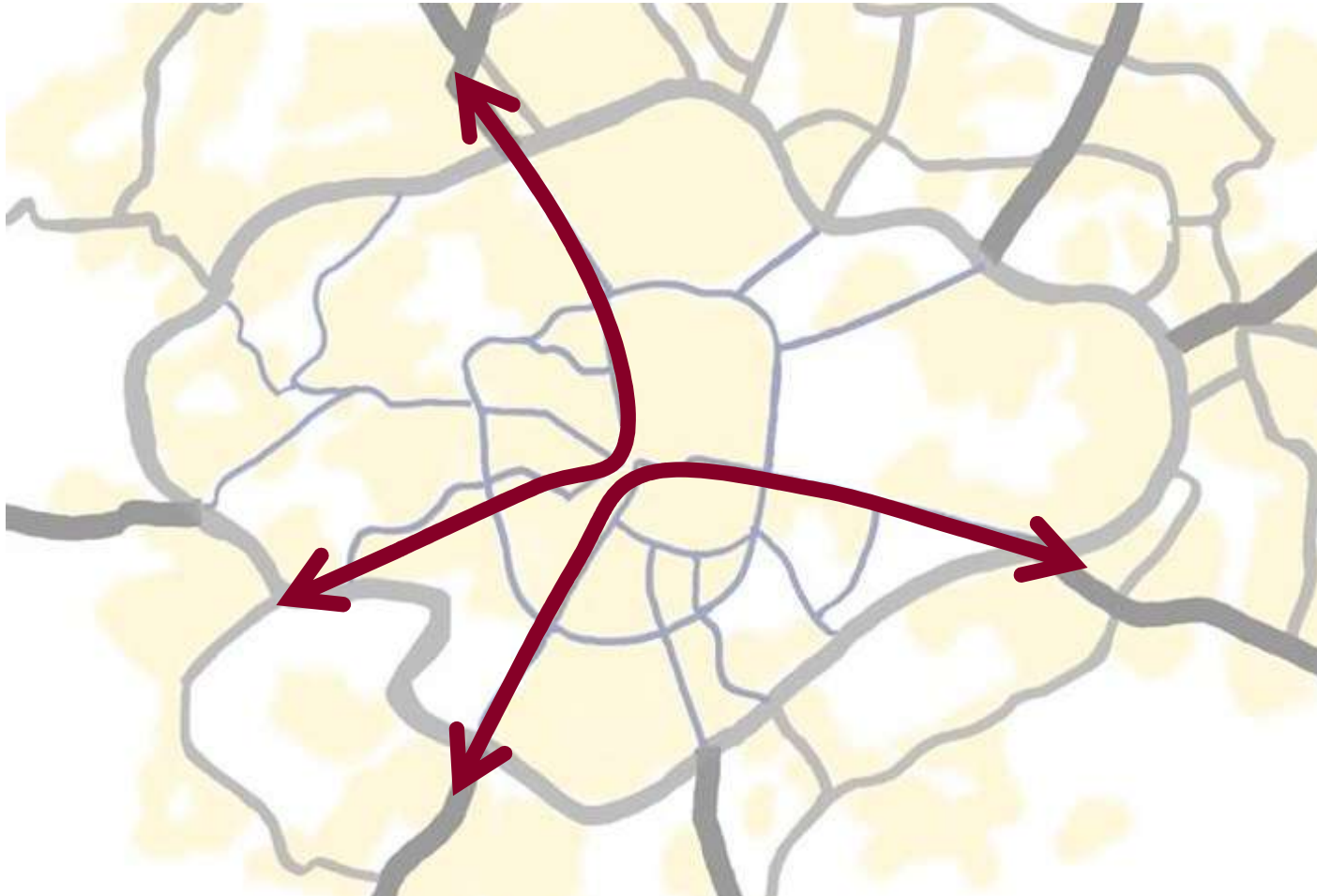
- rede estruturante viária da cidade e do bairro (preto e cinzento)
- ruas internas transformadas em espaços pacificados, com velocidade reduzida e uso prioritário não motorizado (verde).



NOVO MODELO DE MOBILIDADE PARA VISEU



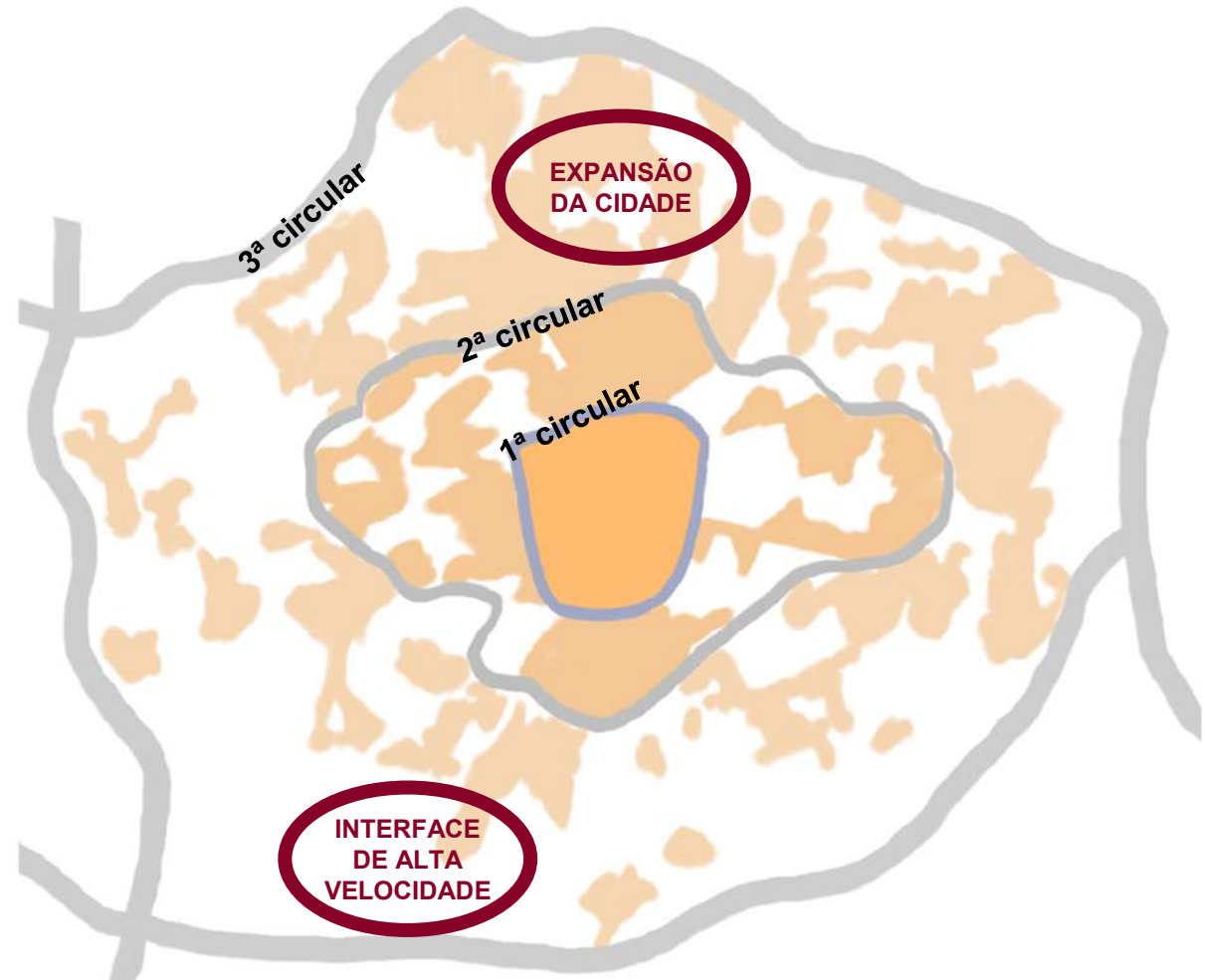
A REDE VIÁRIA ESTRUTURANTE DOS SUPERQUARTEIRÕES DA CIDADE DE VISEU



- A **rede viária estruturante** corresponde aos eixos viários onde se pretende que os fluxos de tráfego automóvel se concentrem, liberando o interior dos superquarteirões para os modos sustentáveis de deslocação e para a sociabilização;
- A rede estruturante **delimita os limites dos superquarteirões** e **organiza a mobilidade em eixos principais**.

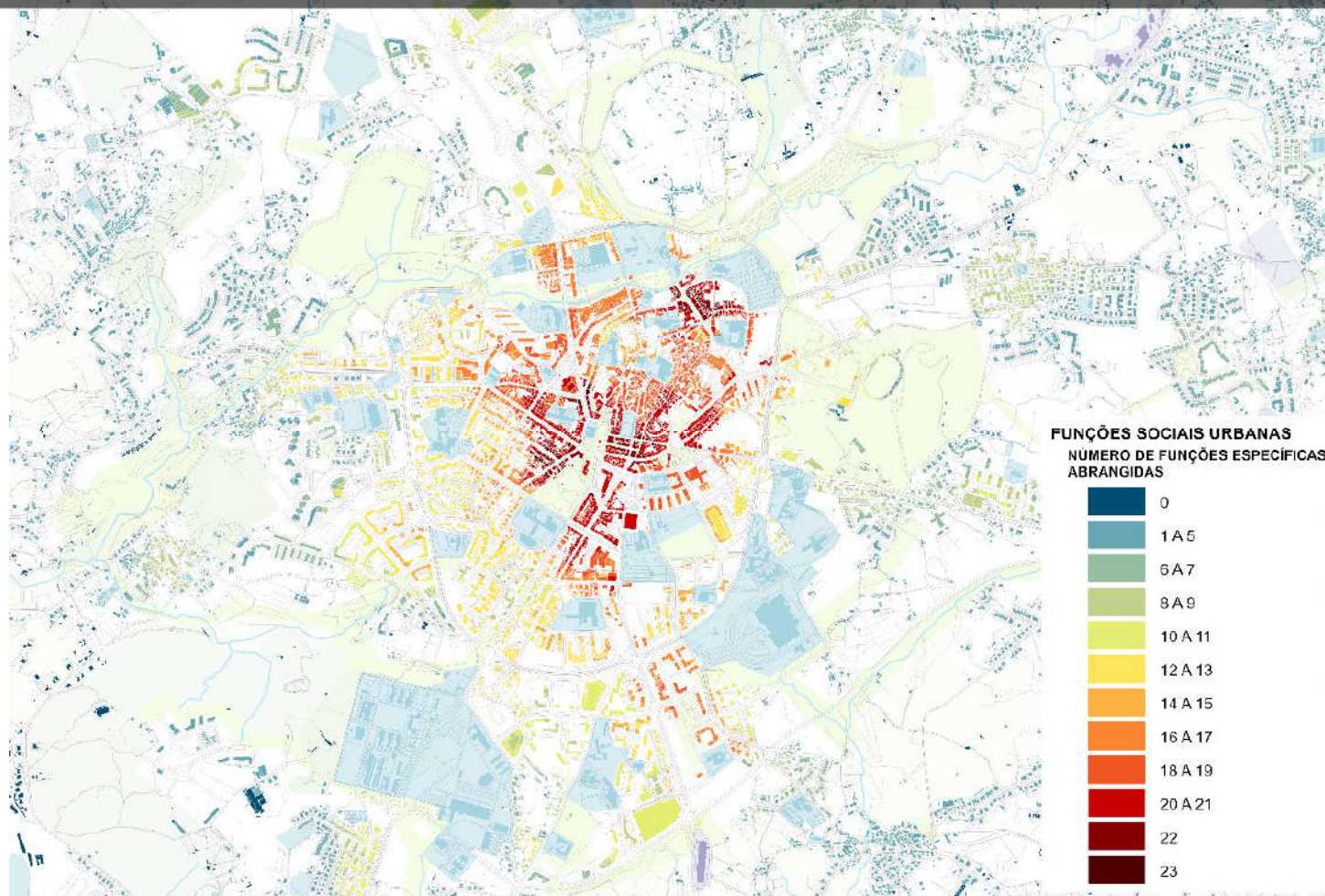
AS ÁREAS DE TRANSIÇÃO ENTRE A 2.^a CIRCULAR E A 3.^a CIRCULAR

- As **áreas de transição entre a 2.^a Circular e a 3.^a Circular**, hoje marcadas por **fragmentação urbana e funcional**, devem ser reconvertidas em áreas amigáveis aos modos sustentáveis de deslocação e, multifuncionais;
- A criação de **núcleos de proximidade**, como uma microcentralidade urbana, adaptada ao contexto local, permite reduzir a **dependência do automóvel**.



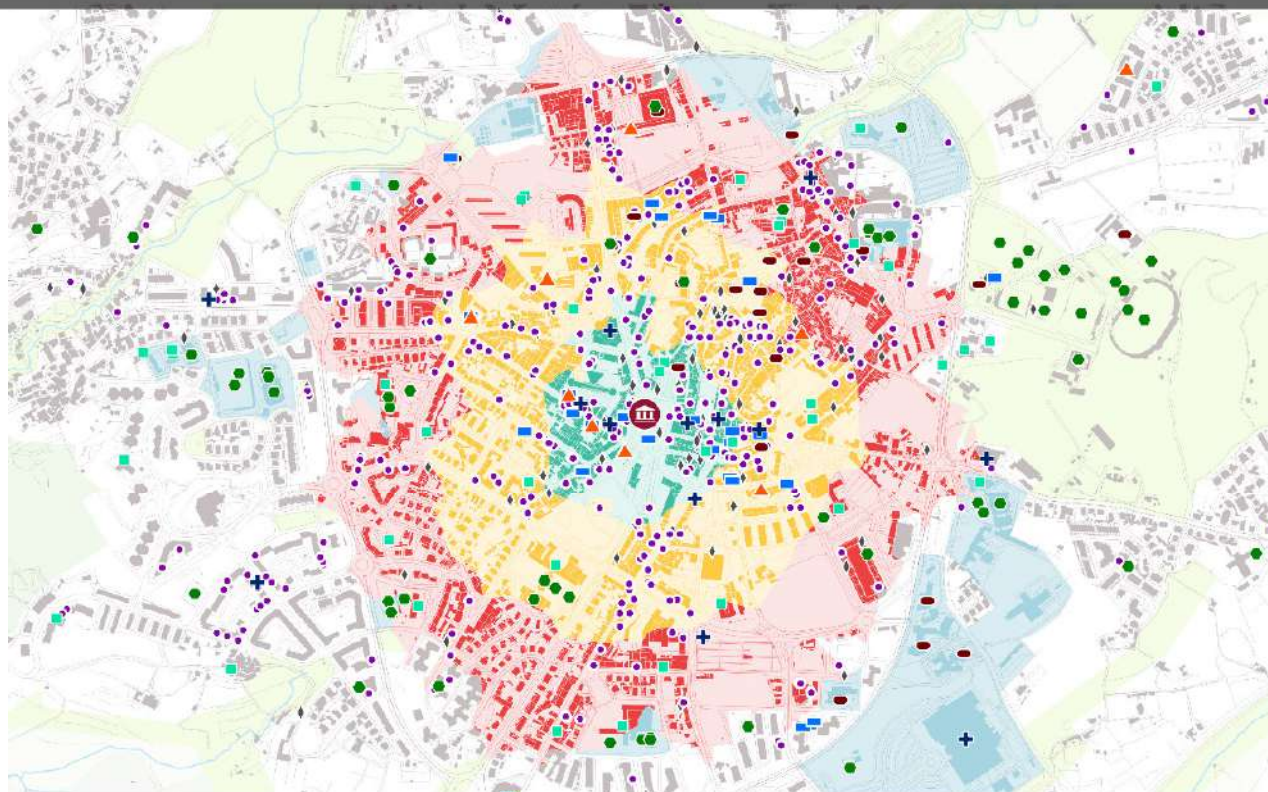


A CIDADE DE 15 MINUTOS ENQUANTO CIDADE DE FUNÇÕES



- **A cidade de 15 minutos** propõe um **urbanismo de proximidade**: distâncias reduzidas, usos mistos e vitalidade urbana;
- A cidade consolidada reúne quase todas as funções, mas existem carências na periferia - **onde faltam funções, depende-se do carro e de mais tempo**;
- É necessário promover uma cidade **compacta** e **policêntrica**.

A CIDADE DE 15 MINUTOS



DISTÂNCIA/TEMPO A PÉ (4KM/H) A PARTIR DA CÂMARA MUNICIPAL DE VISEU

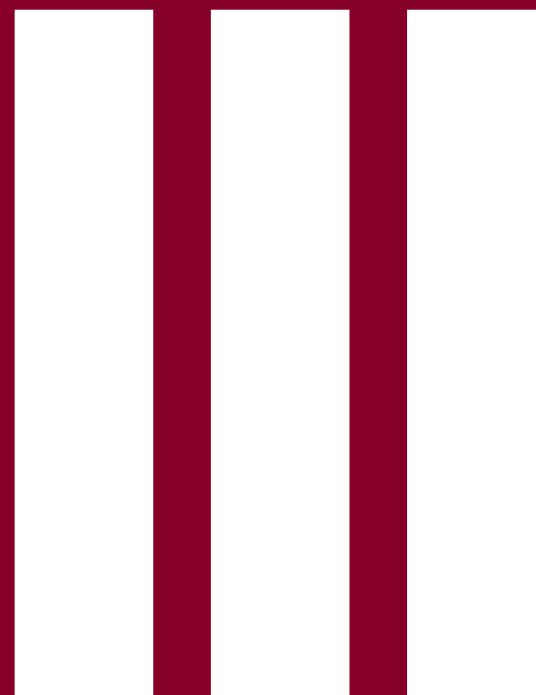


CÂMARA MUNICIPAL DE VISEU

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO | EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO CIVIL |
| EQUIPAMENTO CULTURAL | EQUIPAMENTO DE SAÚDE |
| EQUIPAMENTO DESPORTIVO | COMÉRCIO E SERVIÇOS |
| EQUIPAMENTO DE EDUCAÇÃO E ENSINO | RESTAURAÇÃO |

- A cidade contida dentro da Circunvalação é alcançável num tempo máximo de 15 minutos a pé;
- A oferta de equipamentos, comércio e serviços na cidade demonstra a sua **capacidade polarizadora face ao restante concelho**;
- A sua densidade, no **Centro Histórico e nos principais eixos viários radiais**, impõe uma **maior concentração de fluxos pedonais** nesses locais, tornando necessário um especial cuidado com a **infraestrutura pedonal**;
- **As discontinuidades** na envolvente de grandes equipamentos ou de construções fechadas sobre si mesmas, como o Bairro 1.º de Maio, **têm impacto direto nas distâncias e tempos a percorrer a pé.**

Planos de Ação



PROPOSTAS DE AÇÃO



PROPOSTAS

ESTRATÉGIA	ENQUADRAMENTO TEMÁTICO	LINHAS ESTRUTURANTES	PROPOSTAS DE AÇÃO
VISEU CAMINHÁVEL	Pedonalização e humanização do espaço público	Áreas predominantemente pedonais	1 Ampliar e qualificar a pedonalização no Centro Histórico de Viseu
			2 Humanizar a cidade tradicional - as zonas 30
			3 Restabelecer as unidades de vizinhança na cidade de Viseu - as zonas de coexistência
			4 Restabelecer as unidades de vizinhança na cidade de Viseu - as zonas 30
			5 Humanizar as zonas residenciais rururbanas e rurais - as zonas de coexistência
			6 Implementar medidas de humanização do espaço público - da estrada à rua
	Intervenções-âncora de qualificação urbana	7 Nobilitar a Área Central da cidade de Viseu - o Rossio	
		8 Nobilitar os eixos estruturantes do Centro Histórico	
		9 Reverter a fratura urbana da 1.ª Circular e da 2.ª Circular	
		10 Revisitar o desenho no entorno dos equipamentos de educação e ensino	
		11 Promover a requalificação e a ampliação de espaços públicos multifuncionais de proximidade	
		12 Desenvolver corredores ecológicos de apoio à circulação em modos suaves	
	Qualidade da circulação pedonal	Circulação pedonal amigável	13 Promover a acessibilidade e mobilidade universal em toda a circunstância urbana
			14 Potenciar os percursos pedonais e incrementar a sua competitividade
			15 Disponibilizar mobiliário urbano de estadia e descanso para peões
		Medidas de atração para o andar a pé	16 Implementar o caminho das escolas
			17 Implementar medidas de mobilidade e urbanismo tático
			18 Introduzir sinalização direcional e de informação vocacionada para o peão
			19 Conceber e difundir o mapa metro-minuto pedonal em diversos suportes

VISEU CAMINHÁVEL

VISEU CICLÁVEL

PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

RACIONALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO E EQUILÍBRIO DAS AÇÕES DE LOGÍSTICA URBANA

INTEGRAÇÃO DOS MODOS

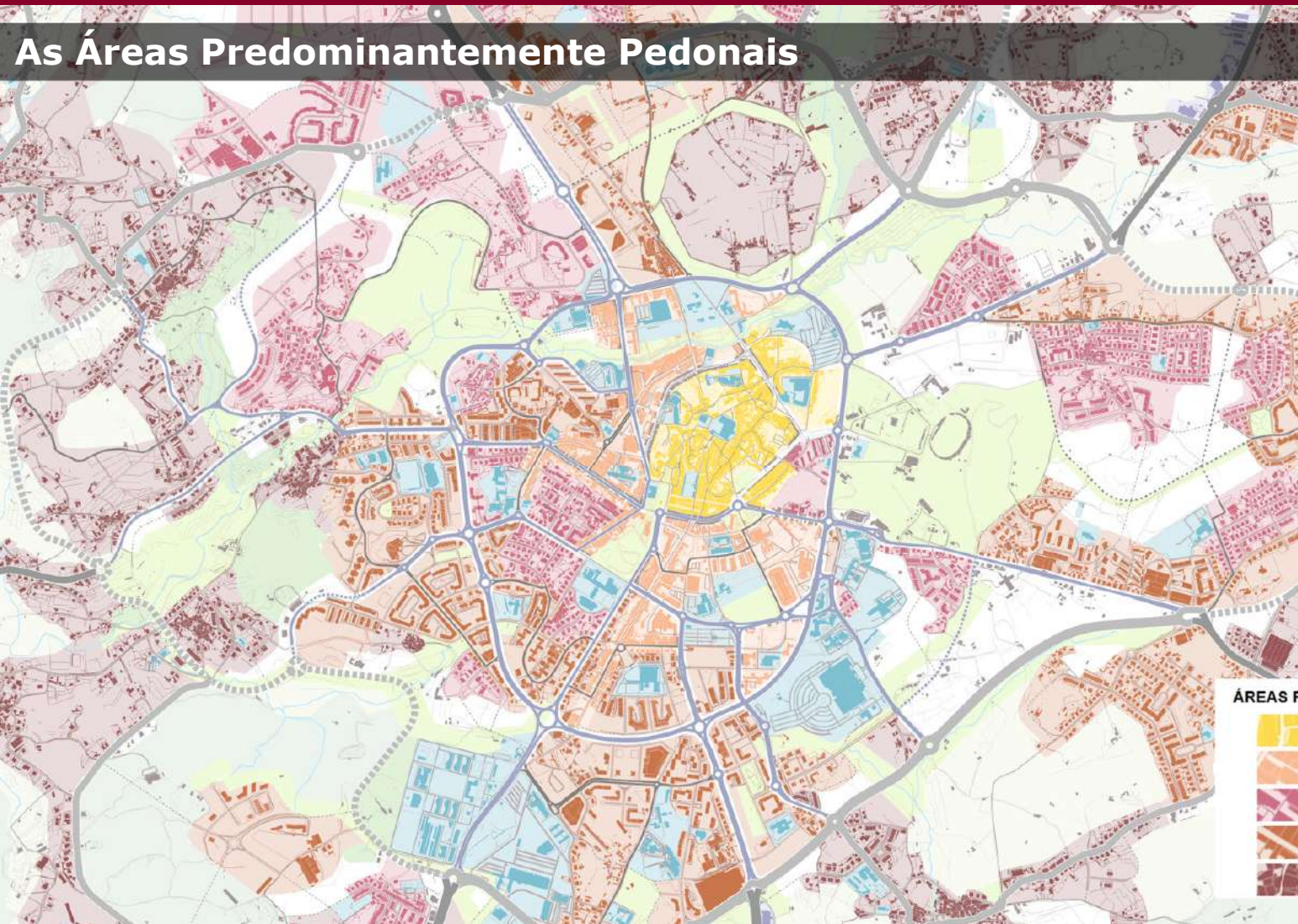
DINÂMICAS DE PLANEAMENTO DA MOBILIDADE

INTRODUÇÃO DE NOVA CULTURA DE MOBILIDADE






UISEU CAMINHÁVEL



As Áreas Predominantemente Pedonais



ÁREAS PREDOMINANTEMENTE PEDONAIIS

-  AMPLIAR E QUALIFICAR A PEDONALIZAÇÃO NO CENTRO HISTÓRICO DE VISEU
-  HUMANIZAR A CIDADE TRADICIONAL - AS ZONAS 30
-  RESTABELECER AS UNIDADES DE VIZINHANÇA NA CIDADE DE VISEU - AS ZONAS DE COEXISTÊNCIA
-  RESTABELECER AS UNIDADES DE VIZINHANÇA NA CIDADE DE VISEU - AS ZONAS 30
-  HUMANIZAR AS ZONAS RESIDENCIAIS RURURBANAS E RURAIS - AS ZONAS DE COEXISTÊNCIA

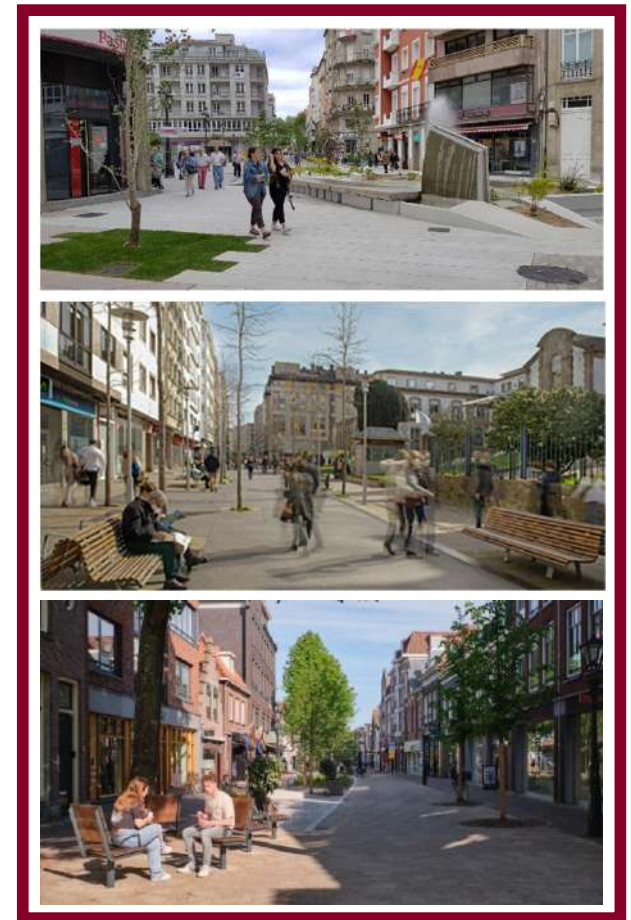
UISEU CAMINHÁVEL



Ampliar e qualificar a pedonalização no Centro Histórico de Viseu



Situação atual



Hipóteses de trabalho

UISEU CAMINHÁVEL



Nobilitar a Área Central da cidade de Viseu - o Rossio



Situação atual



Hipóteses de trabalho



UISEU CAMINHÁVEL



Restabelecer as unidades de vizinhança na cidade de Viseu - as zonas de coexistência



Hipóteses de trabalho

UISEU CAMINHÁVEL



Humanizar a cidade tradicional - as zonas 30



Situação atual

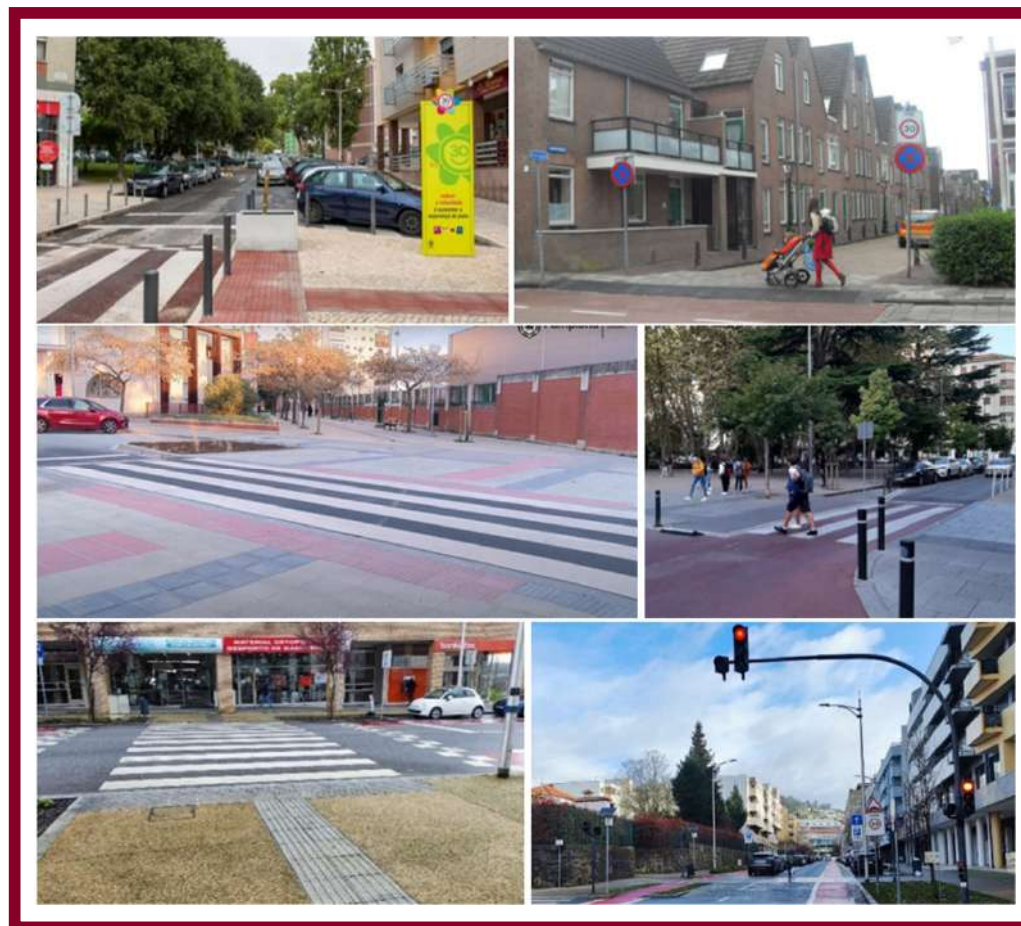


Hipóteses de trabalho

UISEU CAMINHÁVEL



Restabelecer as unidades de vizinhança na cidade de Viseu - as zonas 30



Hipóteses de trabalho

UISEU CAMINHÁVEL

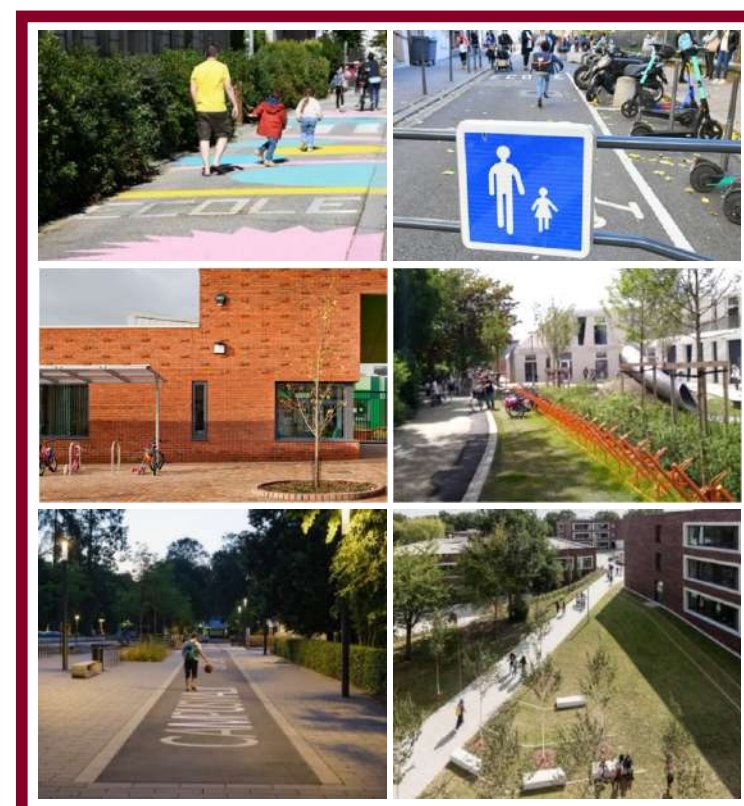


Revisitar o desenho no entorno dos estabelecimentos de educação e ensino

O entorno escolar é uma extensão da escola, deve ser um lugar acolhedor, inclusivo, sustentável e acessível.



Situação atual

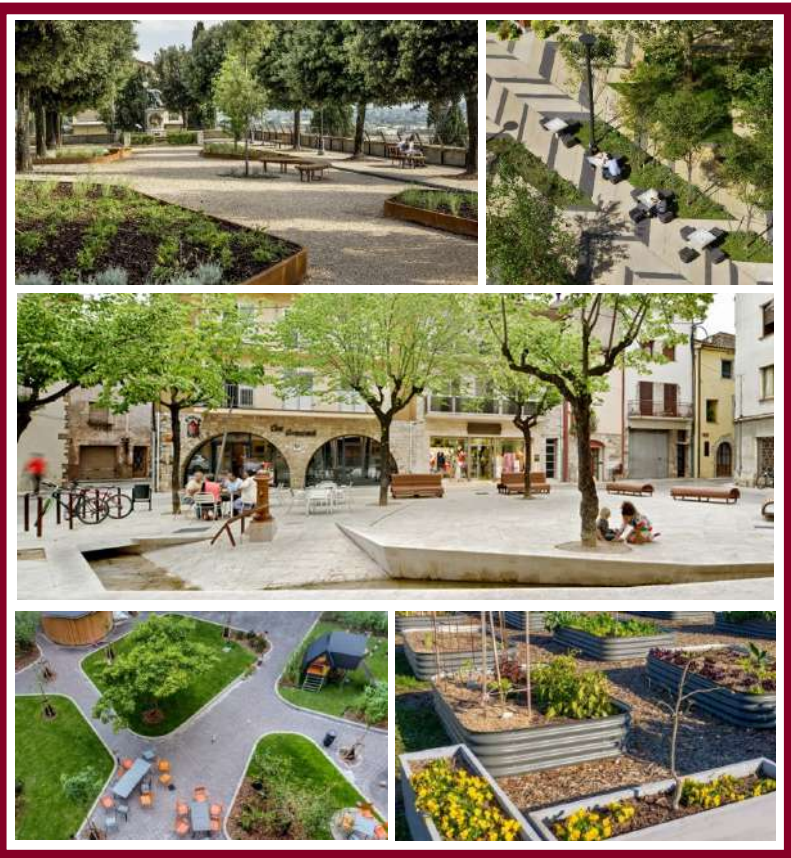


Hipóteses de trabalho

UISEU CAMINHÁVEL



Promover a estrutura verde – os espaços públicos multifuncionais de proximidade e os corredores verdes



Hipóteses de trabalho



Situação atual

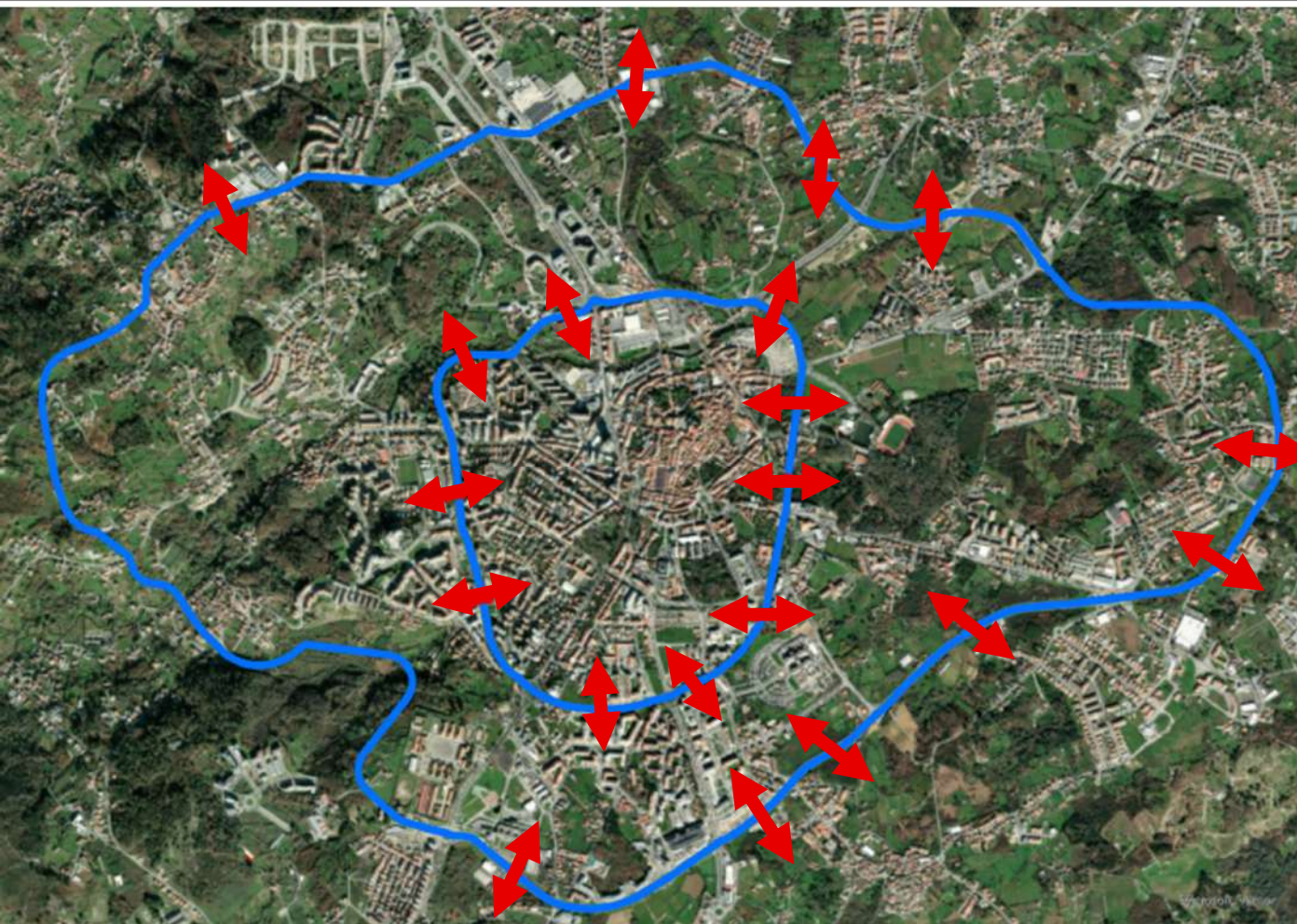


Hipóteses de trabalho

UISEU CAMINHÁVEL



Mitigar as fraturas urbanas da 1.^a Circular e da 2.^a Circular

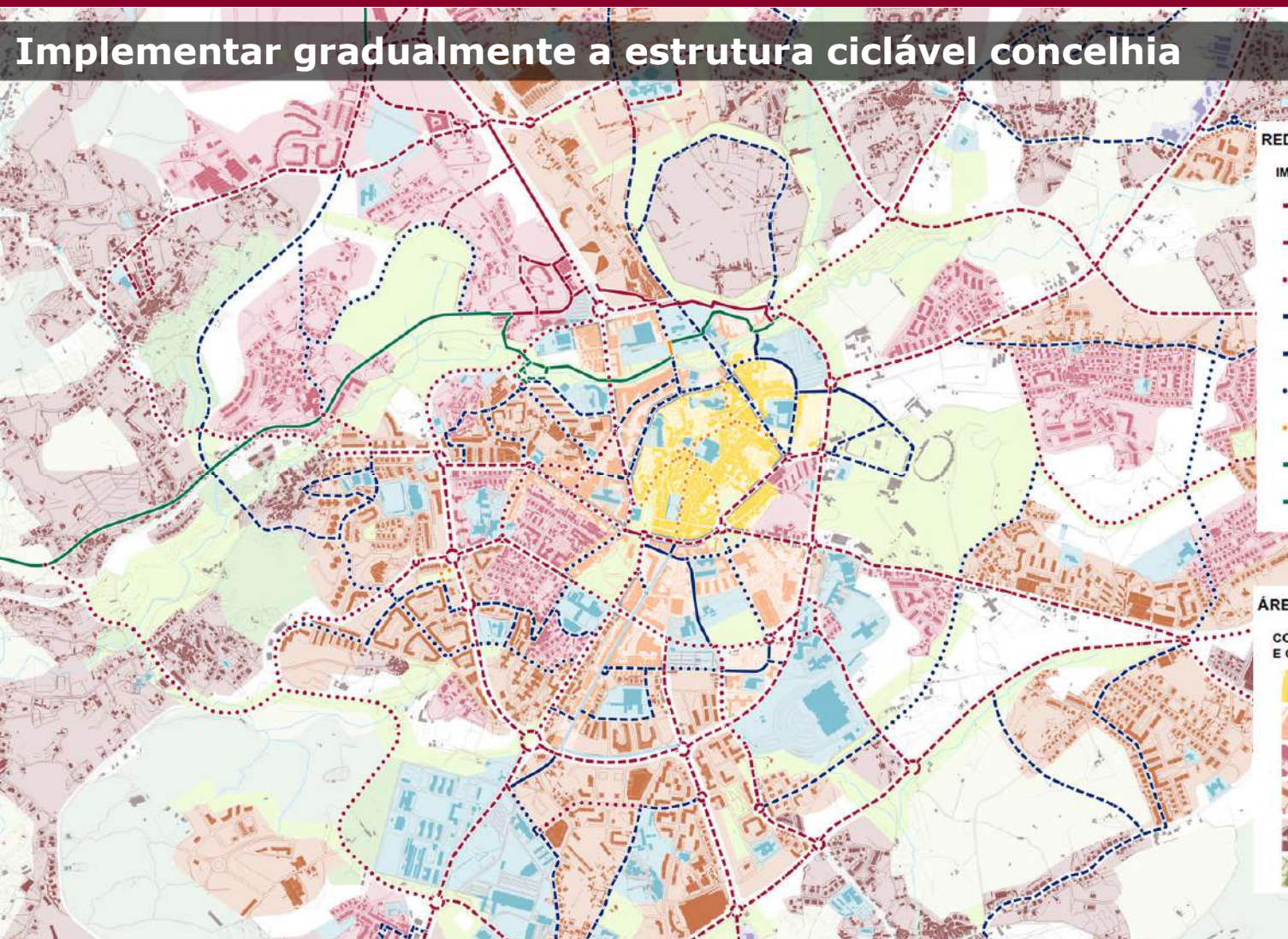


Hipóteses de trabalho

UISEU CICLÁVEL



Implementar gradualmente a estrutura ciclável concelhia



REDE CICLÁVEL

IMPLEMENTAR GRADUALMENTE A ESTRUTURA CICLÁVEL CONCELHIA

- CANAL PRÓPRIO EXISTENTE
- CANAL PRÓPRIO PREVISTO (CMV)
- CANAL PRÓPRIO PROPOSTO
- CANAL CICLÁVEL EM PARTILHA COM O AUTOMÓVEL EXISTENTE
- CANAL CICLÁVEL EM PARTILHA COM O AUTOMÓVEL PREVISTO (CMV)
- CANAL CICLÁVEL EM PARTILHA COM O AUTOMÓVEL PROPOSTO
- CANAL PRÓPRIO EM ÁREA PARTILHADA COM O PEÃO PROPOSTO
- CANAL CICLÁVEL EM PARTILHA COM O PEÃO EM AMBIENTE NATURALIZADO EXISTENTE
- CANAL CICLÁVEL EM PARTILHA COM O PEÃO EM AMBIENTE NATURALIZADO PREVISTO (CMV)

ÁREAS AMIGÁVEIS À MOBILIDADE CICLÁVEL

CONCRETIZAR MEDIDAS PROMOTORAS DAS ÁREAS AMIGÁVEIS À MOBILIDADE CICLÁVEL E GARANTIR A PERMEABILIDADE ENTRE QUARTEIRÕES

- ZONAS PREDOMINANTEMENTE PEDONAIS NO CENTRO HISTÓRICO DE VISEU
- ZONAS 30 NA CIDADE TRADICIONAL
- ZONAS DE COEXISTÊNCIA NAS UNIDADES DE VIZINHANÇA DA CIDADE DE VISEU
- ZONAS 30 NAS UNIDADES DE VIZINHANÇA DA CIDADE DE VISEU
- ZONAS DE COEXISTÊNCIA NAS ZONAS RESIDENCIAIS RURURBANAS E RURAIS
- ZONAS DE MEDIDAS GERAIS DE HUMANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO - DE ESTRADA À RUA

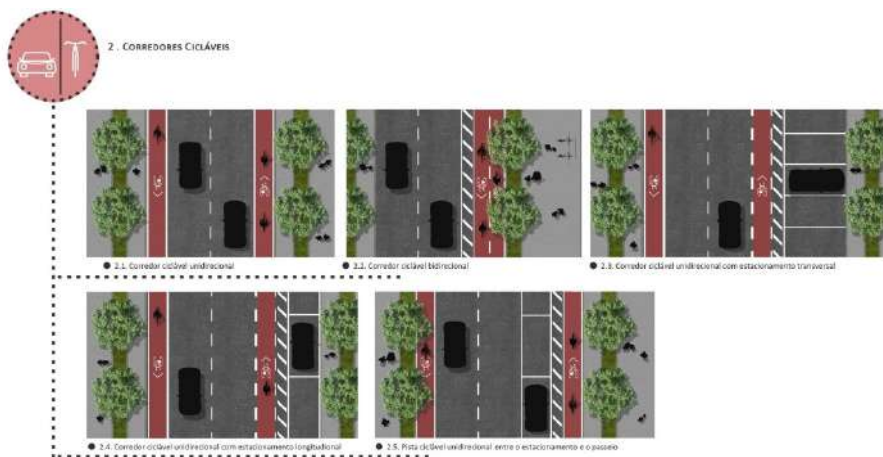
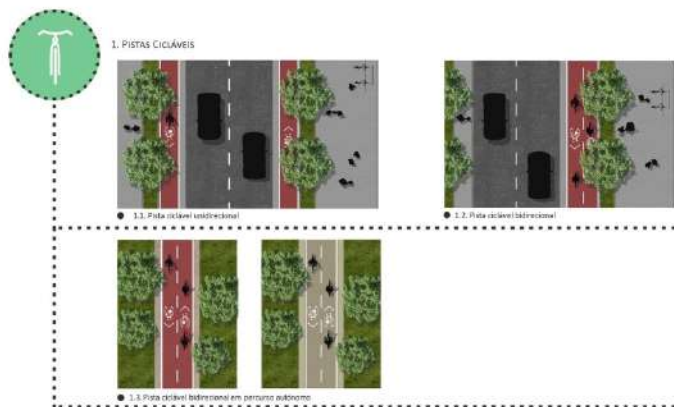
UISEU CIIÁVEL



Infraestrutura ciclável e *bikesharing*



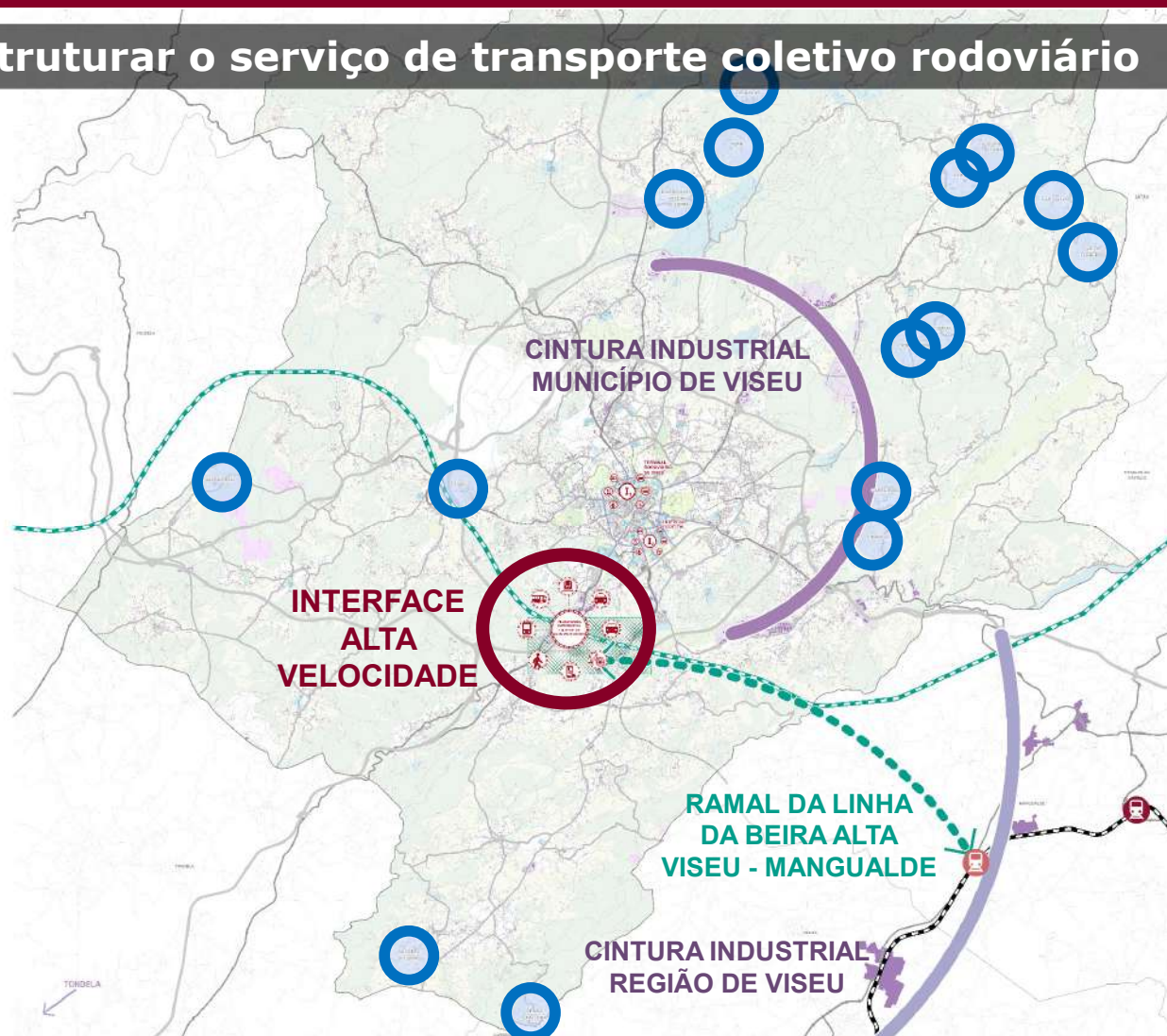
Hipóteses de trabalho



PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS



Reestruturar o serviço de transporte coletivo rodoviário



EFICIÊNCIA DO SERVIÇO

REESTRUTURAR O SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO
EXPANDIR A REDE INTERURBANA



LUGARES CENSITÁRIOS COM MAIS DE 40 HABITANTES SEM DISPONIBILIDADE DE SERVIÇOS DE TCR À SEDE DO CONCELHO



MELHORAR A CONEXÃO ÀS ÁREAS DE ATIVIDADES ECONÓMICAS

CINTURA INDUSTRIAL DO MUNICÍPIO DE VISEU



CINTURA INDUSTRIAL DA REGIÃO DE VISEU

PLANOS

EUROVISEU - ELABORAR O PLANO PARCIAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DE UMA NOVA CENTRALIDADE ASSOCIADA À LAV



ÁREA A INTERVIR

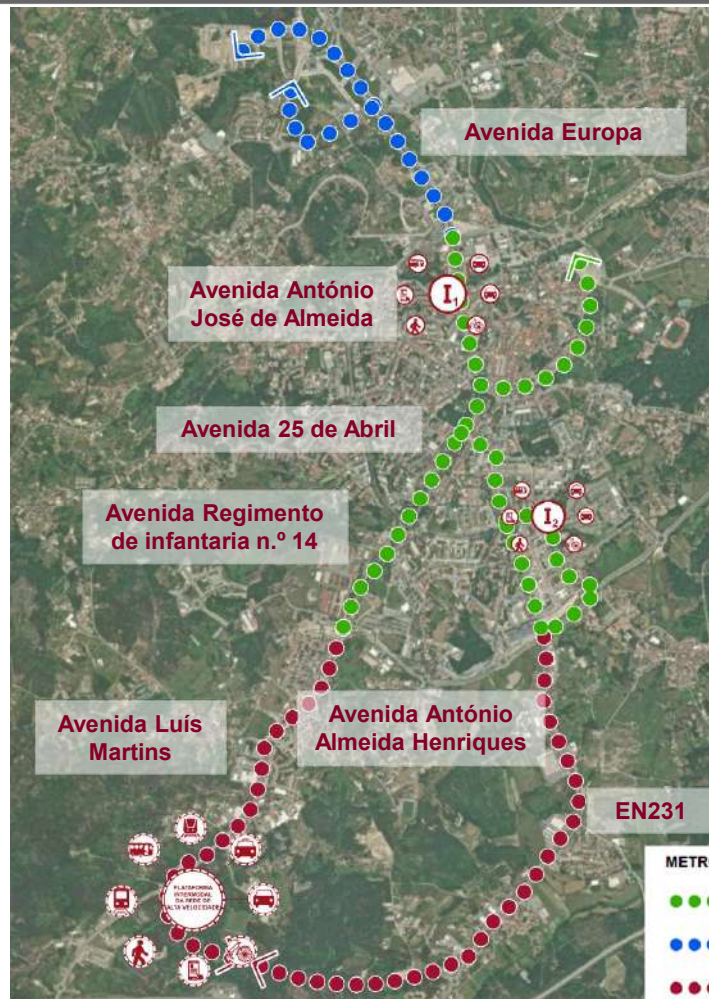


RAMAL DA LINHA DA BEIRA ALTA (VISEU - MANGUALDE) A CONSTRUIR

PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS



Metrobus Viseu - Criar corredores de transporte de alta capacidade na cidade



METROBUS VISEU - CRIAR CORREDORES DE TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE NA CIDADE

- 1.ª FASE - VISEU CONSOLIDADO
- 2.ª FASE - VISEU EXPANSÃO
- 3.ª FASE - LAV



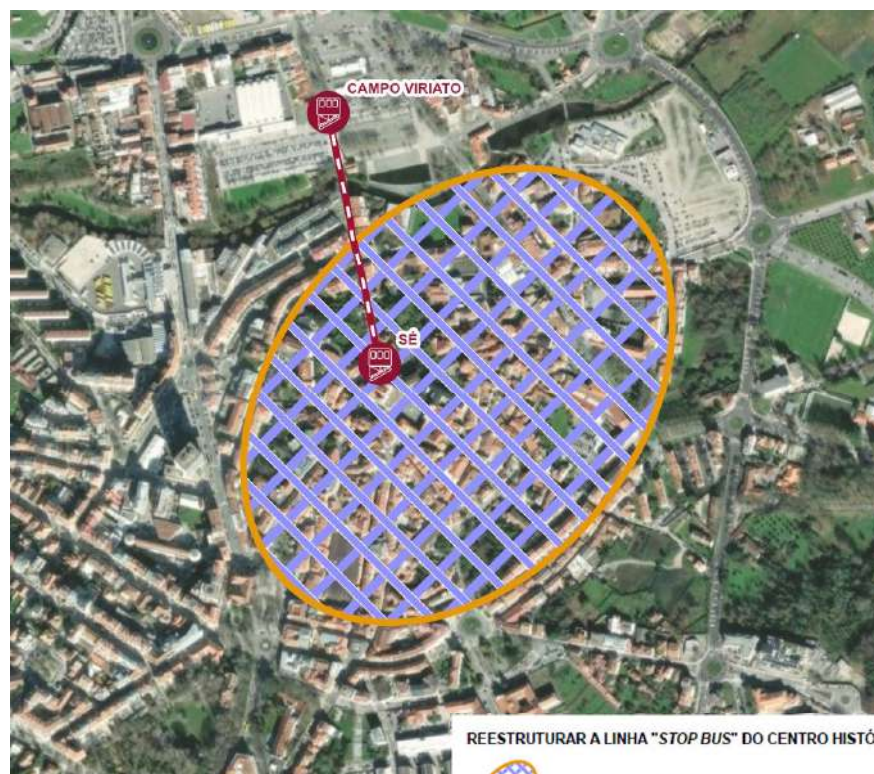
Hipóteses de trabalho

PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS



Reestruturar a linha STOP BUS do centro histórico

Reativar o Funicular de Viseu para o transporte regular de passageiros



REESTRUTURAR A LINHA "STOP BUS" DO CENTRO HISTÓRICO



ÁREA DO CENTRO HISTÓRICO



Situação atual

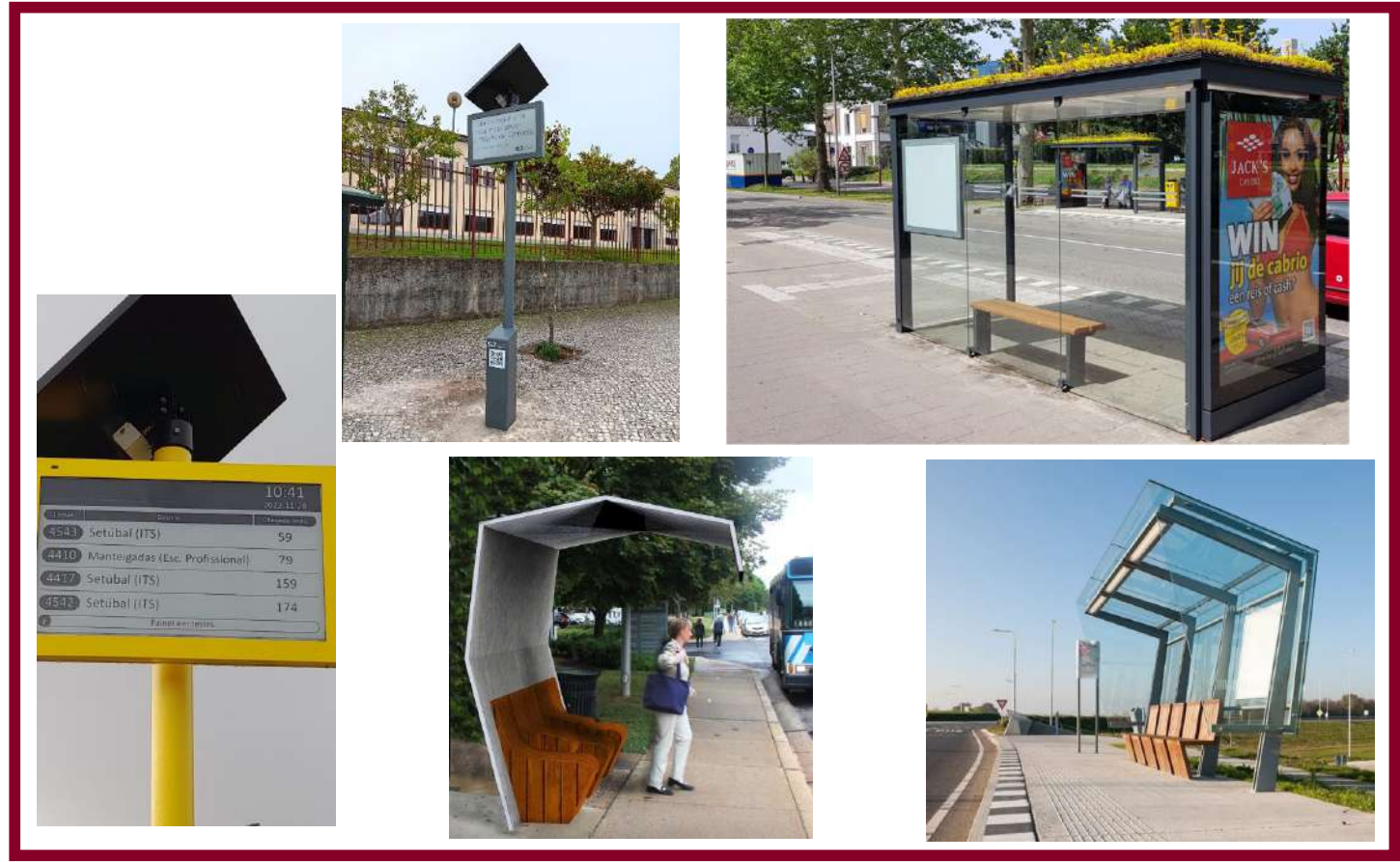
PROMOÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS



Melhorar as condições de conforto, acessibilidade e informação das paragens, considerando a acessibilidade universal



Situação atual



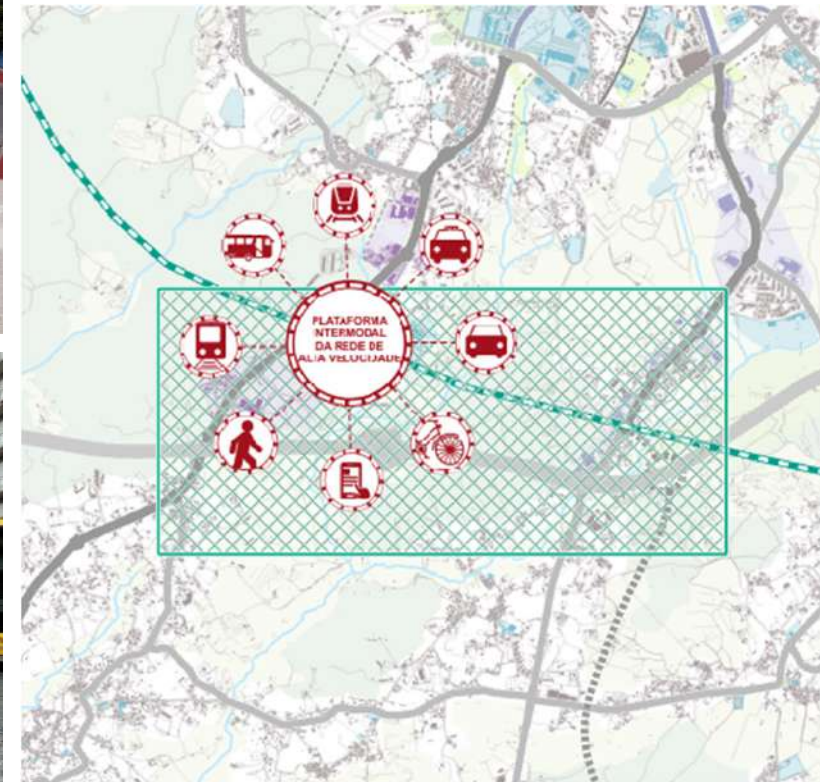
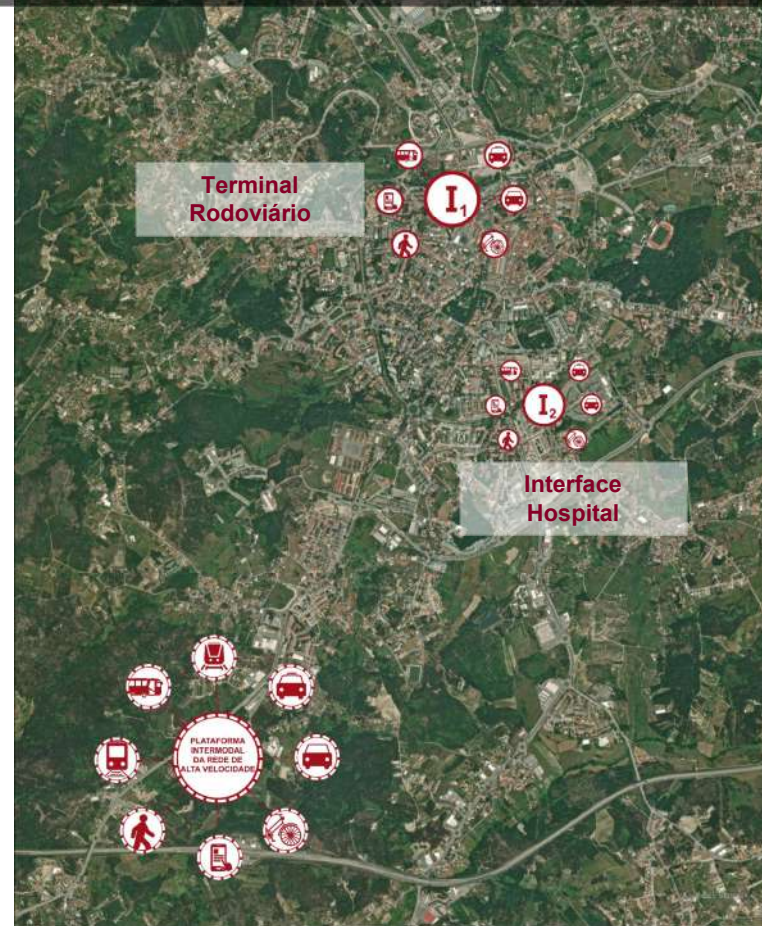
Hipóteses de trabalho

INTEGRAÇÃO DOS MODOS



Beneficiar o entorno do Terminal Rodoviário de Viseu e a Interface do Hospital

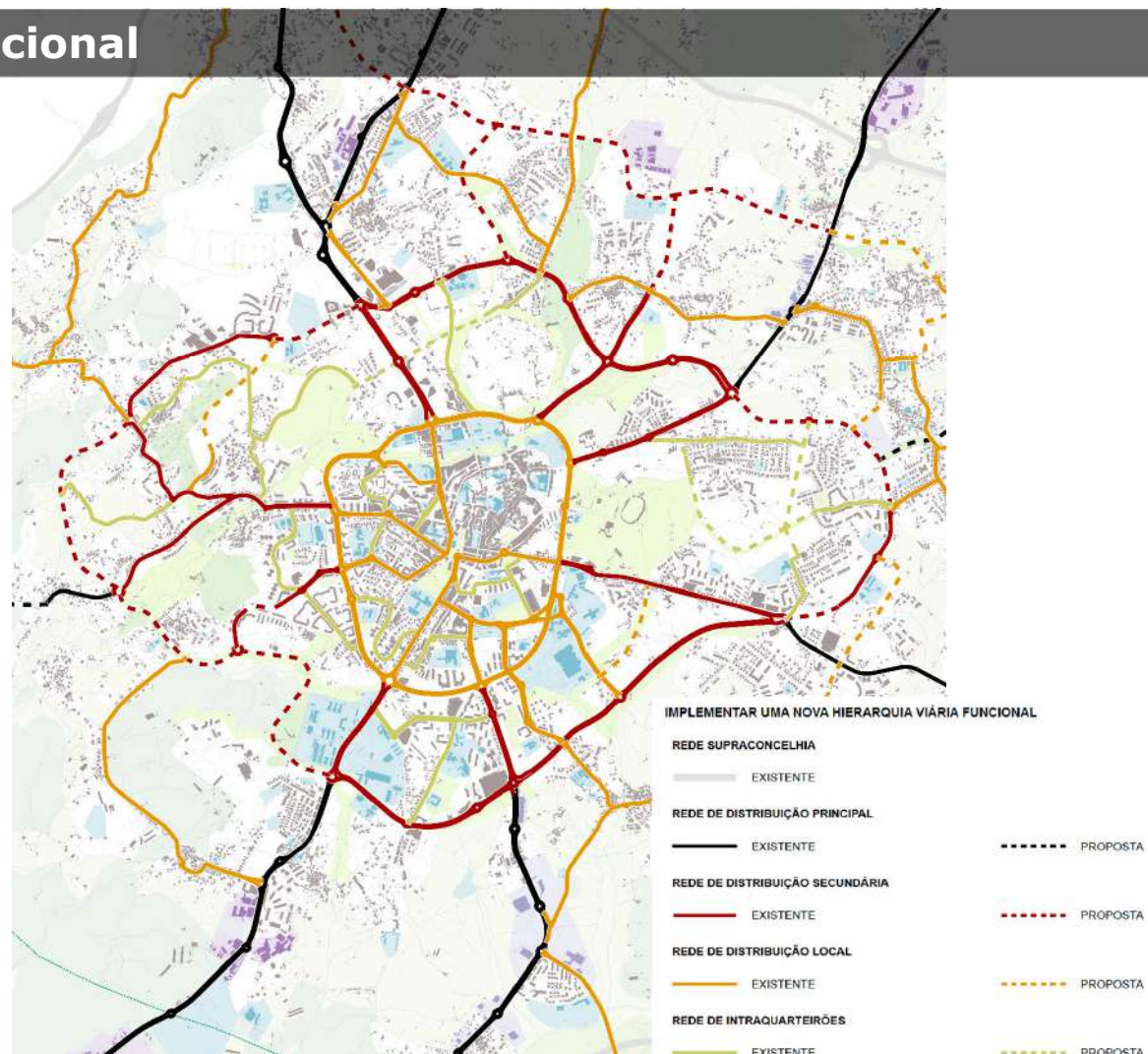
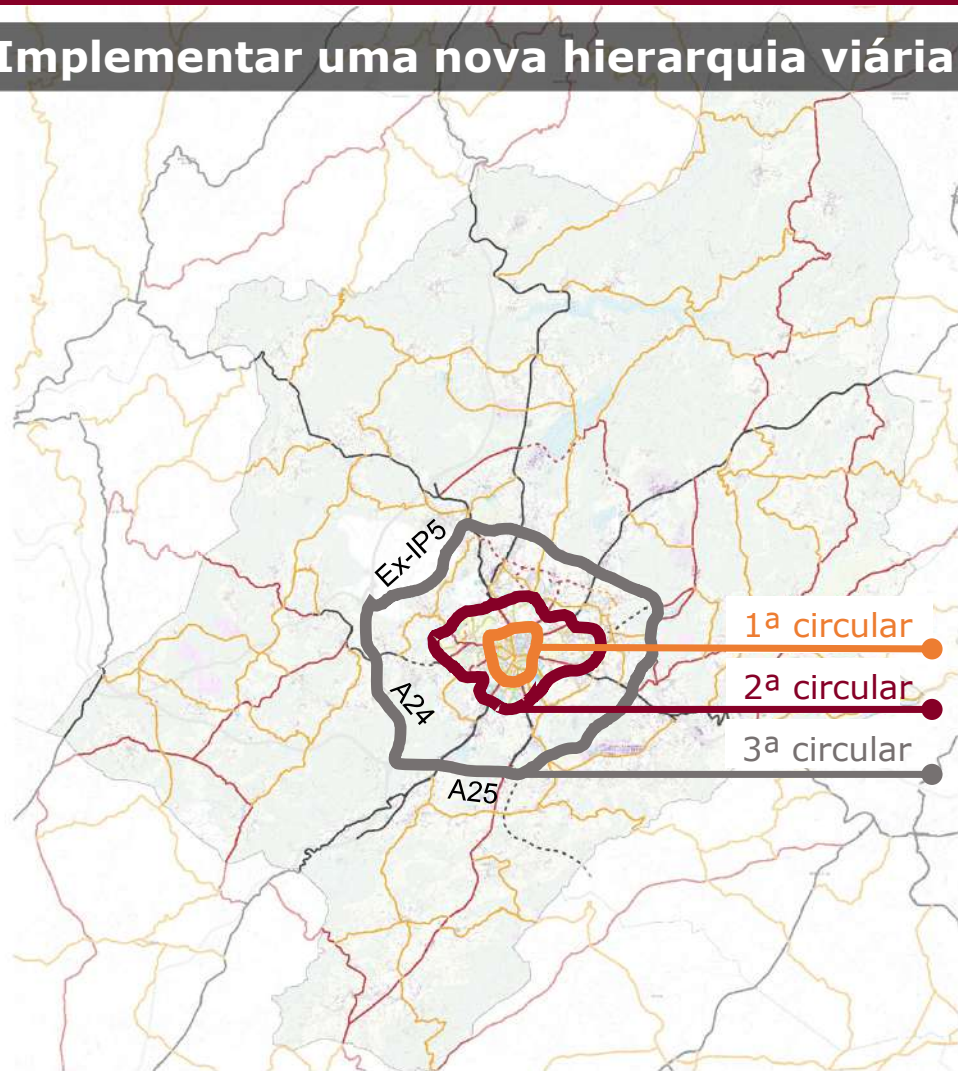
Criar a Plataforma Intermodal para a Linha de Alta Velocidade



OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO



Implementar uma nova hierarquia viária funcional



OTIMIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO



Revisitar o desenho das interseções viárias

Aplicar medidas de acalmia de tráfego

QUALIFICAÇÃO E SEGURANÇA

REVISITAR O DESENHO DAS INTERSEÇÕES VIÁRIAS

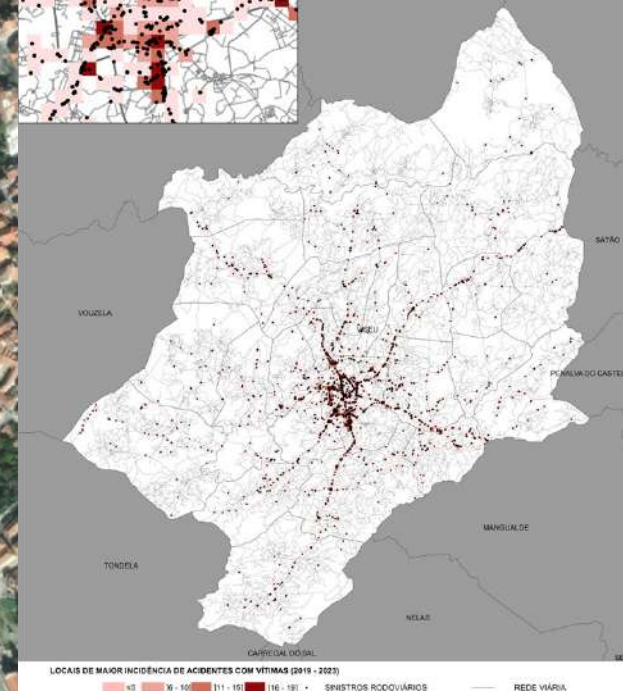


INTERSEÇÃO VIÁRIA A REFORMULAR

APLICAR MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO



PONTO DE CONCENTRAÇÃO DE ACIDENTES VIÁRIOS A INTERVENIR

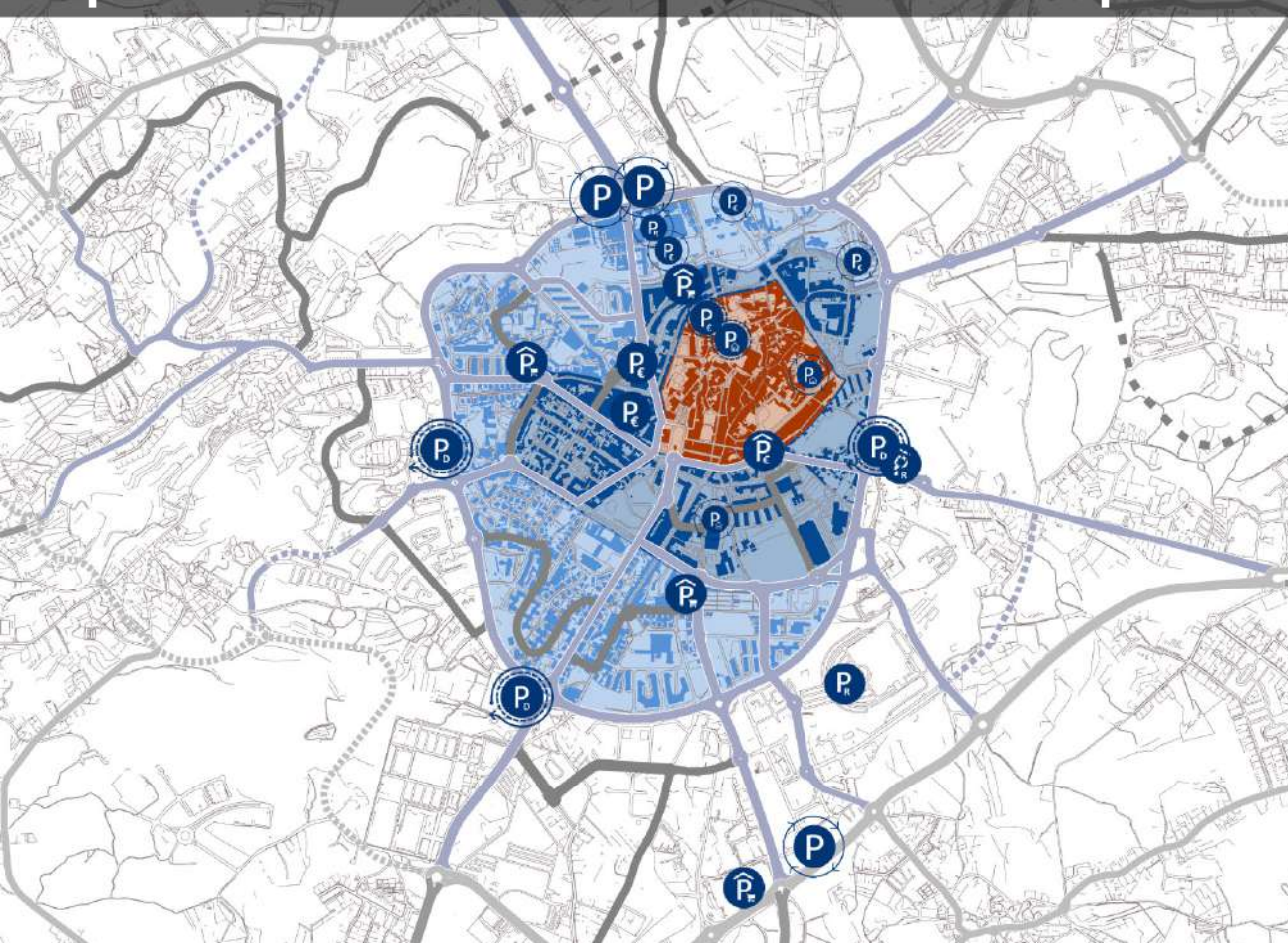


RACIONALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO



Introduzir uma política tarifária coerente de estacionamento

Implementar estacionamento dissuasor à via pública



ESTACIONAMENTO DISSUASOR

IMPLEMENTAR ESTACIONAMENTO DISSUASOR À VIA PÚBLICA

PARQUE EXISTENTE

- PAGO COBERTO
- PAGO
- RESERVADO COBERTO
- RESERVADO
- APOIO A SUPERFÍCIE COMERCIAL COBERTO
- APOIO A SUPERFÍCIE COMERCIAL

PARQUE A CONVERTER

- A TARIFAR
- RESERVADO
- RESIDENCIAL
- A FORMALIZAR COMO DISSUASOR

PARQUE PROPOSTO

- PAGO
- RESERVADO
- RESIDENCIAL
- DISSUASOR

POLÍTICA TARIFÁRIA E FISCALIZAÇÃO

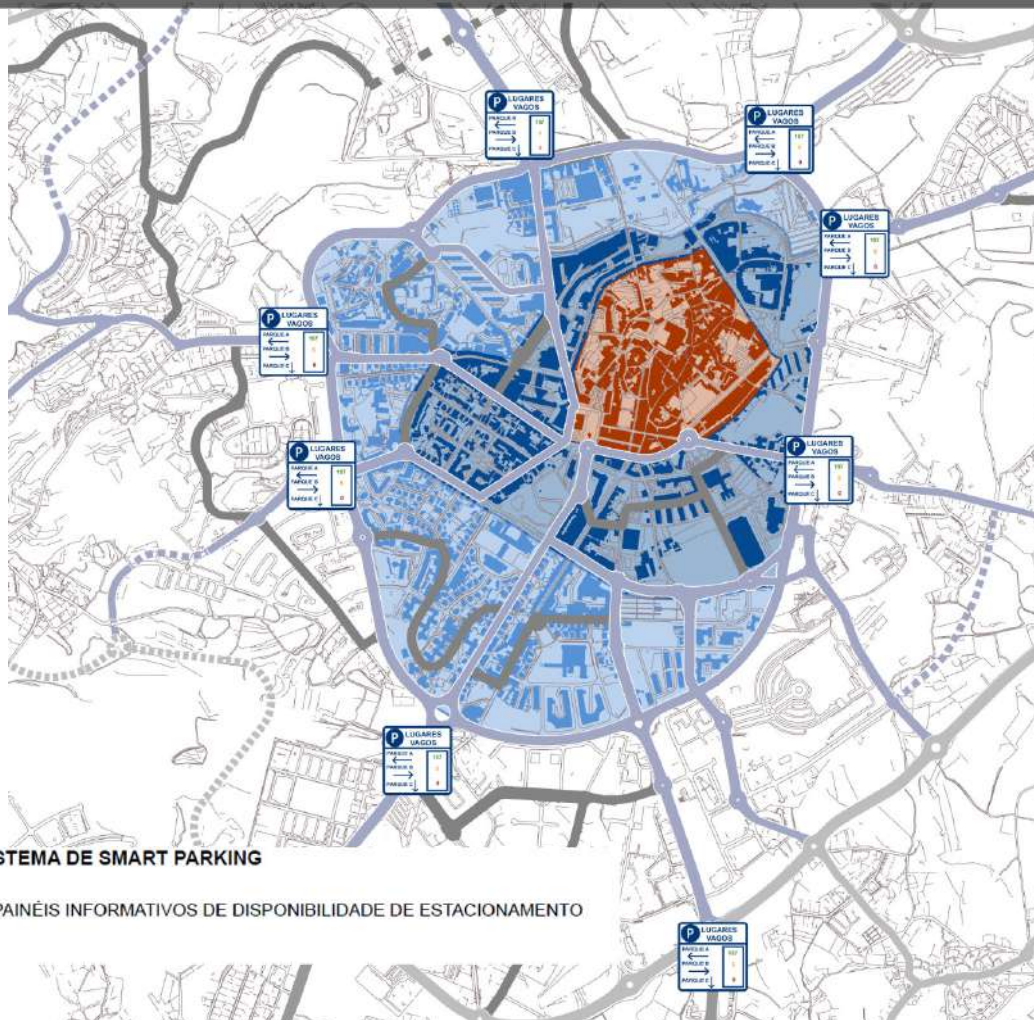
IMPLEMENTAR UMA POLÍTICA TARIFÁRIA COERENTE DE ESTACIONAMENTO

- ZONA DE ESTACIONAMENTO CONDICIONADO
- ZONA DE ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA A TARIFAR (++)
- ZONA DE ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA A TARIFAR (+)

RACIONALIZAÇÃO DO ESTACIONAMENTO



Ampliar o sistema de *smart parking*

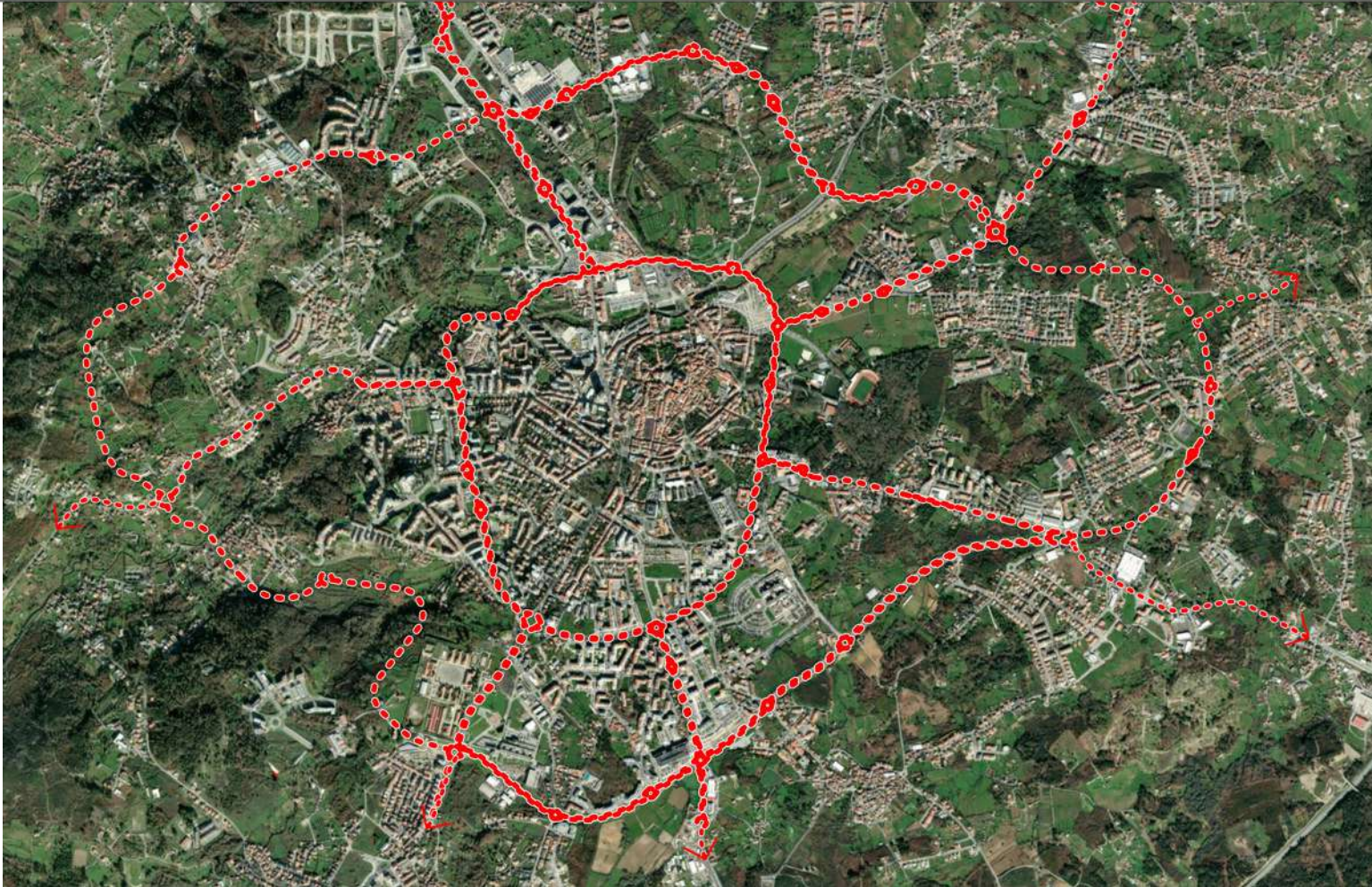


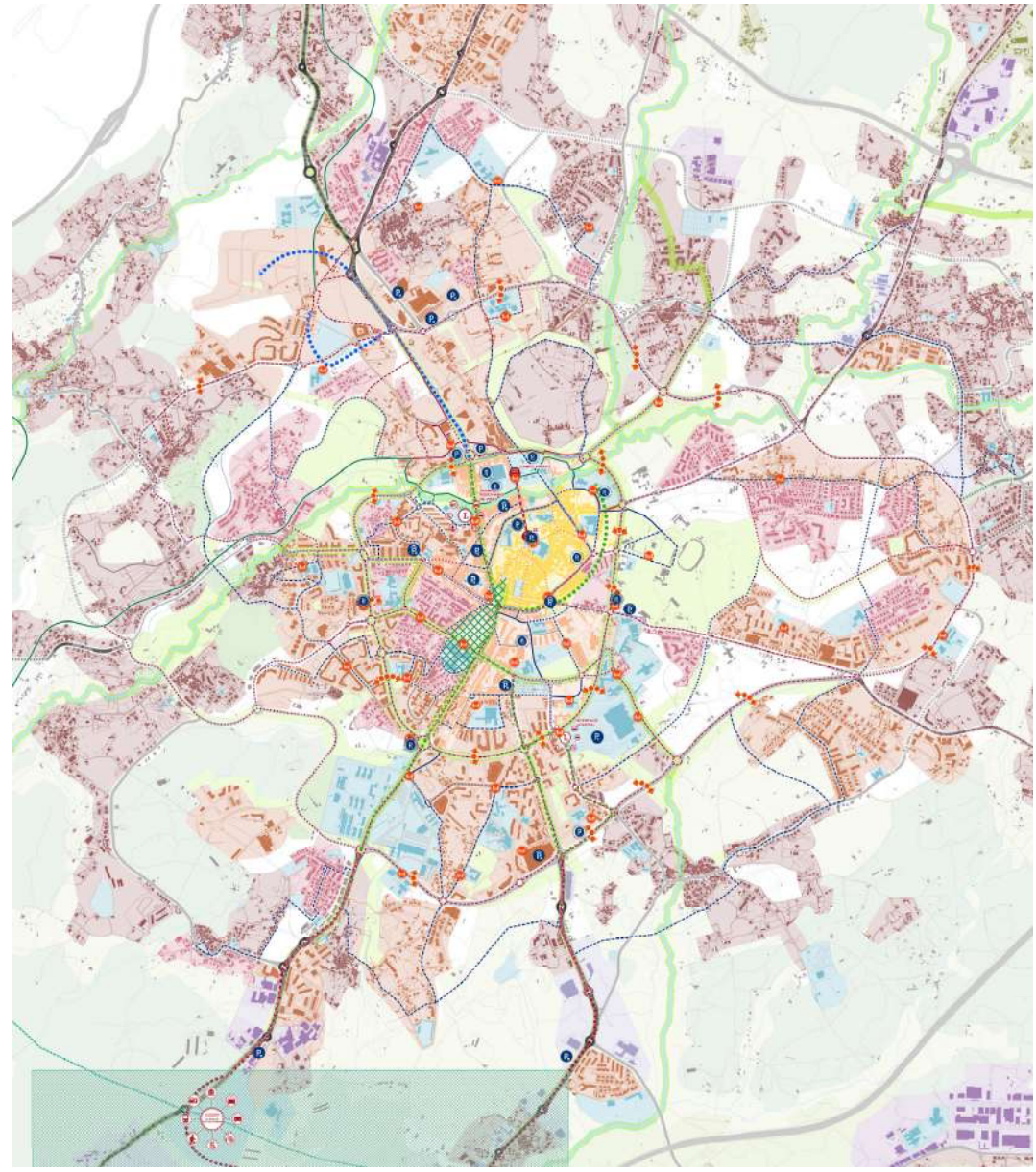
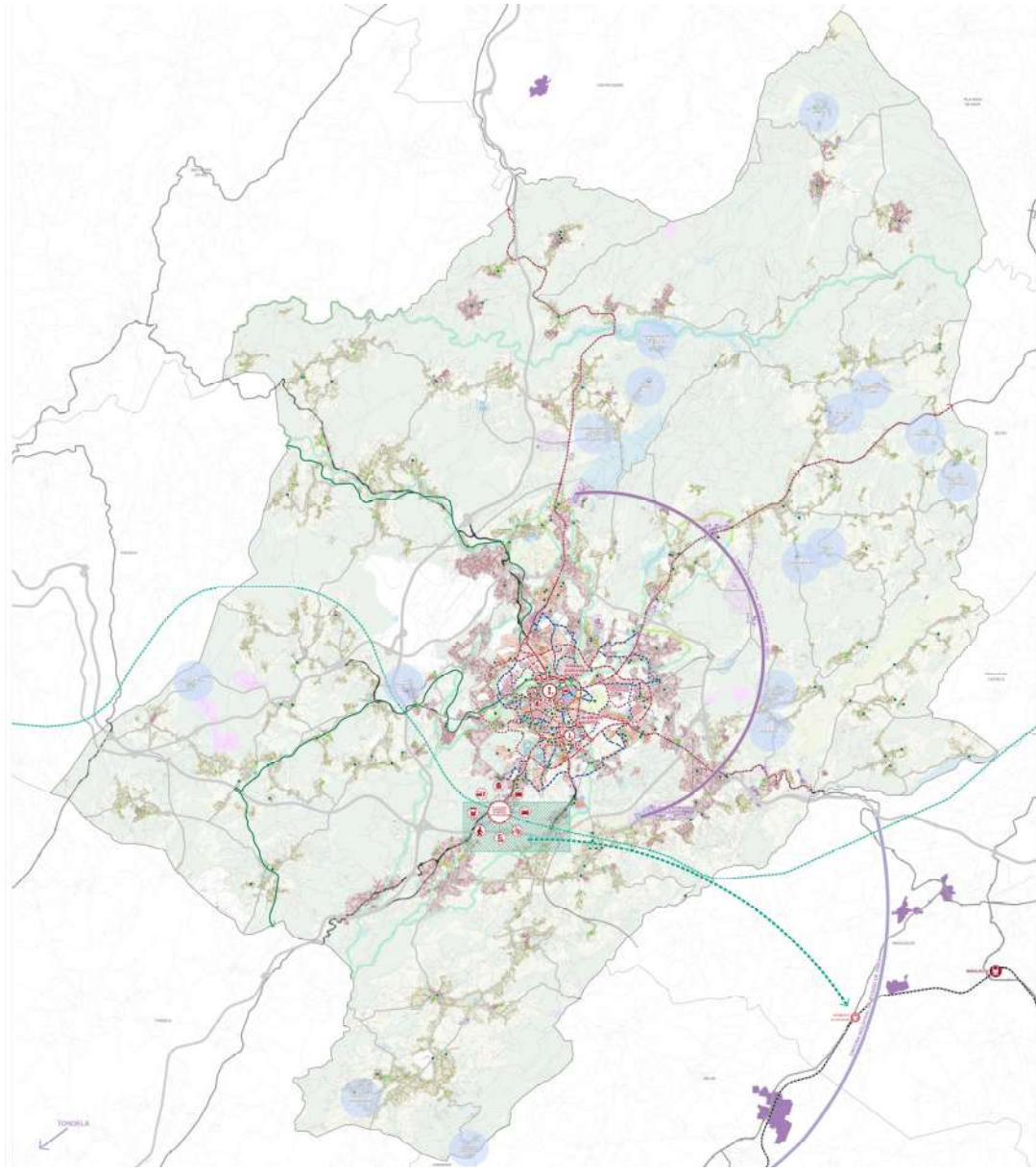
Hipóteses de trabalho

EQUILÍBRIO DAS AÇÕES DE LOGÍSTICA

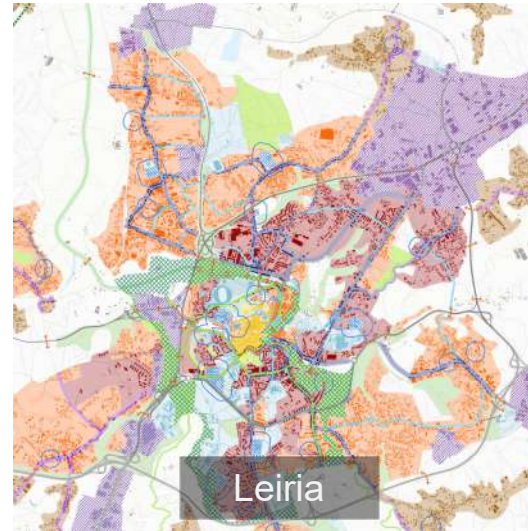
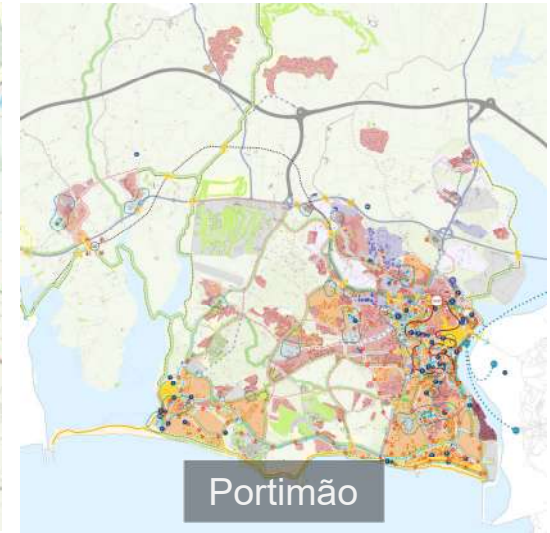
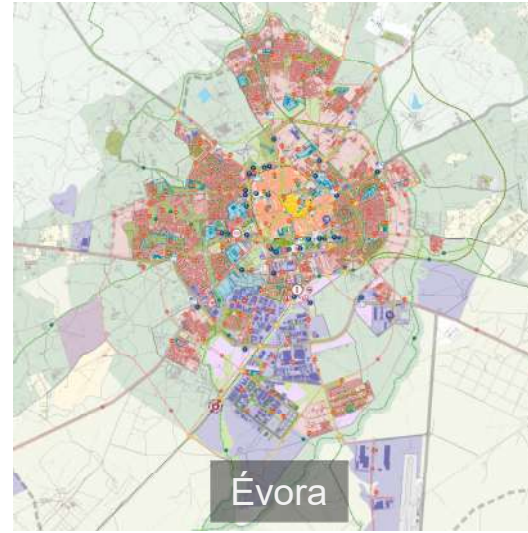
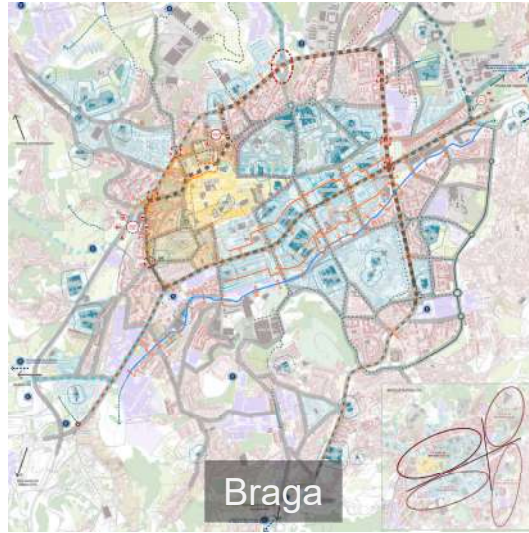
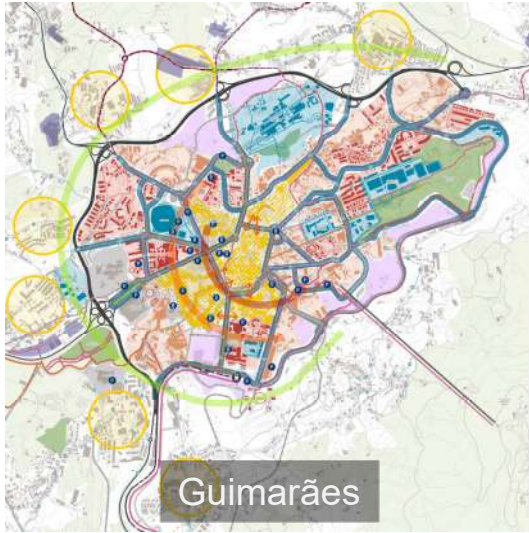


Implementar o esquema de circulação logística pesada na cidade de Viseu





OS PMUS



A VISÃO INTEGRADA E HOLÍSTICA DOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

