



PLANO CICLÁVEL DE COIMBRA

REDE DE VIAS CICLÁVEIS

Janeiro 2024

Departamento de Espaço Público
Departamento de Mobilidade, Trânsito
e Transportes



CÂMARA MUNICIPAL
COIMBRA



PLANO CICLÁVEL DE COIMBRA

REDE DE VIAS CICLÁVEIS

Introdução

A crescente valorização dos modos suaves decorre de uma aposta de deslocações em modos de transportes sustentáveis e impulsionada pelo forte investimento municipal em infraestruturas que promovem deslocações com conforto e segurança.

Como fatores que afetam a mudança de comportamentos e fundamentam o uso da bicicleta podemos identificar:

- **Fatores subjetivos**, como a imagem pessoal, aceitação social, sentimento de insegurança, associação da bicicleta ao meio de transporte de crianças, etc.
- **Fatores objetivos**, como a rapidez, conforto, topografia, clima, distância do percurso, segurança, etc.

O uso da bicicleta é compatível com a maioria das atividades diárias (30% das viagens abrangem distâncias inferiores a 3 kms e 50% inferiores a 5 kms). Contudo, uma das principais razões que contribui para a não utilização da bicicleta resulta da sensação de insegurança oferecida pela infraestrutura.

A presença de ciclovias incentiva o uso da bicicleta como meio de transporte, contribuindo para cidades mais acessíveis, saudáveis e amigáveis para os ciclistas.

Pretende-se agora que este documento constitua uma ferramenta que permita a definição de prioridades de investimento do município no âmbito da rede ciclável, assim como constitua um guião na definição de intervenções no espaço público, quer sejam elas de origem pública ou privada.



Enquadramento estratégico

A Agenda 2030 é uma agenda comum que exige a colaboração entre governos, empresas e a sociedade civil em geral, com vista a transformar a sociedades e as empresas.

Esta agenda é constituída por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável são a visão comum para a Humanidade, nomeadamente:



Também as metas da UE são cada vez mais ambiciosas, nomeadamente:

- descarbonizar a economia da UE até 2050, alinhados com os compromissos assumidos no âmbito do Acordo de Paris;
- o **Pacto Ecológico Europeu**, apresentado pela Comissão Europeia em dezembro 2019, com metas intermédias para **2030**;
- reduzir em **90% os GEE** nos transportes 2050;
- diminuir para **metade** o número de automóveis de combustão interna utilizados no transporte urbano até 2030 e **retirá-los** de circulação nas cidades até 2050;
- descarbonizar a **logística** nos grandes centros urbanos até 2030;
- a **Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro**, aprovada em dezembro de 2020, onde se apresenta um plano de



ação com 82 iniciativas em 10 áreas chave de ação «para alcançar a neutralidade climática, será necessária uma **redução de 90% das emissões dos transportes até 2050**» (CE, 2019).

- A estratégia de mobilidade sustentável e inteligente, estruturada conforme os três objetivos principais: tornar o sistema europeu **Sustentável, Inteligente e Resiliente**

O **Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050** vem estabelecer, de forma sustentada, a trajetória para atingir a neutralidade carbónica em 2050, definindo as principais linhas de orientação, e identificando as opções custo eficazes para atingir aquele fim em diferentes cenários de desenvolvimento socioeconómico.

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 131/2019, foi aprovada a **Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) 2020-2030**, *um compromisso para a próxima década e independente de ciclos políticos, que assegurará a promoção do uso da bicicleta, a consequente adoção de hábitos de vida mais saudáveis e o investimento na construção de ciclovias.*

Esta estratégia tem como missão: *Incentivar e generalizar o “andar de bicicleta” nas deslocações quotidianas e de lazer, tornando a mobilidade ativa a forma mais popular para percorrer curtas distâncias, potenciando sinergias com o transporte público em todo o território nacional e melhorando significativamente a qualidade de vida dos portugueses.*

As **METAS** estabelecidas para **2030** são:

- Quota modal de viagens em bicicleta no território **nacional de 7,5%**;
- Quota modal de viagens em bicicleta nas **idades de 10%**;
- Extensão total de ciclovias de **10 000 Km**;
- Redução da **sinistralidade rodoviária** de ciclistas em 50%.



Ponto de situação: planeamento e infraestrutura

A organização da Rede de Ciclovias de Coimbra tem contado com diversos documentos de planeamento que serviram de base às intervenções já realizadas.

O primeiro documento que estruturou uma rede ciclável para Coimbra surgiu em 2003 no âmbito do estudo de “Organização do Sistema de Transportes de Coimbra”, desenvolvido pela Universidade de Coimbra. Nesta altura a oferta de infraestrutura dedicada especificamente a deslocações em bicicleta era praticamente inexistente, mas com base neste documento foram surgindo alguns troços de ciclovias principalmente ligados ao desenvolvimento de intervenções urbanísticas.

Em 2020, o Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) da Comunidade Intermunicipal Região de Coimbra, que contempla uma estratégia de baixo teor de carbono focada na promoção da mobilidade urbana multimodal e sustentável, visando reduzir emissões de gases com efeito de estufa e intensidade energética, vem recomendar *“a estruturação de redes de espaços cicláveis, maioritariamente de conexão às áreas de índole urbana que, sobre as pendentes mais favoráveis, estabeleça as ligações entre os principais polos geradores/attractores de viagens”*.

Nesta altura Coimbra possuía três ciclovias, Parque Verde e Vale das Flores, Santa Clara (junto ao Centro de Saúde), e a ciclovia desde Coimbra-B até ao Choupal (ponte Açude).

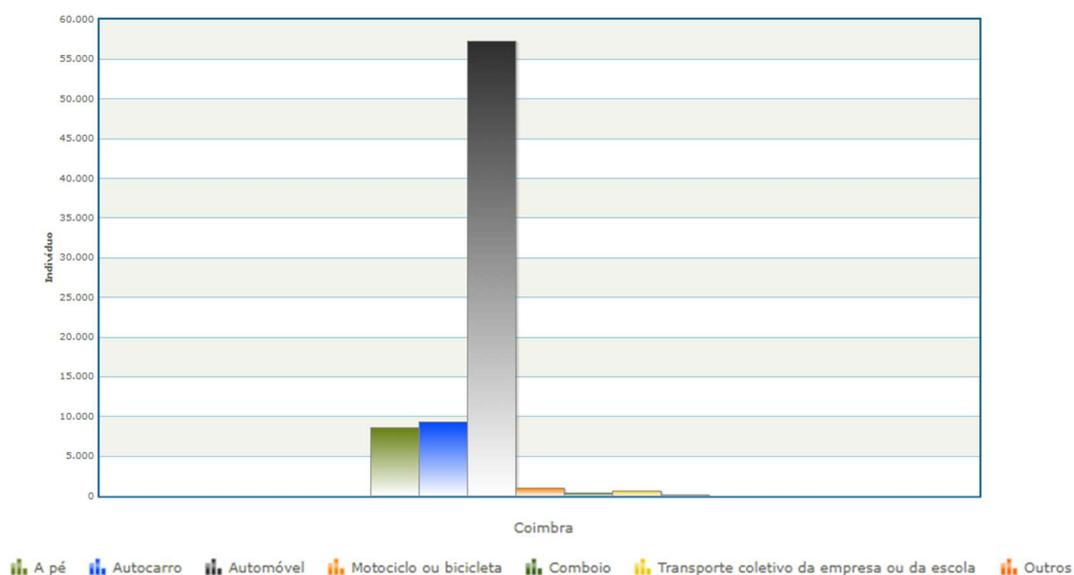
Em sequência, foi desenvolvido o projeto Ciclovia de Coimbra – Coimbra B/Vale das Flores/Portela conforme ação prevista no PAMUS do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) aprovado e enquadrando-se na prioridade de investimento 4.5. e na tipologia Construção de Ciclovias ou Vias Pedonais, financiando este projeto através do FEDER.

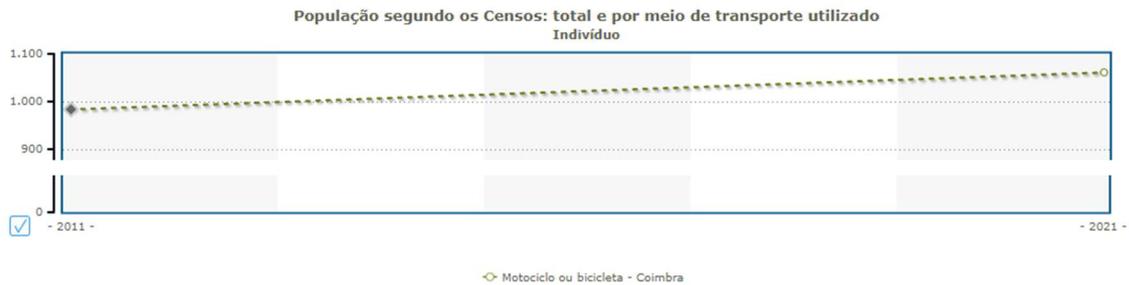
Atualmente encontram-se contruídas cerca de 26km de ciclovias, quase na totalidade, ao longo da zona ribeirinha do Mondego, entre Coimbra B e a Portela onde a topografia é muito favorável ao seu desenvolvimento.

Às ciclovias existentes acrescem as que já se encontram em construção, Ciclovia da Estrada de Eiras e também as ciclovias projetadas e planeadas, designadamente, a Ciclovia do Mondego (leito periférico esquerdo) com traçado até à Figueira da Foz, Ciclovia do leito periférico direito, Ciclovia do rio Ceira, Ciclovia do Mondego (ligação a Penacova) e a ligação entre Solum e a Portela.



Foi efetuada uma análise da repartição modal de Coimbra com base os resultados dos Censos de 2021, onde se continua a verificar a preferência pelo uso do automóvel particular nas deslocações diárias.





Fontes de Dados: INE - XIV, XV e XVI Recenseamentos Gerais da População
Fonte: PORDATA
Última actualização: 2023-03-09

Na análise comparativa dos dados dos Censos de 2011 e 2021 é possível verificar que está a ocorrer a mudança de comportamentos no Município de Coimbra, no que respeita ao uso da bicicleta. Apesar de não se dispor de dados atuais, a bicicleta está a tornar-se mais popular como modo de transporte para viagens pendulares, prova disso são as associações e inúmeras iniciativas privadas que têm surgido nos últimos anos para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte e, conseqüentemente, o crescente número de ciclistas.

Expansão da rede

A conceção da rede de vias cicláveis do município deve estar integrada com a rede pedonal e viária existente e planeada, assim como estabelecer ligações aos transportes públicos, aos equipamentos e espaços públicos.

De grande importância no sucesso da utilização das infraestruturas, é a rede ir de encontro requisitos e expectativas dos ciclistas, que segundo o Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos, Fascículo 3, IMT, I.P., 2023, podem ser caracterizados pelos seguintes aspetos:

- **Conectividade e adequabilidade**
 - A rede para velocípedes deve oferecer ligações diretas e contínuas entre os principais polos geradores e atratores de deslocações, tais como equipamentos coletivos, interfaces de transportes, áreas habitacionais, áreas comerciais e de serviços bem como locais de lazer.



- A rede deve ser configurada em função da orografia, da malha e da vivência urbanas e, ainda, das necessidades dos velocipedistas, tendo em consideração os fluxos existentes e potenciais.
 - Os percursos para velocípedes devem estar desimpedidos de quaisquer obstáculos, nomeadamente mobiliário urbano.
 - A rede para velocípedes deve articular-se com as restantes redes de transportes, e em particular, com o transporte coletivo.
 - O tempo de espera para velocipedistas deve ser minimizado nas interseções reguladas por sinalização luminosa.
 - Deve ser dada particular atenção às infraestruturas de estacionamento e de apoio, que devem ser adequadas, seguras e estar convenientemente localizadas, próximo dos principais locais de destino, como interfaces de transporte, equipamentos escolares e desportivos e outros polos de atividades.
- **Acessibilidade**
 - A rede para velocípedes deve assegurar acessos aos locais estruturantes, em particular, às interfaces de transporte público, assegurando a existência de infraestruturas de estacionamento para os velocípedes.
 - Devem ser promovidos percursos para velocípedes em zonas onde existam restrições de acesso a veículos motorizados, como parques urbanos ou zonas alvo de medidas de acalmia de tráfego (e.g., zonas 30 e zonas de coexistência).
 - **Segurança rodoviária**
 - Nos canais não segregados fisicamente deve ser promovida a redução dos volumes de tráfego de veículos motorizados e a limitação da velocidade de circulação a valores inferiores a 50 km/h.
 - Devem ser minimizados os conflitos potenciais entre velocipedistas, peões e veículos motorizados.
 - **Segurança pessoal**
 - A conceção dos percursos para velocípedes deve garantir o contacto visual entre todos os utentes e permitir criar espaços que sejam bem iluminados, especialmente em túneis, pontes, zonas verdes e locais isolados.

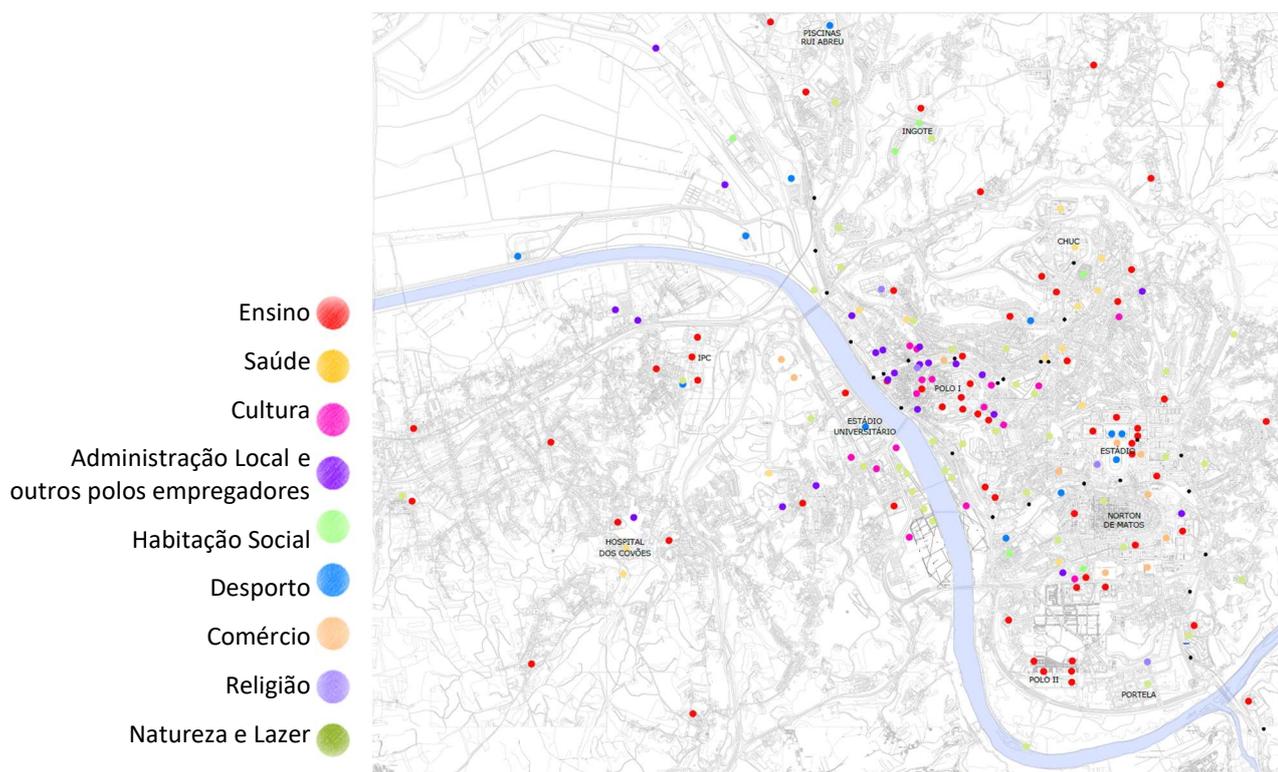


- As infraestruturas de estacionamento devem ser instaladas em locais bem visíveis, devidamente iluminados e onde exista presença regular de pessoas.
- **Legibilidade**
 - A rede para velocípedes deve estar devidamente assinalada para garantir a sua fácil leitura e compreensão, sendo sinalizada de acordo com o Regulamento de Sinalização do Trânsito.
- **Conforto**
 - A rede para velocípedes deve dispor de equipamentos e infraestruturas de apoio, tais como pontos de água potável.
 - A superfície do pavimento da via para velocípedes deve ser desempenada e nivelada, sem juntas evidentes entre os diferentes materiais que a compõem.
 - Deve ser evitada a presença de sumidouros na superfície do pavimento. Caso seja absolutamente necessário, a orientação da grelha do sumidouro deve ser perpendicular à direção do fluxo habitual.
 - A conceção de infraestruturas de estacionamento deve ter em conta a proteção relativamente à chuva e ao vento.

Na expansão da rede de vias cicláveis, o foco será a criação de ligações cicláveis entre os principais locais geradores de viagens diárias, transportes públicos e equipamentos.

Deste modo foram referenciados e localizado os principais interfaces e instituições de ensino, saúde e cultura, administração local e outros polos empregadores, habitação social, equipamentos desportivos, comércio, religião e locais de natureza e lazer.

Na imagem seguinte identificam-se os principais equipamentos e espaços públicos, podendo verificar-se a sua concentração da zona urbana central.



Também o declive interfere diretamente na definição da rede de ciclovias considerando-se que terrenos com declives:

- Entre 0 e 3% têm aptidão total para a circulação em bicicleta;
- De 3 a 5% são considerados satisfatórios para circular de bicicleta até médias distâncias;
- declives superiores a 5% são considerados impróprios para circulação de bicicletas, podendo funcionar como espaços cicláveis de ligação para distâncias curtas.

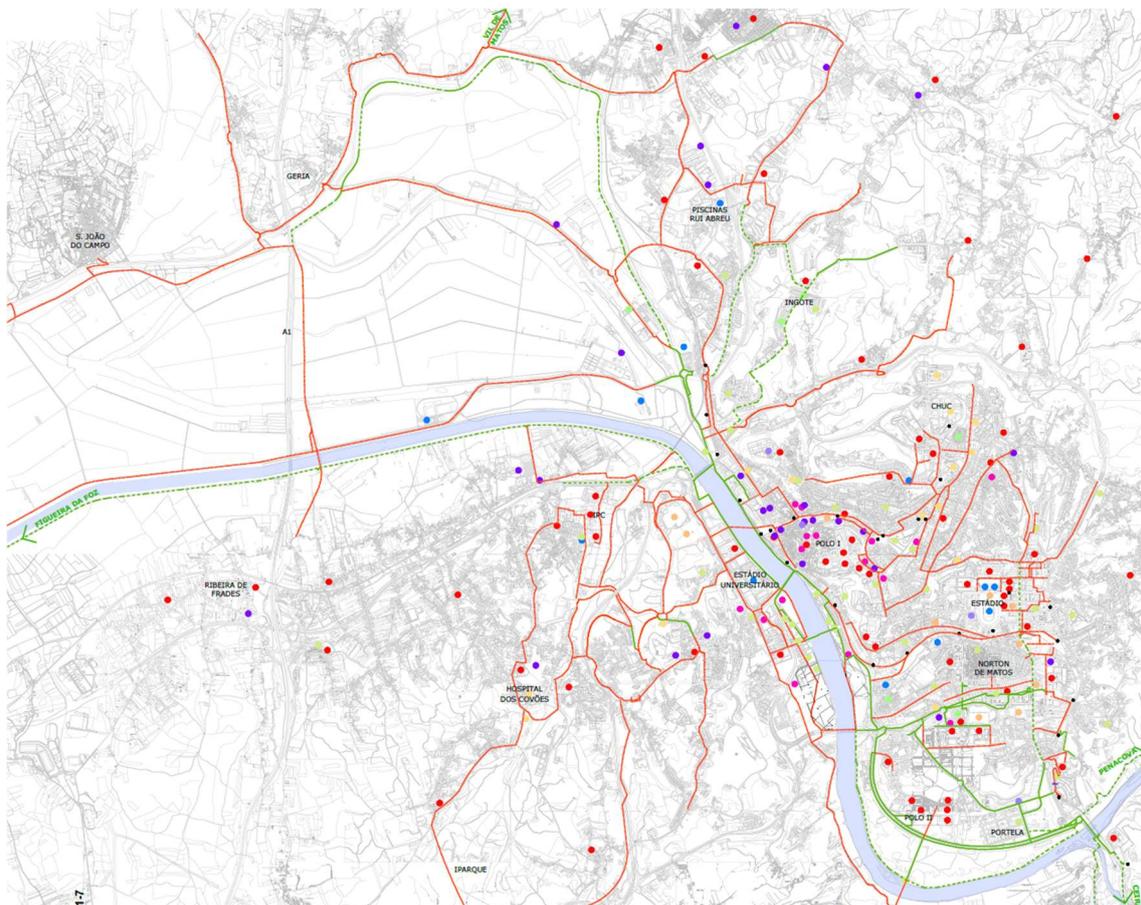
Convém referir que a avaliação efetuada para os declives varia em função da cultura e da condição física dos ciclistas, dos velocípedes disporem ou não de assistência de motor e apenas representam dificuldades no sentido ascendente.

O município de Coimbra apresenta uma topografia organizada em três grandes áreas:

- o vale do Mondego cuja várzea se prolonga até à Ponte do Açude;
- uma área de planalto que limita a norte e a sul, a várzea;
- a nascente uma área montanhosa marcada pelos vales encaixados do Mondego e afluentes.

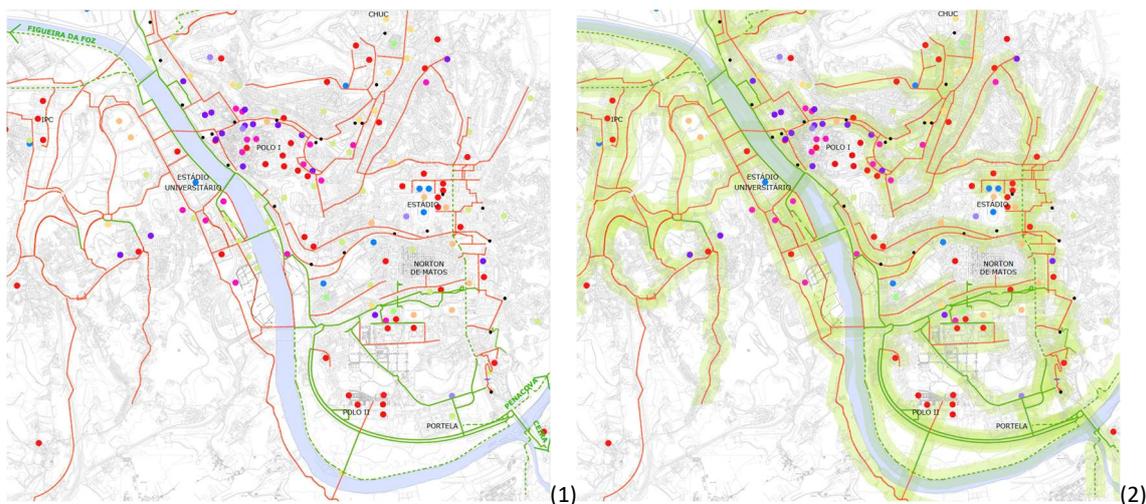
Com base, nos planos anteriores e nas boas práticas de planeamento e traçado foi desenvolvida uma rede de vias cicláveis para o Município de Coimbra que permita a cobertura da área urbana, as deslocações entre os núcleos urbanos do Município e a ligação às redes intermunicipais.

Na figura seguinte assinala-se a proposta de expansão da rede de vias cicláveis no município, a vermelho.



Este traçado identifica os principais canais cicláveis com importância na mobilidade urbana tanto nas deslocações casa-trabalho/escola como de utilização para lazer e turismo.

Foi efetuada a verificação da área de captação da rede projetada, considerando que as ciclovias têm como distância de captação cerca de 100m em redor do seu traçado, área sombreada na figura (2).

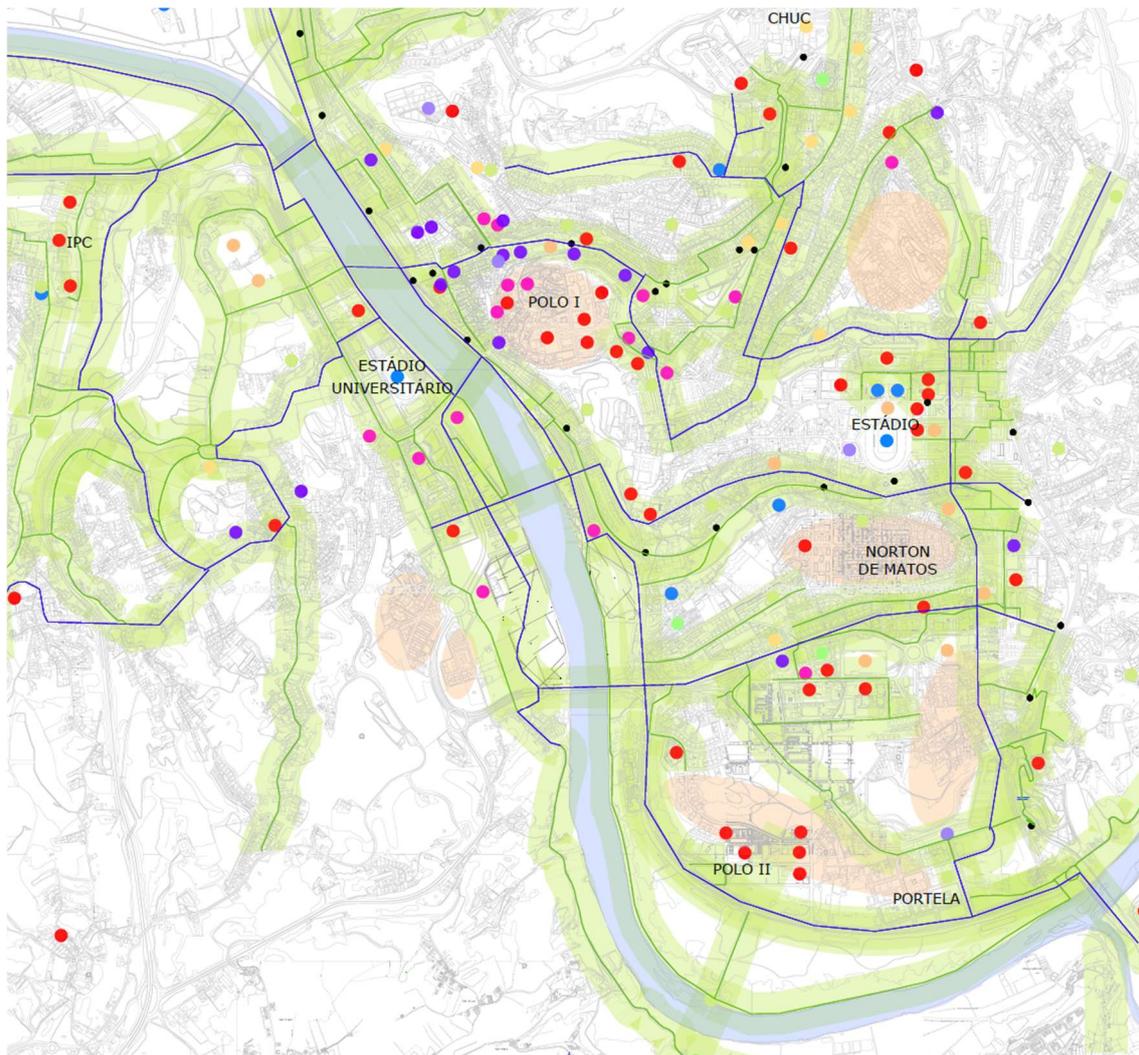


Acresce que, algumas das zonas não abrangidas pela área que não requerem uma estrutura de ciclovias segregadas, mas sim na introdução de medidas de acalmia de tráfico que permitem a circulação em segurança de peões, velocípedes e automóveis com modelos de zonas 30 ou zonas de coexistência. São exemplo:

- Alto de São João;
- Bairro de Celas;
- Bairro Norton de Matos;
- Polo I da Universidade de Coimbra;
- Polo II da Universidade de Coimbra;
- Quinta da Portela;
- Quinta da Várzea;
- outras áreas com menos expressão, mas que serão alvo de análise e projeto próprio.

A expansão da rede prevê a criação de 209 quilómetros de novas ciclovias em continuidade com a rede atual construída, que tem cerca de 26 quilómetros.

Na rede geral apresentada existem ciclovias que constituem a estrutura da rede e que se designam por principais, indicadas a azul na figura seguinte.



Estas ciclovias designadas de principais:

- constituem as ligações interzonais – ligações entre zonas com locais de grande atratividade de pessoas;
- têm traçados mais lineares – estabelecem ligações diretas entre as principais zonas geradoras de viagens;
- são, preferencialmente, segregadas dos restantes modos de mobilidade;
- permitem estabelecer prioridades de investimento.

A rede de vias cicláveis prevê de 110 quilómetros de ciclovias principais e 125 quilómetros de vias locais, incluindo as infraestruturas já existentes, planeadas e as propostas pelo próprio documento.

Assim, a existência de uma rede estruturada de vias cicláveis permite a promoção da mobilidade sustentável, a redução do congestionamento, a melhoria da qualidade do ar e proporciona alternativas de transporte mais saudáveis e ecológicas.

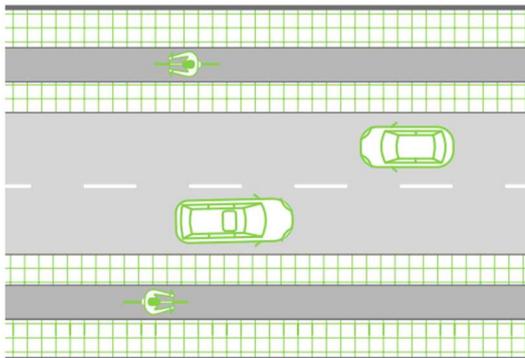
Tipologias

Em áreas urbanas o uso da bicicleta pode ser muito competitivo, especialmente nas deslocações de curta distância, permitindo poupar tempo de viagem e garantindo deslocações de porta a porta.

No entanto, a sua implementação representa um desafio, quando se trata de zonas consolidadas, sem margem de alargamento do espaço público.

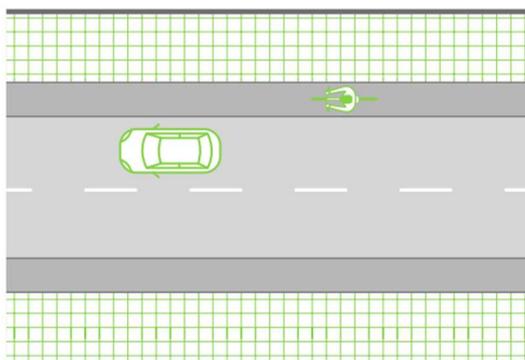
Neste sentido, para a implementação de uma rede estruturada de ciclovias, que liguem de modo linear os principais polos populacionais, são consideradas três tipologias em função dos conflitos existentes entre veículos motorizados e bicicletas, a qual depende da relevância do tráfego motorizado e do tráfego ciclista, nomeadamente:

- pista para velocípedes;



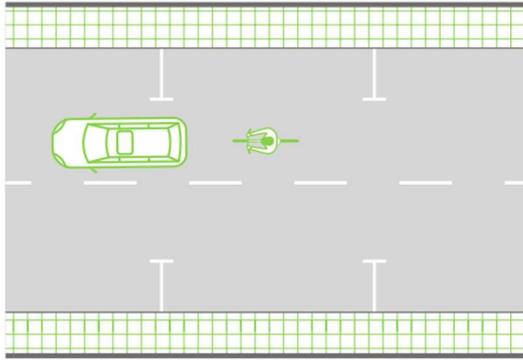
(Fonte: IMT,2023)

- Vias de tráfego para velocípedes



(Fonte: IMT,2023)

- Vias de tráfego



(Fonte: IMT,2023)

Estas tipologias dependem em primeiro plano das condições de segurança a contemplar e velocidades de circulação automóvel, ou seja, estão diretamente associadas à tipologia de via que acompanha. Não obstante, em locais em que o tecido urbano está já consolidado e o espaço disponível é pouco para as várias funções que se querem contemplar no espaço público (mobilidade pedonal, ciclável, viária, transportes públicos, locais de estadia, arborização, mobiliário urbano, etc.), as tipologias de ciclovia terão de ser adaptadas. Esta adaptação é sempre associada a medidas de acalmia de tráfego onde necessário para assegurar o conforto e segurança dos ciclistas e peões.

Assim, as **pistas para velocípedes** constituem um canal de circulação dedicada para velocípedes e segregado do tráfego motorizado (com separação física do espaço rodoviário), podendo a circulação ser uni ou bidirecional. Para a implementação de novas ciclovias em zonas consolidadas torna-se necessário reperfilar o espaço canal com interferência em vias, estacionamento e passeio. Esta tipologia, diminui o conflito com o tráfego motorizado promovendo a segurança dos velocipedistas e a adesão de novos utilizadores.

No caso das **faixas cicláveis**, existe um espaço destinado à circulação (unidirecional) de bicicletas que faz parte da faixa de rodagem, sendo delimitado através de marcas rodoviárias. É uma solução que permite gerenciar melhor o espaço público disponível, principalmente em zonas consolidadas com velocidades de circulação moderadas.

Nas **vias banalizadas**, as bicicletas partilham o espaço com os veículos motorizados, não havendo reserva de espaço mediante marcação rodoviária ou de dispositivos. Em ligações locais pode optar-se por esta partilha, garantindo a segurança da circulação de ambos os utilizadores com implementação de medidas físicas que imponham uma velocidade máxima de circulação de 50 km/h.

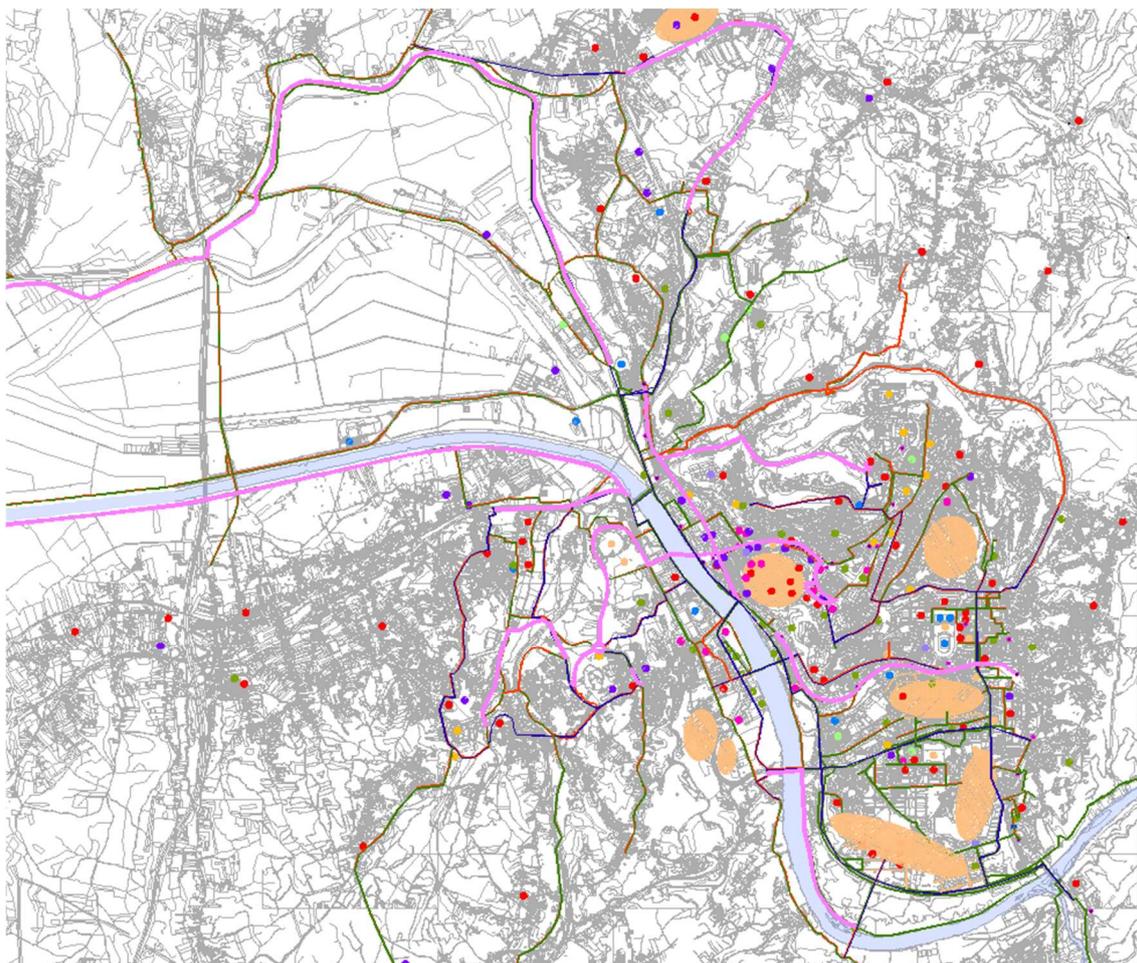


Prioridades de investimento

A expansão da infraestrutura cicloviária é efetuada de modo faseado com desenvolvimento integrado com o sistema global de transportes. A priorização de investimentos na implantação de ciclovias em Coimbra apresenta justificações de ordem social, urbanística económica e ambiental, designadamente:

- **Promoção da Mobilidade Sustentável:** As ciclovias oferecem uma alternativa sustentável de transporte, ajudando a reduzir a dependência de veículos motorizados e contribuindo para a diminuição das emissões de gases de efeito estufa e da poluição do ar.
- **Melhoria da Qualidade de Vida:** O estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte promove estilos de vida mais ativos e saudáveis. O uso regular da bicicleta ajuda a reduzir os níveis de sedentarismo, promove a saúde e melhora o bem-estar físico e mental dos utilizadores.
- **Redução do Congestionamento Viário:** A construção de ciclovias pode ajudar a reduzir o congestionamento nas vias urbanas, oferecendo uma opção de deslocamento mais rápida e eficiente para os ciclistas.
- **Segurança no Trânsito:** Ciclovias separadas das vias de tráfego motorizado reduzem significativamente o risco de acidentes para os ciclistas, proporcionando um ambiente seguro, tanto para fins de transporte quanto de lazer.
- **Promoção ao Turismo Sustentável:** Cidades com infraestrutura ciclável bem desenvolvida tendem a atrair mais turistas interessados em explorar a cidade de maneira sustentável e ativa.
- **Promoção do Desenvolvimento Urbano Sustentável:** A implementação de ciclovias promove a revitalização de áreas urbanas e criando ambientes mais humanizados e amigáveis para as pessoas.

Seguindo estes princípios foi efetuada a priorização das intervenções a realizar no concelho, indicadas a rosa na imagem seguinte.



Incremento das ligações a nível urbano:

- Ligação entre a Solum e o Alto de S. João

Pretendendo-se a expansão da rede de ciclovias para o interior da malha urbana, foi considerada como intervenção pertinente e prioritária o eixo de ligação entre o Alto São João e a Rua Miguel Torga. Este eixo liga a ciclovia da Portela com a ciclovia de Vale das Flores e tem um prolongamento para norte até Rua Miguel Torga que vai permitir a futuramente novas inserções na malha urbana.

Trata-se de uma zona com um tecido predominantemente residencial e com uma densidade muito elevada, onde se localizam vários equipamentos de ensino e comércio.



Considera-se esta ciclovía como prioritária em termos de planeamento da rede, face às interligações que irá possibilitar, quer em termos da infraestrutura existente, quer entre os diversos equipamentos.

- Ligação entre a Solum e a ciclovía da Avenida Cónego Urbano Duarte, pela Arregaça

Uma ligação numa zona com orografia muito favorável ao uso de bicicleta, e com elevado potencial de utilização. Esta ciclovía fará, a partir da ciclovía da Avenida Cónego Urbano Duarte, a ligação da Solum à zona da Baixa/Coimbra B e por outro à zona do Polo II/Portela, acompanhando a futura Avenida da Lousã.

Por se inserir em locais com grande densidade de populacional esta ciclovía terá grande procura pelo que deve ser prioritária em termos de planeamento e projeto, de modo a permitir eventual candidatura a fontes de financiamento que venham a ficar disponíveis para este tipo de infraestrutura.

- Ligação Santa Clara/S. Martinho do Bispo

O traçado é baseado na via estruturante prevista para a zona e apesar da orografia pouco favorável, torna-se importante a estruturação de uma rede que sirva a zona. De salientar a zona do planalto, muito favorável ao uso da bicicleta;

- Travessia do Mondego, entre Arnado e Avenida de Conimbriga

Face à alteração a ocorrer nas margens do Mondego, entre a Ponte de Santa Clara e a Ponte Açude, tanto a ligação da cidade ao rio, como a ligação das margens do rio devem ser privilegiadas pelo que esta travessia deve ser privilegiada na promoção da mobilidade ativa. Esta ligação deve possibilitar a circulação de transportes públicos, viabilizando a expansão do Sistema de Mobilidade do Mondego para Sul.

- Travessia do Mondego, ponte Rainha Santa Isabel

Como referido a interligação das margens do rio é fulcral na estruturação da rede de vias cicláveis. A ponte Rainha Santa Isabel deve ser estrutura com pista para velocípedes a fim de ligar diretamente a zona de expansão urbanística, a sul, com o centro urbano central.

- Prolongamento da ciclovía da Estrada de Eiras até à Adémia

A ciclovía da Estrada de Eiras, em fase final de execução, vai desde a zona da Estação de Coimbra-B ao Bairro de S. Miguel, com uma extensão de cerca de 2km.



Considerando a densidade habitacional e a concentração empresarial da zona, é importante a expansão desta ciclovia para norte, até ao nó da Adémia onde se localiza a Escola Rainha Santa Isabel e o interface de transportes, servindo igualmente o Bairro de Santa Apolónia e a zona de Eiras, onde o potencial de utilizadores poderá ser grande, face à densidade populacional, distância até ao centro da cidade e orografia do traçado.

Considerando a obra em curso, considera-se que também esta ciclovia deverá ser considerada prioritária e estratégica, para o desenvolvimento dos respetivos projetos, potenciando assim uma possível candidatura futura.

- Ciclovia Ponte Açude- Bencanta- Vale do Rosal

Face às condições já existentes, assim como aos contactos já realizados com o Instituto Politécnico de Coimbra para a passagem pelo interior do espaço da Escola Agrícola, esta ciclovia permitiria captar todo o universo de estudantes que diariamente frequentam este polo universitário, assim como zonas residenciais densamente povoadas, tal como São Martinho do Bispo e Vale do Rosal. Esta ciclovia permite a ligação à rede ciclável existente junto à Ponte Açude.

Considera-se esta ciclovia como interessante do ponto de vista de potencial de utilização, pelo que deveria ser dada continuidade aos trabalhos já realizados, de forma a poder ser objeto de candidatura a eventual fonte de financiamento que venha a estar disponível.

- Criação das zonas de coexistência em bairros residenciais como o Bairro Norton de Matos, Quinta da Portela, Bairro de Santa Apolónia e outros.

Incremento das ligações a nível interurbano e regional:

- Ciclovia do Mondego

A Ciclovia do Mondego desenvolve-se nos concelhos da Figueira da Foz, Montemor-o-Velho e Coimbra, numa extensão total de 44 km. Esta ciclovia permite ainda criar uma ligação entre o centro da Cidade e várias zonas residenciais localizadas no eixo Bencanta – Arzila e de equipamentos de educação (estabelecimentos universitários em S. Martinho e Bencanta) e saúde importantes à escala regional/nacional.

- Ciclovia do Rio Ceira

O Percurso Ciclável do Rio Ceira abrange 6 dos 19 concelhos pertencentes à Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra, os mesmos que são atravessados pelo rio Ceira: Coimbra, Miranda do Corvo, Lousã, Góis, Pampilhosa da Serra e Arganil. Inicia-se em Coimbra, junto ao ponto de confluência do rio Ceira com o rio Mondego, do qual é tributário, na zona da Portela do Mondego num total de 116Km, dos quais cerca de 5km no Município de Coimbra.

O desenvolvimento desta ciclovia, primordialmente no acompanhamento do traçado do Sistema de Mobilidade do Mondego, permite estabelecer um conjunto de ligações locais, em situação orográfica muito favorável, assim como estabelecer a ligação à zona da Portela e à restante rede de ciclovias existente.

- Ciclovia do Leito Periférico Direito

Implementação de uma ciclovia ao longo do Leito Periférico Direito que se inicia junto da atual estação ferroviária de Coimbra-B e do futuro Interface Intermodal de Coimbra Norte e estende-se até S. Martinho de Árvore, perto do limite entre os concelhos de Coimbra e Montemor-o-Velho. Ao longo do traçado, e potenciando a proximidade às povoações que se localizam junto da EN111, estão previstas ligações a Adémia, Antuzede, Cidreira, S. João do Campo, S. Silvestre e Quimbres.

A extensão desta ciclovia é de 14 km, ao qual acresce cerca de 4 km de ligações às povoações, num total de 18 km.

Face ao seu desenvolvimento ao longo do canal periférico direito, a sua concretização visa essencialmente promover as interligações locais, quer entre as diversas localidades que serve, que entre estas e os diversos equipamentos.

Incremento dos pontos de estacionamento de bicicletas:

Como complemento à expansão da rede e promoção da intermobilidade e multimobilidade, deve ser ampliada a rede de postos de estacionamento implementada em 2020. A utilização dos postos tem sido elevada, revelando-se fundamental para o bom funcionamento do sistema ciclável.

Ao se criarem condições para o estacionamento de bicicletas, seguros e bem localizados, transmite-se a mensagem ao público de que a utilização deste meio é bem-vinda, e leva as



peçoas a considerarem a sua utilização num futuro próximo. Numa lógica de economia de escala e de gestão de recursos, estes postos de estacionamento devem ser de um modelo uniformizado e adequado ao uso, facilmente reconhecíveis pela população, em continuidade aos já instalados na cidade.

Orçamento e Financiamento

A existência de fontes de financiamento para a implementação das vias planeadas é determinante para a expansão de rede e para a valorização e aposta de deslocações em modos de transportes sustentáveis.

Coimbra, 30 de janeiro de 2024