



penelope bacchus

Promoting Energy efficiency to Local Organisations
through dissemination Partnerships in Europe
Best Actions for Collaboration in Countries
for a High efficient Use of energy in Structural funds

- [Print](#) - [Close](#) -

Estacionamento proibido com o acordo do público - Bridgend - United Kingdom

Com o objectivo de gerir um elevado número de turistas, visitantes da sua estância marítima, Bridgend delineou um plano de mobilidade com o objectivo de tornar pedonal o centro da cidade e de deslocalizar parques de estacionamento existentes.

Grupos Alvo	Sector	Domínio
- Autoridades Locais / Municípios - Decisores	- Transportes	- Equipamento / Electrodomésticos - Informação

ANÁLISE

CONTEXTO

Bridgend é uma cidade que conta com 130 000 habitantes e que inclui a instância costeira de Porthcawl, a qual alberga um grande número de turistas na estação de verão.

O obstáculo criado pelos veículos que procuram acesso ao centro da cidade ou às zonas costeiras, persistiu apesar de determinadas acções, assim, Bridgend e Porthcawl decidiram introduzir um novo sistema de gestão de tráfego.

PLANEAMENTO PARA A IMPLEMENTAÇÃO DO NOVO SISTEMA

- Abril de 1995, publicação do plano local de tornar pedonal o centro da cidade;
- Início de 1998, conclusão da construção de "bypass";
- Dezembro de 1998, elaboração por parte do comité das primeiras propostas de gestão de tráfego - os residentes foram consultados;
- Agosto de 1999, resultado da consulta - foram feitas algumas alterações ao projecto;
- Abril de 2000 implementação dos regulamentos dos estacionamentos locais;
- Novembro de 2000, foram introduzidas alterações, com base na experiência adquirida durante a fase experimental.

ACÇÕES DESENVOLVIDAS

A pedonização do centro da cidade de Bridgend foi proposta como parte integrante do Plano local desenhado para o distrito, mas só foi desenvolvido em 1998

Uma vez que foi construída uma grande superfície comercial fora da cidade em finais dos anos 90, esta situação encorajou as autoridades locais a tomarem iniciativas com o objectivo de tornarem o centro da cidade mais atractivo.

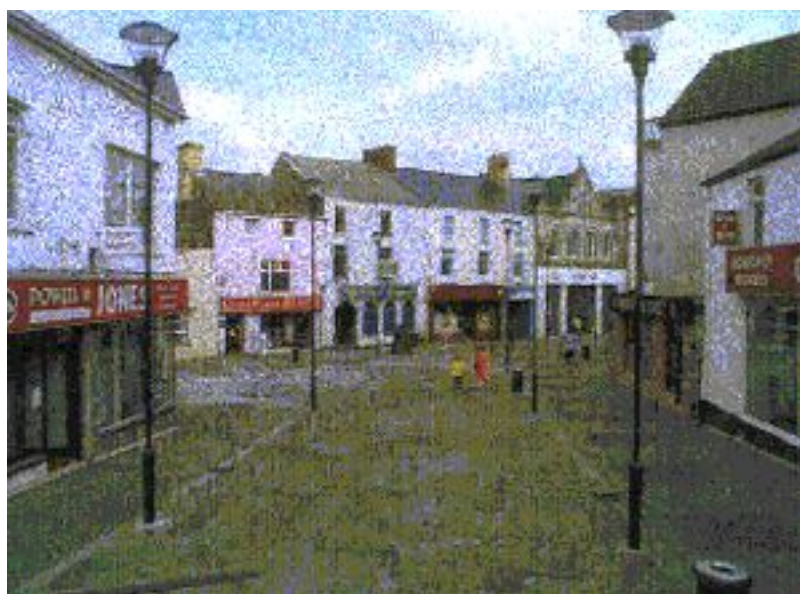
Foram construídos três parques para veículos de apoio à zona pedonal com o objectivo de resolver as necessidades de estacionamento.

Os espaços de estacionamento existentes no centro da cidade são especialmente reservados para deficientes e para as entregas de mercadorias.

Metade das ruas foram devolvidas aos peões, tendo sido implementada uma via reservada a autocarros, bicicletas e táxis.

Após três meses de avaliação, aprovou-se o plano. Este plano foi baseado na experiência adquirida, tendo-se integrado novos desenvolvimentos.

Foi alterada a distribuição de alguns espaços de estacionamento bem como foi reduzido período durante o qual é proibido estacionar.



APÓS PEDONIZAÇÃO E REMOÇÃO DO ESTACIONAMENTO DAS VIAS

CUSTOS E BENEFÍCIOS

AVALIAÇÃO

Em geral, a pedonização do centro da cidade foi uma experiência com muito sucesso, tendo a proibição de estacionamento sido bem aceite pela população local. Contudo, foi muito difícil controlar o estacionamento reservado a deficientes, tendo um grande número de pessoas desrespeitado o regulamento.

Assim, é proibido aos deficientes o estacionamento em zonas pedonais. Este é um problema real para os cerca de 11 000 condutores deficientes.

PARCEIROS / PARCERIAS

O Plano de mobilidade foi desenvolvido pela câmara de Bridgend, em conjunto com os departamentos locais competentes, importa referir que a população local foi um importante parceiro neste projecto. Foi efectuado um vasto inquérito ao público, tendo sido dada grande importância aos comentários dos residentes bem como foram integradas alterações ao projecto após a fase experimental. No seu conjunto, esta actuação permitiu que as alterações tenham tido uma maior aceitação por parte dos habitantes.

RECOMENDAÇÕES

PROIBIÇÃO DE ESTACIONAMENTO NA RUA DE COMÉRCIO

Na altura em que o projecto de pedonização do centro da cidade foi sugerido, levantou-se uma grande oposição.

O projecto envolveu a mudança de uma rua destinada ao comércio para uma zona pedonal com proibição de acesso a veículos, removendo assim todos os locais destinados a estacionamento.

Contudo, a remoção dos locais destinados a estacionamento na rua destinada ao comércio trouxe uma grande indignação por parte dos residentes.

A população de Bridgend é bastante idosa com um grande número de pessoas deficientes os quais se opuseram à proibição de estacionamento próximo das lojas.

Após longas negociações, foi alcançado um compromisso e finalmente foi autorizado o acesso à rua de comércio antes das 11:00 e depois das 17:00, para entregas de mercadorias e para pessoas deficientes.

IMPORTÂNCIA DA CONSULTA AOS RESIDENTES

Em geral, importa lembrar que a introdução de medidas de regulação do estacionamento e acesso ao centro conduziu a um desacordo o qual foi resolvido, uma vez que a iniciativa foi de enorme sucesso com a maioria dos residentes.

O método usado em Bridgend, o qual teve em conta as reacções dos residentes às propostas é exemplar e ajuda a evitar problemas maiores.

A maioria das sugestões feitas pelos residentes foram válidas, tendo a fase experimental do projecto permitido ao gestor de tráfego verificar como esta nova organização poderia ser aplicada no terreno.

A experiência de Bridgend demonstra a importância de se desenvolver um projecto detalhado quando se trata da gestão do estacionamento. Ainda assim, não poderá ser considerado sem contar com a opinião do público. De facto, esta é uma parte essencial de qualquer projecto que pretenda limitar o acesso ao centro da cidade.

PARA MAIS INFORMAÇÃO

Name organisation [Bridgend County Borough Council](#)

:

Phone number : [+44 1656 642 524](tel:+441656642524)

E-mail : toozem@bridgend.gov.uk

Website : <http://>

INFORMAÇÃO ÚTIL

List of Internet sites

[english / http://www.bridgend.gov.uk](#)

ESTE CASO FOI ELABORADO POR

Organisation : [Energie-Cités](#) E-mail : cmaurer@energie-cites.org Internet : <http://www.energie-cites.org> Published : 31/7/2002

[back to top](#) ▲

Penelope Project Good Practice Database
© Energie-Cités 2001 - 2002 / [Webmaster](#)

