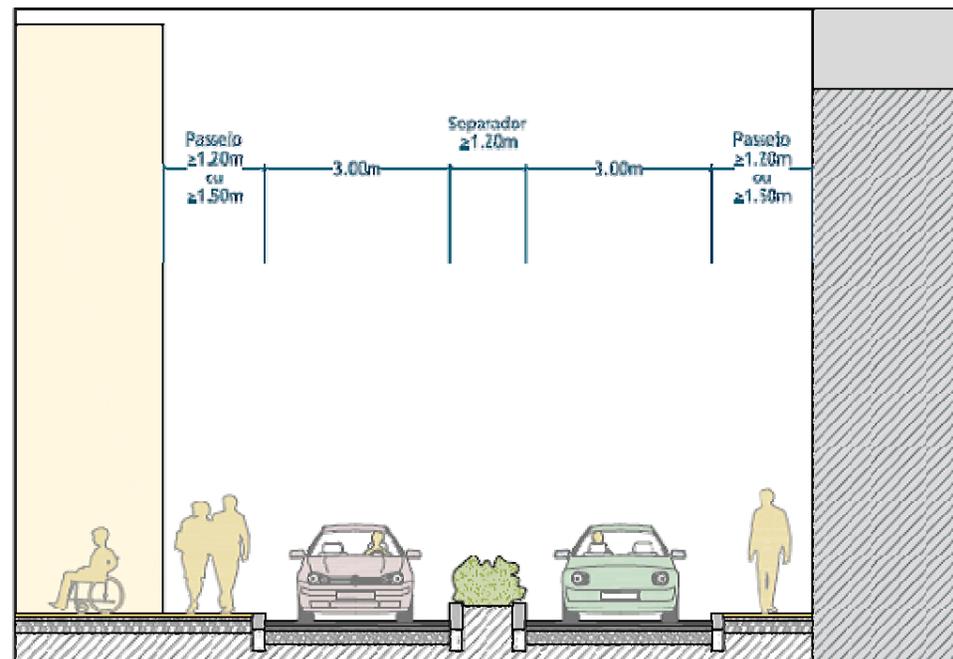
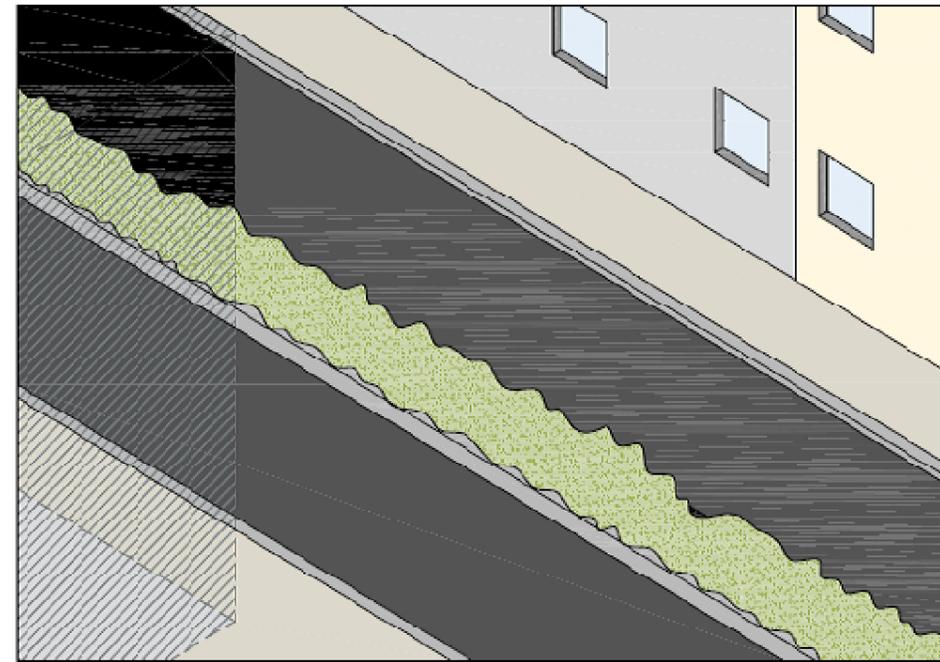
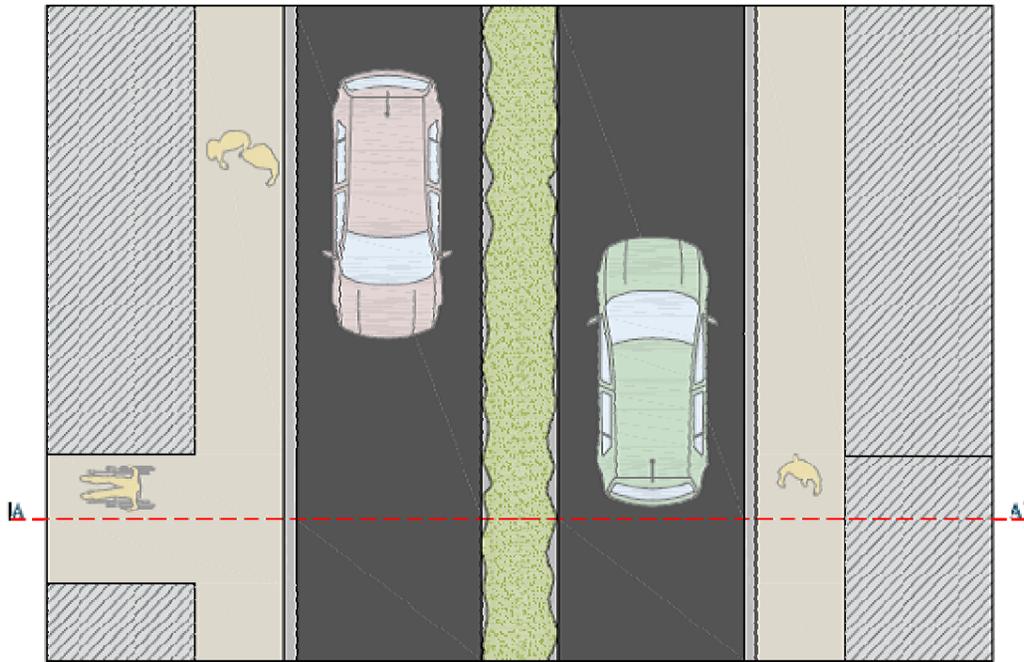


PERFIL 5

2.4.3.5. Ruas com perfil médio superior a 9,60m



Esta imagem, que contempla um corredor separador central, remete – como é referido no texto lateral, uma vez que a ilustração aí presente mostra, de forma clara e objectiva o dimensionamento das zonas em que estes corredores são atravessados.

Ver secção 1.6 | Capítulo I | DL 163/2006, de 8 de Agosto.

Sendo o valor 9,60m o valor referência máximo dos perfis mencionados anteriormente, onde se contemplam todas as situações mais frequentes, resulta assim um valor marco a partir do qual os elementos se estruturam e desenvolvem de forma tranquila, no que diz respeito ao bom desenho urbano.

De facto, a partir de 9,60m as possibilidades são imensas, uma vez que são inúmeras as opções em termos de desenho urbano sendo ainda que – mediante o perfil médio destas ruas – se podem conciliar soluções. Assim, apresentamos de seguida três possibilidades, exemplificando possibilidades de intervenção.

Estas soluções podem, como se referiu atrás, estruturar-se em conjunto.

A primeira possibilidade (Imagem 108) surge como ilustração ao que é referido no fim do ponto anterior, rua de dois sentidos com passeios de ambos os lados e ilha central. Uma referência, a propósito de ilhas centrais.

Imagem 108

A segunda possibilidade que se apresenta é a que consideramos melhor no âmbito de tudo o que já referimos.

Como se pode constatar nas Imagens 109/110, esta opção permite a criação de corredores de infra-estruturas “separados” dos canais de circulação pedonal o que acarreta um conjunto significativo de benefícios e permite a resolução, da melhor forma possível, de muitos problemas no âmbito da acessibilidade e mobilidade.

Nesta mesma imagem, a opção estética passou – sobretudo devido ao seu carácter exemplificativo – por definir o chamado “corredor de infra-estruturas” em material e/ou cor diferente para se perceber a distinção entre canal de infra-estruturas e mobiliário do canal de circulação pedonal. Para além das peças referidas, o efeito barreira que estes corredores têm entre o automóvel e o peão acentua-se quando o mesmo comporta um significativo corredor verde ou arbóreo, facto assinalado em muitas cidades nórdicas.

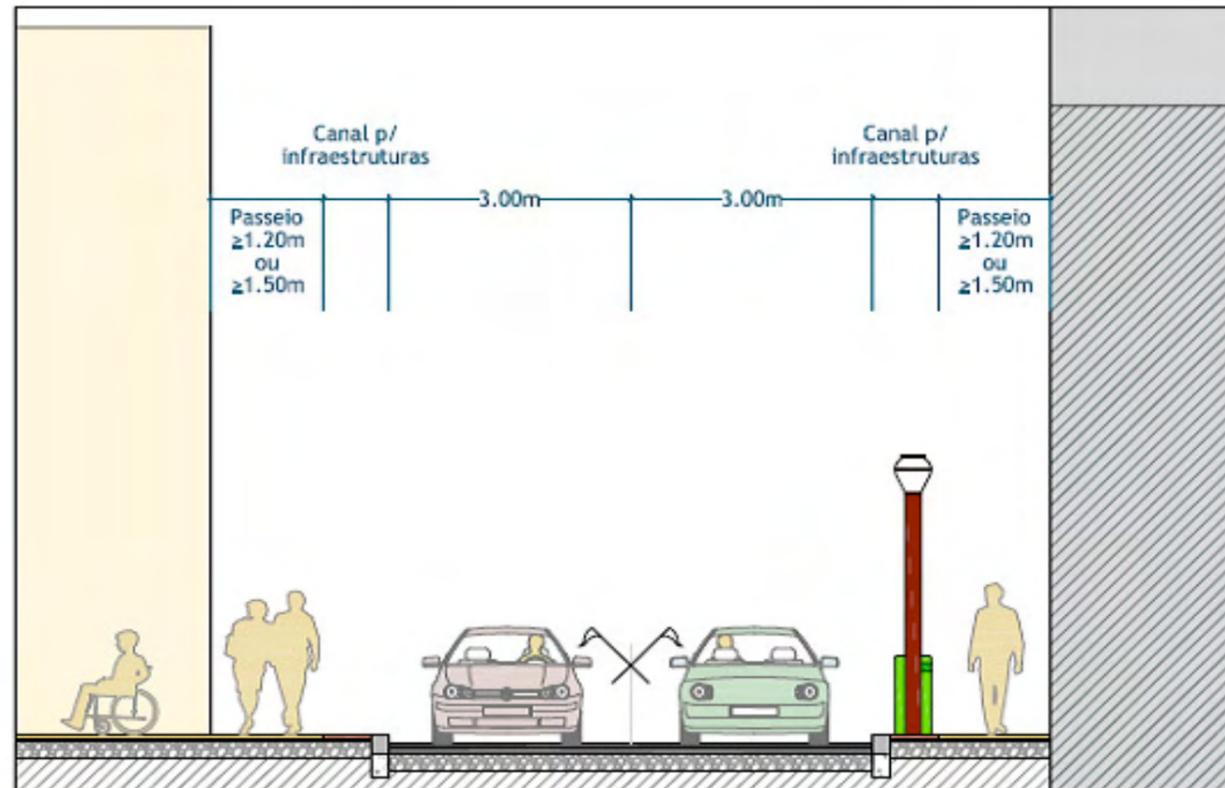


Imagem 109

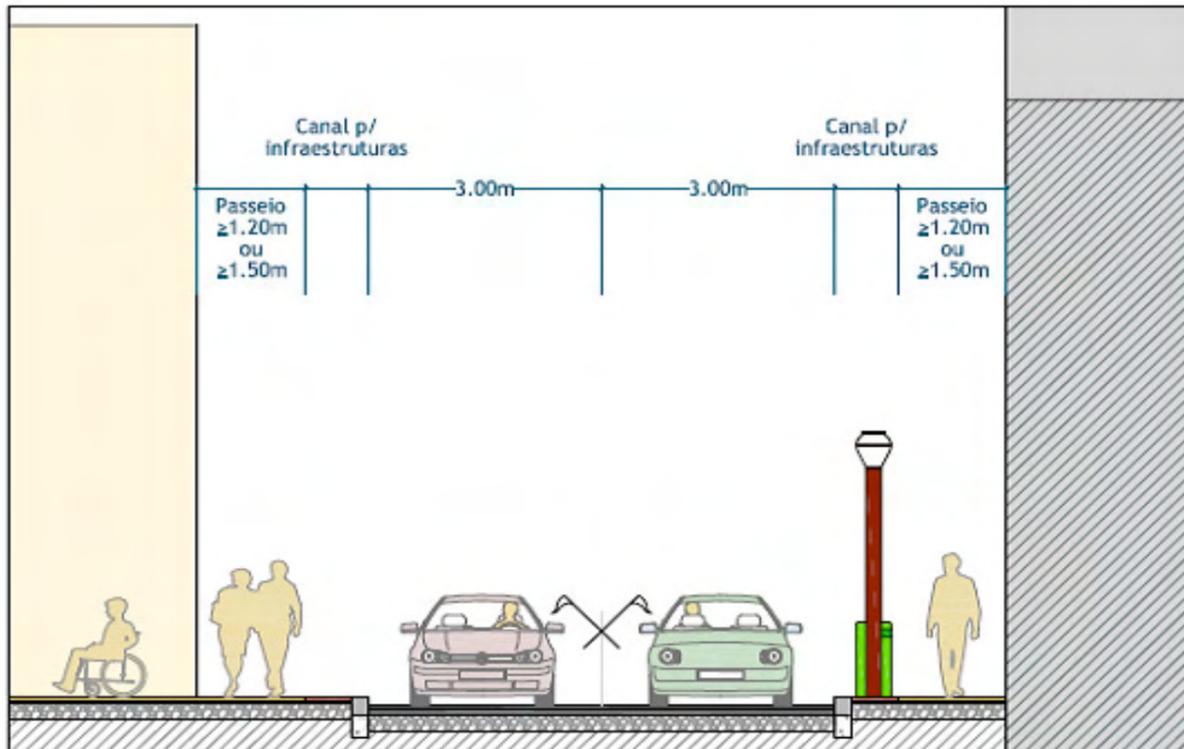
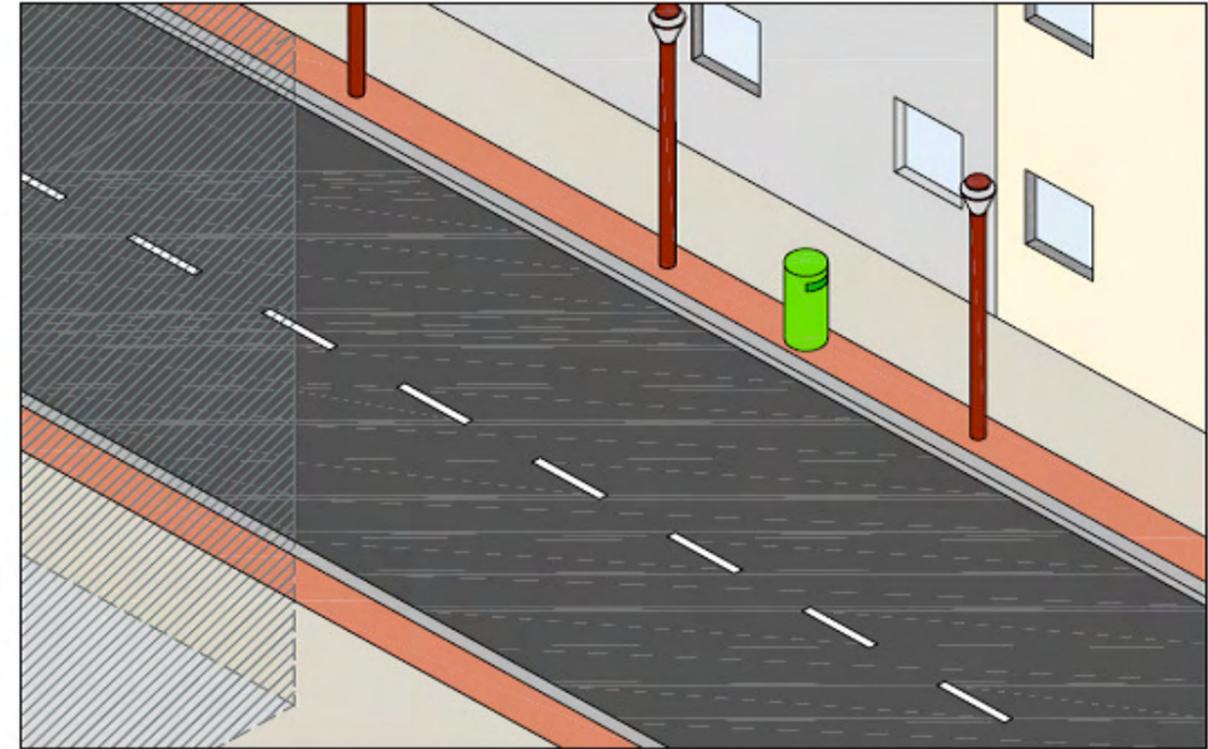
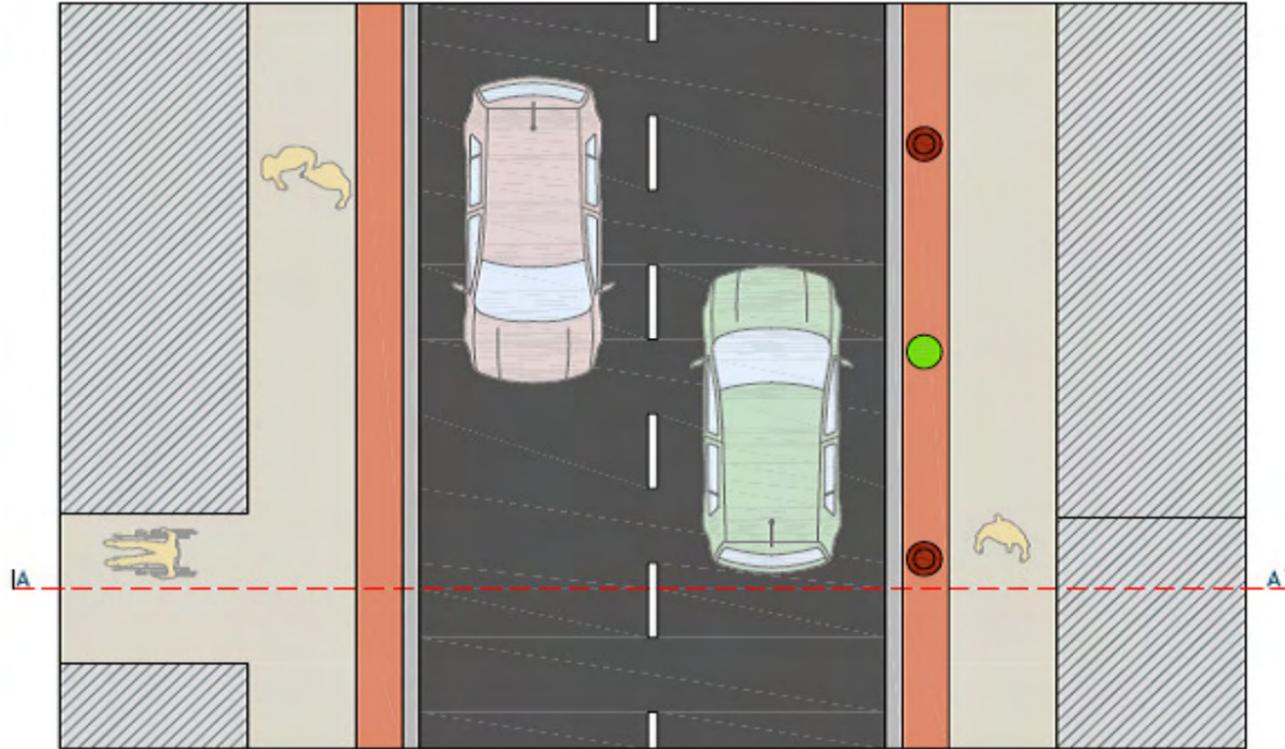
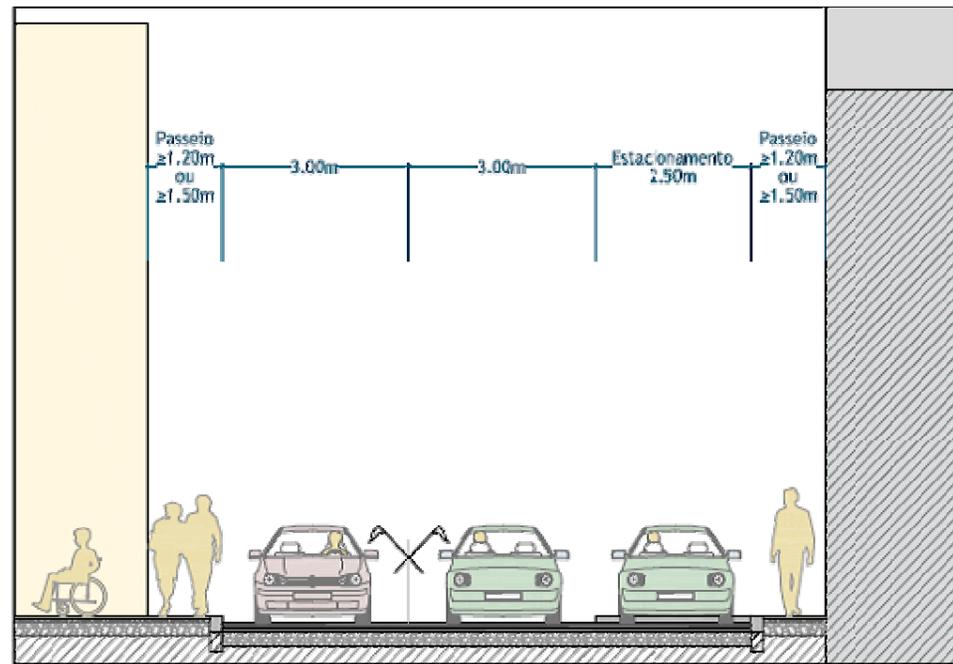
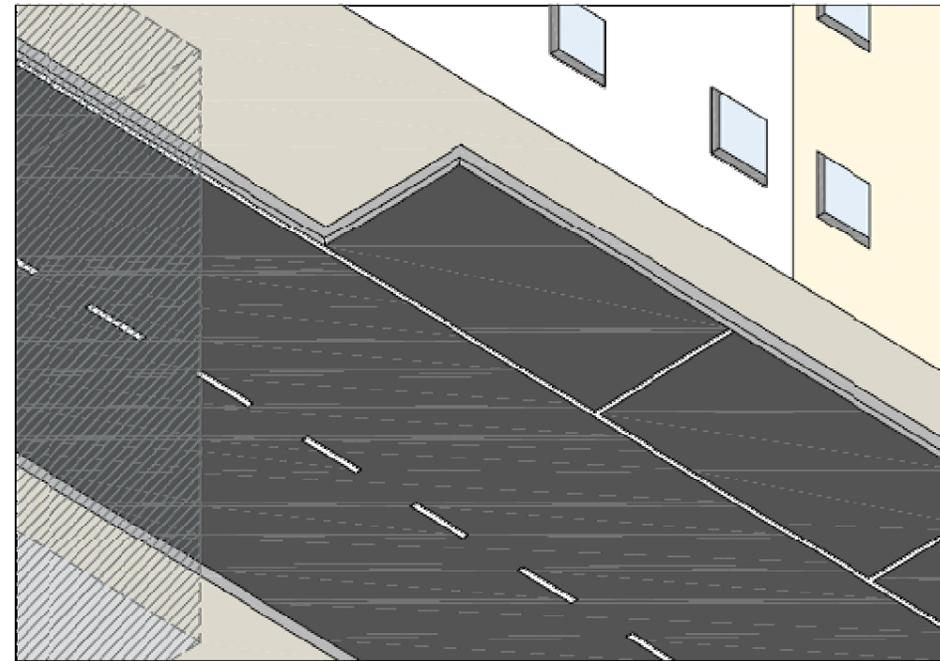
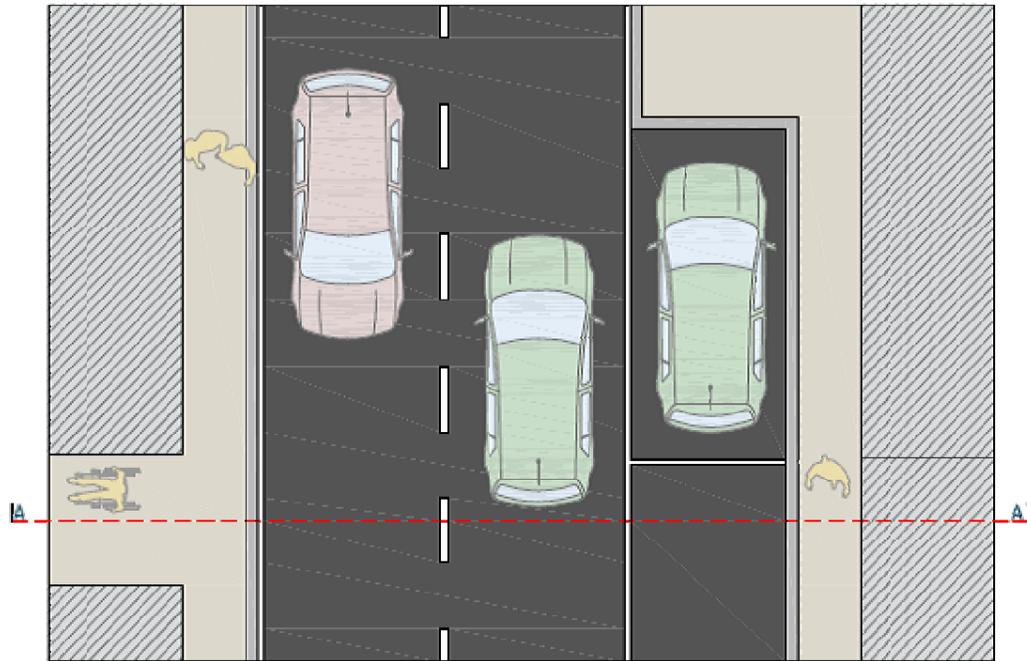


Imagem 110

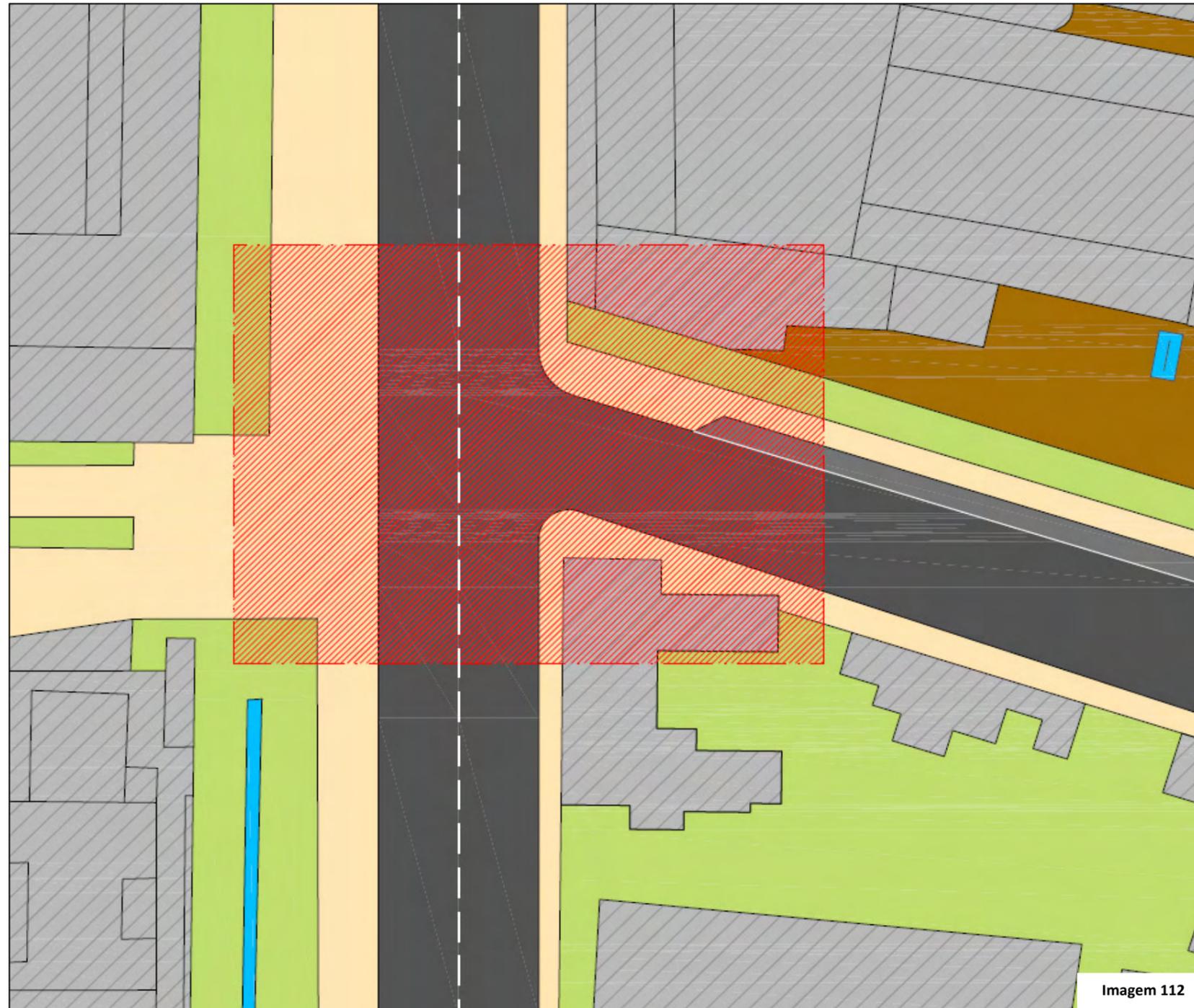


O último exemplo de Perfil-tipo, para ruas com largura média superior a 9,60m, apresenta uma solução diferente em que, para além da dupla faixa de circulação viária e dos passeios de ambos os lados, temos uma baia de estacionamento. Esta possibilidade remete-nos, devido a este facto, para um perfil de rua médio superior ao das duas possibilidades apresentadas anteriormente, uma vez que a zona destinada ao estacionamento ocupa uma largura – eventualmente – superior aos canais de infra-estruturas ou ao corredor separador central, sugerindo-se para os lugares de estacionamento (como foi referido anteriormente) uma largura de 2,50m por 5,00m, o que para além de ser confortável, permite que os estacionamentos destinados a pessoas com mobilidade condicionada possam integrar-se perfeitamente com os restantes.

Deste modo, temos representado ao longo das últimas páginas um conjunto de Perfis-tipo capazes de responder à generalidade das situações presentes nas ruas das vilas e cidades portuguesas. A sua adaptação à realidade não é sobre o princípio de receita que se aplica de forma instantânea a qualquer situação. Deve antes ser vista e interpretada como uma matriz orientadora que alerta para situações que temos e devemos considerar no desenho do espaço público, nomeadamente em elementos que, inevitavelmente, são definidores da forma como vivemos e percorremos as cidades, como são efectivamente as ruas. As ilustrações que se apresentam devem ser entendidas à luz da especificidade e particularidade de cada local, seja em termos técnicos, estéticos e/ou construtivos.

A finalizar esta sequência de Perfis-tipo, a chamada de atenção para um ponto tratado de seguida, os cruzamentos e entroncamentos, e a referência – uma vez mais – ao facto de as propostas apresentadas neste último ponto (ruas com perfil médio superior a 9,60m) serem uma amostra simbólica do que ruas com esta dimensão permitem fazer. De facto, as três possibilidades apresentadas poderiam perfeitamente coexistir numa única rua, caso a sua dimensão o permitisse.

Imagem 111

2.4.3.6. Cruzamentos e Entroncamentos

Apesar de estarem inerentes a um conjunto significativo de condicionantes, as ruas, enquanto canais de circulação pedonal e/ou viária, permitem, como vimos, o desenvolvimento de uma série de Perfis-tipo. Contudo, esses “espaços canal” não se organizam nem se desenvolvem por troços independentes. Na realidade, eles estruturam a cidade pelo facto de se unirem, formando uma rede contínua. Assim, esses mesmos pontos de união são algo cuja sensibilidade não permite encaixá-los na metodologia de intervenção que aqui apresentámos. Como é evidente, pontos que se assumem como cruzamentos ou entroncamentos (Imagem 112) são pontos cuja intervenção só pode ser feita em função de um leque de especificidades que a condicionam a todos os níveis, destacando-se desde logo a sua geometria.

Deste modo, situações deste género implicam o desenvolvimento de propostas assentes em bases mais rigorosas e em estudos significativamente mais aprofundados no detalhe do desenho urbano, para que a solução encontrada seja a mais correcta e funcional possível, a todos os níveis.

2.4.3.7 CONCLUSÕES

Ao longo deste volume desenvolvemos o que consideramos ser um importante auxiliar de intervenção nas nossas vilas e cidades de forma a concretizar, convenientemente, as melhores práticas no âmbito da Acessibilidade e Mobilidade para Todos. Não apresentamos aqui, como já foi referido e repetido, nenhuma “poção mágica” que pode ser aplicada em série e que resolve facilmente qualquer situação pois, como se sabe, em urbanismo e desenho urbano, receitas não existem. Existem, isso sim, princípios e normas que devem ser aplicados em função da realidade e da peculiaridade de cada local. O cruzamento das explicações, escritas e desenhadas, aqui apresentadas, com os levantamentos de cada local são, do nosso ponto de vista, as ferramentas necessárias à elaboração de soluções que serão capazes de tornar significativamente melhores as nossas vilas e cidades.

De facto, se conseguirmos oferecer a vila ou a cidade (ou os pontos fundamentais da sua estrutura activa) a todos os seus utilizadores – efectivos e/ou potenciais – estamos a garantir vilas e cidades com mais e melhor qualidade de vida. O que é, seguramente, o garante de mais-valias económicas e, principalmente, sociais.

2.5. Soluções Específicas da Área - Plano

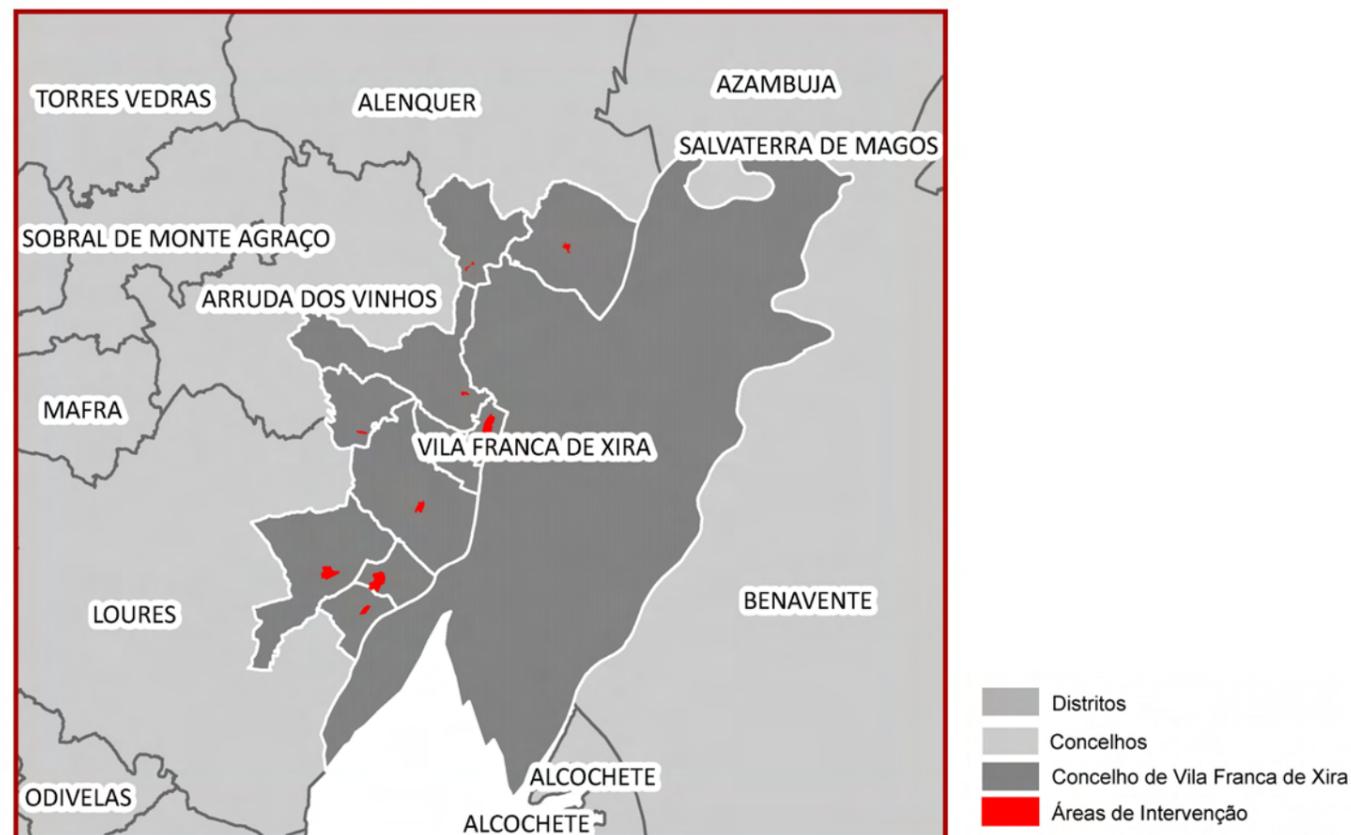


Figura 2.10. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção de Acessibilidade.

A área em estudo do Município de Vila Franca de Xira, apresentada na Figura 2.10 do presente relatório, enquadra uma malha urbana consolidada, constituída essencialmente por tipologias de habitação unifamiliar, dispersa num território agrícola e florestal. A rede de percursos existente permite a ligação entre importantes equipamentos de uso público, presentes nas freguesias em estudo.

As abordagens de análise e diagnóstico, aplicadas na fase de estudo anterior da temática da Acessibilidade para Todos no Espaço Público, permitiram distinguir as barreiras existentes na via pública - arquitectónicas, urbanísticas ou móveis - e os padrões de distribuição existentes. Após a fase de diagnóstico, as áreas de estudo delimitadas foram sujeitas a uma análise pormenorizada e aprofundada, através da qual se obtiveram as soluções e propostas que seguidamente se apresentam. A área objecto de estudo do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade engloba as áreas de intervenção definidas em dez freguesias pertencentes ao município de Vila Franca de Xira. Este território foi alvo de uma análise específica em matéria de acessibilidade e, posteriormente, foram isoladas as áreas territoriais que apresentam problemas homogéneos, identificados aquando a produção das plantas de barreiras e de corredores acessíveis, de forma a encontrar a solução adequada a cada um dos problemas.

2.5.1. ÁREAS ESPECÍFICAS DE ESTUDO

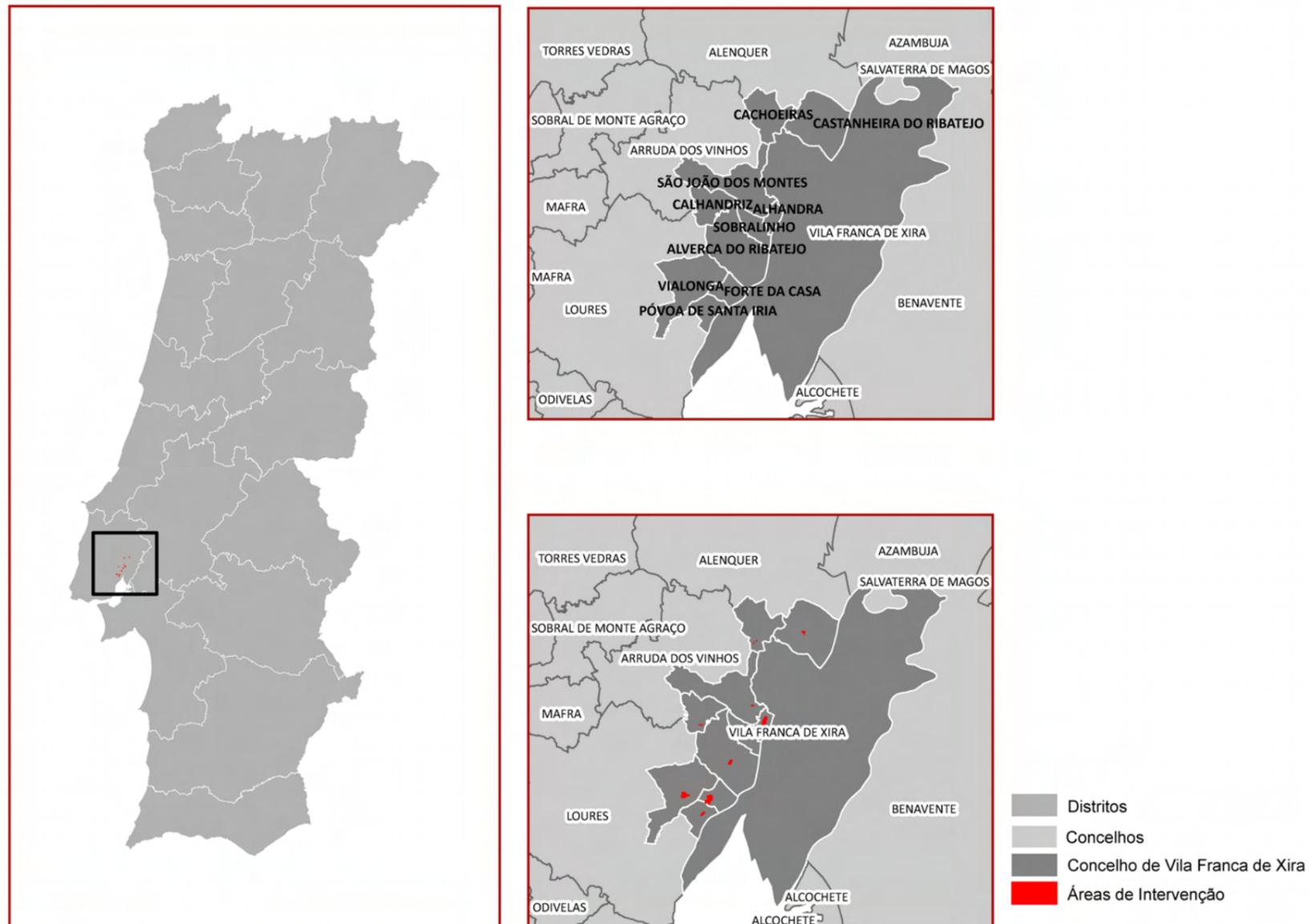


Figura 2.11. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção de Acessibilidade.

Para que a melhoria do estado da acessibilidade no Município de Vila Franca de Xira influencie directamente a melhoria da qualidade do ambiente urbano, as soluções que de seguida se apresentam, envolvem lugares que contêm um conjunto de problemas de acessibilidade específicos e que, à luz do presente estudo, merecem uma atenção especial, seja pela urgente, resolução das questões identificadas, seja pela homogeneidade das mesmas.

Ao nível das áreas de estudo, sistematizaram-se as prioridades de operacionalização do plano, ao nível do espaço público, para os seguintes lugares:

1. Freguesia de Alhandra;
2. Freguesia de Alverca do Ribatejo;
3. Freguesia de Cachoeiras;
4. Freguesia de Calhandriz;
5. Freguesia de Castanheira do Ribatejo;
6. Freguesia de Forte da Casa;
7. Freguesia de Póvoa de Santa Iria;
8. Freguesia de Sobralinho;
9. Freguesia de São João dos Montes; e
10. Freguesia de Vialonga.

A figura apresentada localiza as áreas de intervenção acima mencionadas, estudadas no âmbito do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade do Município de Vila Franca de Xira.

A delimitação das áreas de intervenção nas diferentes freguesias, tiveram em conta a abrangência dos principais equipamentos sociais e administrativos.

As áreas analisadas e estudadas serão alvo de propostas distintas em matéria de Acessibilidade e Mobilidade para Todos que, conseqüentemente, se pretende que constituam um factor determinante na melhoria da qualidade do ambiente urbano e da competitividade do município de Vila Franca de Xira.

Assim sendo, as propostas dirigidas à totalidade do território analisado remetem para diferentes soluções de acessibilidade.

Como tal, a estrutura que se segue tem como intuito identificar os espaços sob estudo, identificar as falhas existentes na estrutura urbana e propor soluções-tipo de Acessibilidade e Mobilidade para Todos.

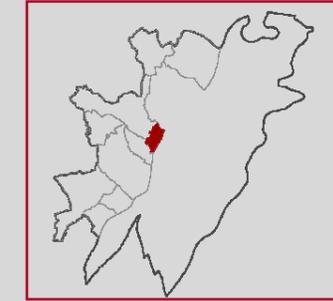


Figura 2.12. Panorâmicas de Vila Franca de Xira.

2.5.1.1. Freguesias analisadas no âmbito do PMPA de Vila Franca de Xira



Freguesia de ALHANDRA



01



A freguesia de Alhandra tem uma área total de 2,6 km², onde habitam aproximadamente 7,205 indivíduos (2001). As actividades económicas mais significativas são: indústria cimenteira, metalurgia e de moldes de plástico, carpintaria, perfis de alumínio, refinaria de óleos e azeites, comercio e serviços.

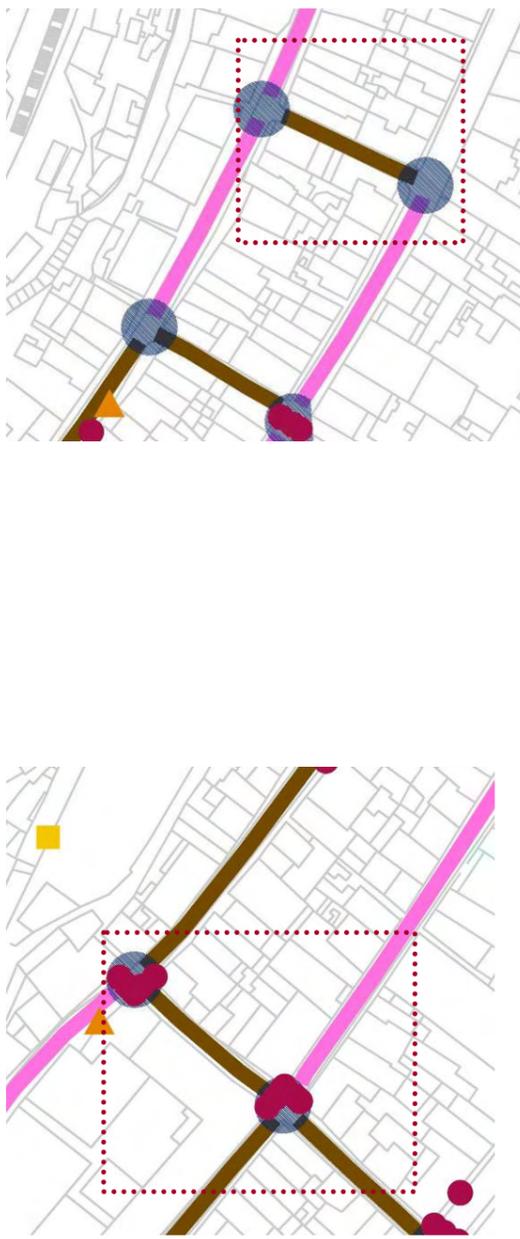
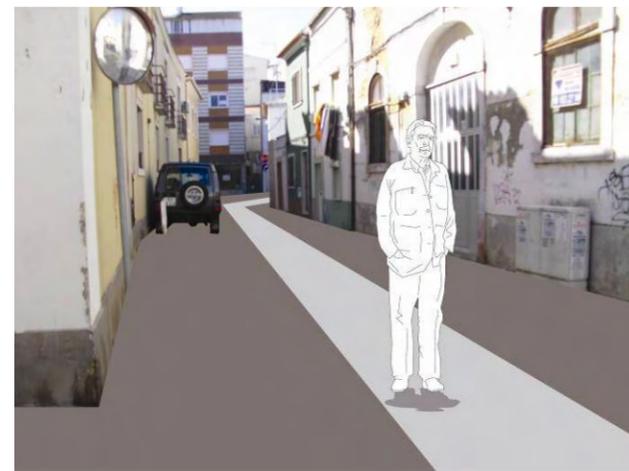
A área de estudo definida para a freguesia de Alhandra foi traçada com o intuito de interligar alguns dos equipamentos públicos mais relevantes na freguesia: Igreja, Centro Paroquial, Cemitério, Sede de Junta de Freguesia e Escolas de Ensino Básico Oficial e Pré-escolar.

Alhandra é uma das freguesias de maior importância do concelho e já no século XIX era local de grande tráfego e azáfama, destacando-se o cais, como sendo o local de maior actividade.

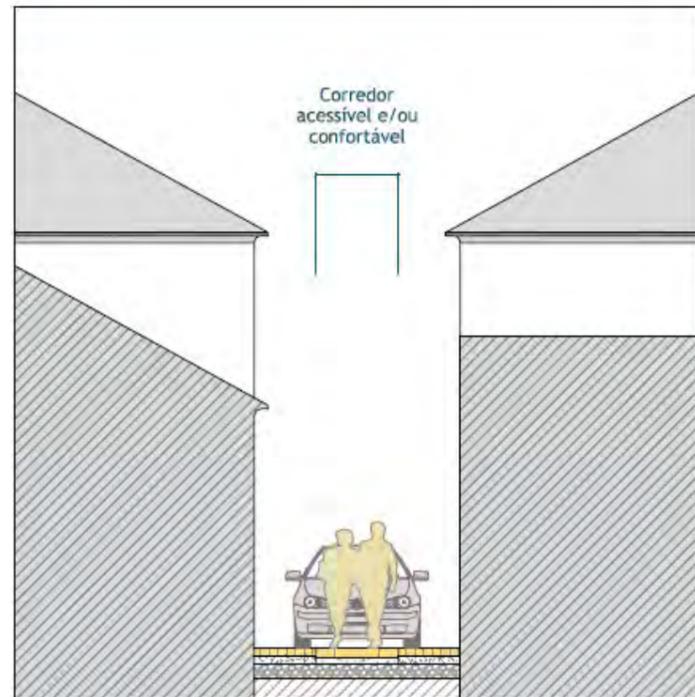
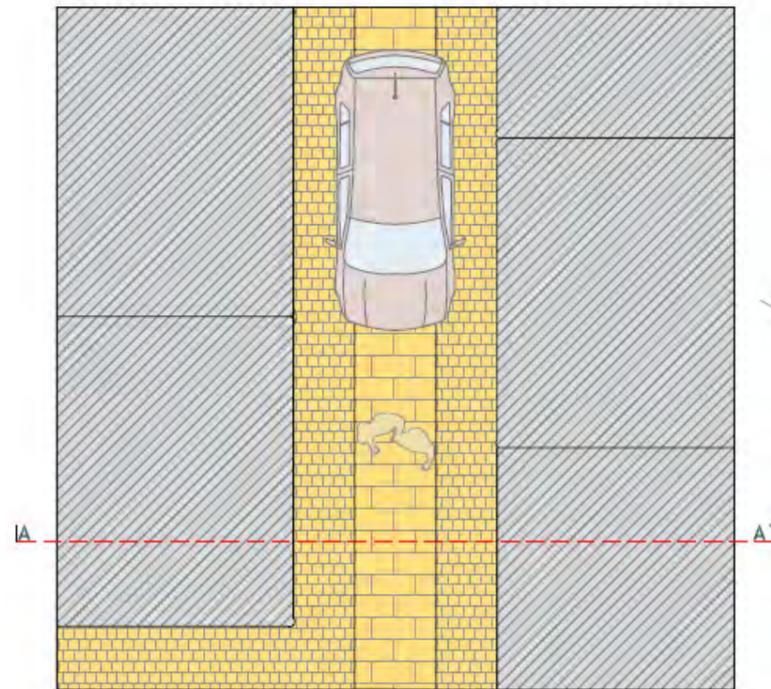
Os trabalhos de levantamento efectuados na freguesia de Alhandra, permitiram verificar que as barreiras que persistem dizem respeito essencialmente à ausência de passeios. Conjuntamente há ausência de passagens de peões e respectivos rebaixamentos dos passeios de acesso às mesmas.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos mencionados. Como tal, os esboços que se apresentam nas páginas seguintes têm o intuito de orientar e auxiliar na tomada de decisão, aquando a adopção de soluções para a área em estudo. Para o conforto de todos os utilizadores do percurso deve-se assegurar não somente a regularidade do traçado, em que a disposição de elementos e mobiliário urbano não deverá ocupar a largura mínima de 1,20m, mas também a escolha de pavimentos confortáveis.

PERFIL 1. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via inferior a 5,15m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Traveza Fragateira</p>   <p style="text-align: center;">Beco das Passeirinhas</p>  		<p>As Ruas que se apresentam –Traveza Fragateira e Beco das Passeirinhas– constituem exemplos de vias de perfil reduzido na freguesia de Alhandra. A ausência de passeios que se verifica em toda a extensão destas vias, constitui a maior barreira à Acessibilidade para Todos nestes locais. A indefinição de um percurso em piso confortável reservado aos peões origina insegurança a todos os cidadãos que circulem na via pública. No entanto, as ruas analisadas permitem o acesso a habitações, razão pela qual não podem ser totalmente encerradas ao trânsito automóvel.</p> <p>O percurso acessível não pode ser descurado e, uma vez que a criação de passeios de 1,20m, como definido no DL163/2006, implicaria a eliminação da faixa de rodagem, a qual é necessária aos residentes, apontamos para uma solução em que os fluxos pedonal e rodoviário partilham o mesmo espaço. O percurso acessível deve possuir uma faixa central para a deslocação do peão, em material confortável. Será importante dar a conhecer aos automobilistas, através de sinalização de trânsito, que, apesar da circulação automóvel (reduzida), a primazia é dada ao fluxo pedonal.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Bilbao



Coimbra

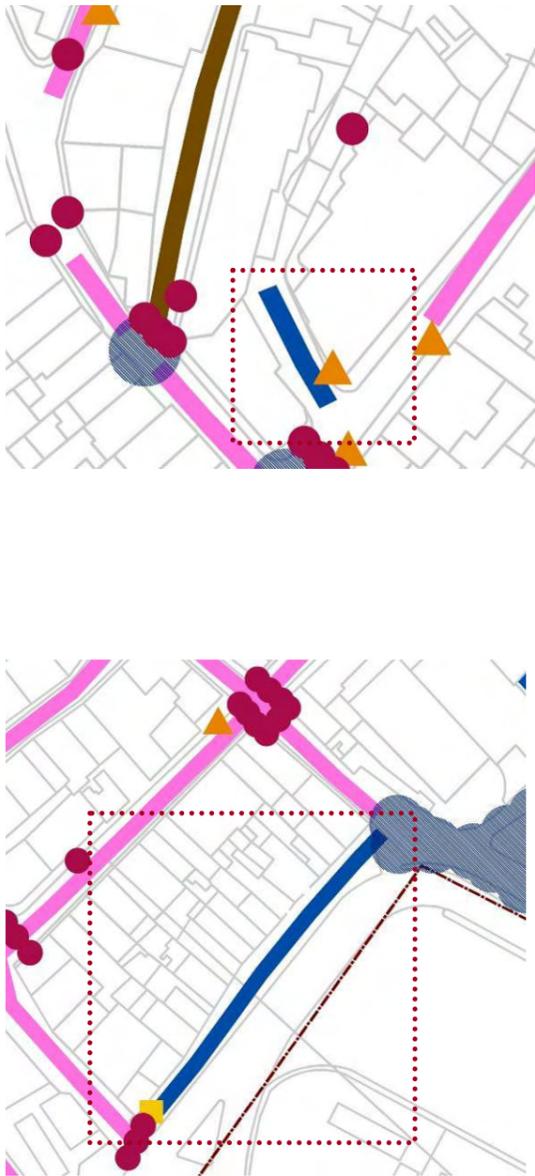


Viseu



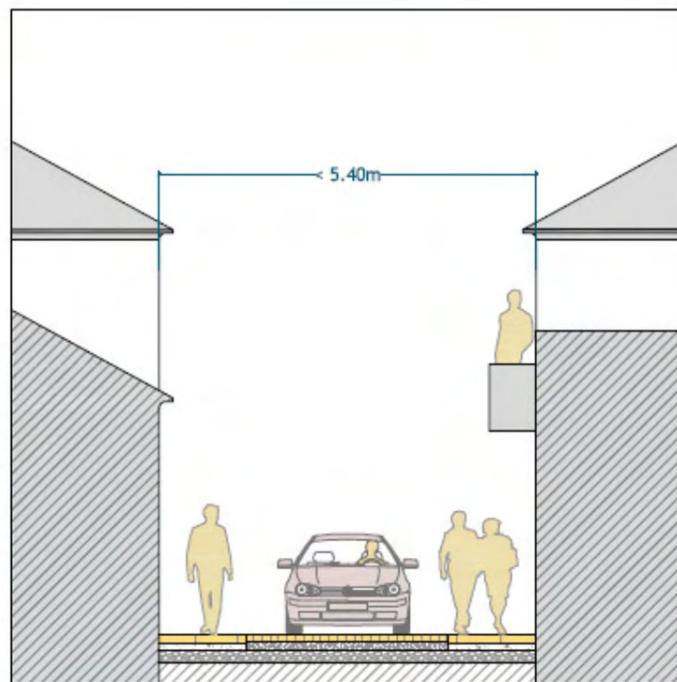
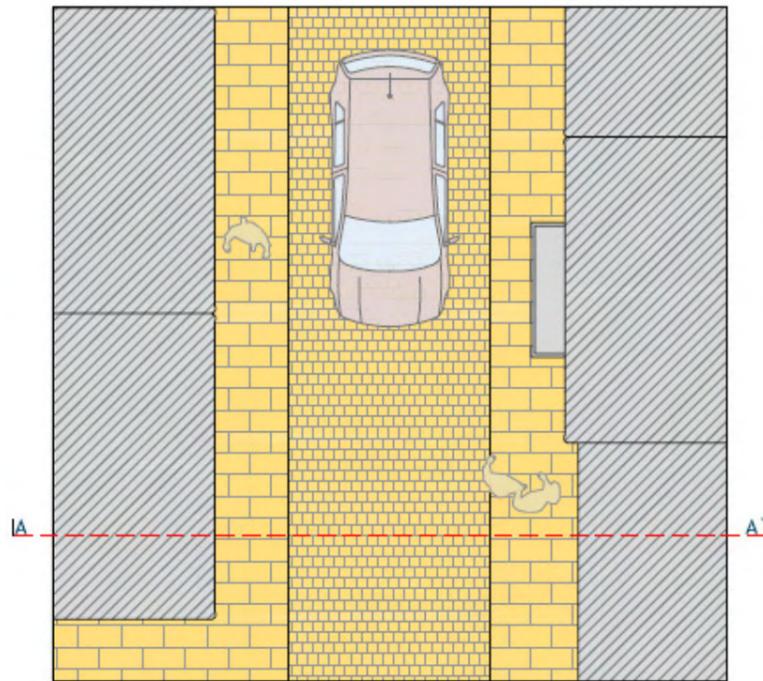
Santiago de Compostela

PERFIL 2. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO - dimensão da via entre 5,15m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Escola Dr. Sousa Martins</p>  <p style="text-align: center;">Rua Henrique Taveira</p> 	 	<p>Segundo a Lei das Acessibilidades, para obter um percurso Acessível a Todos é necessária a presença de passeios de ambos os lados da via, de largura mínima de 1,20m, de pavimento confortável e livre de obstáculos. No entanto, devido à presença de habitações, como exemplo a Rua da Escola Dr. Sousa Martins e a Rua Henrique Taveira, apresentam largura reduzida, compreendida entre 5,15m-5,40m, a qual não se coaduna com a construção de passeios e manutenção de dois sentidos de trânsito.</p> <p>Como descrito anteriormente, é pertinente que os dois sentidos se mantenham devido à importância que estas vias acarretam. Assim, a proposta para as ruas em questão aponta para uma solução de via partilhada com prioridade ao peão, devendo o percurso acessível, ser construído de ambos os lados da via num material confortável. À semelhança do primeiro perfil, deve ser colocada sinalização de trânsito, que indique que a primazia na via é dada ao fluxo pedonal.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Santa Maria da Feira



Santa Maria da Feira

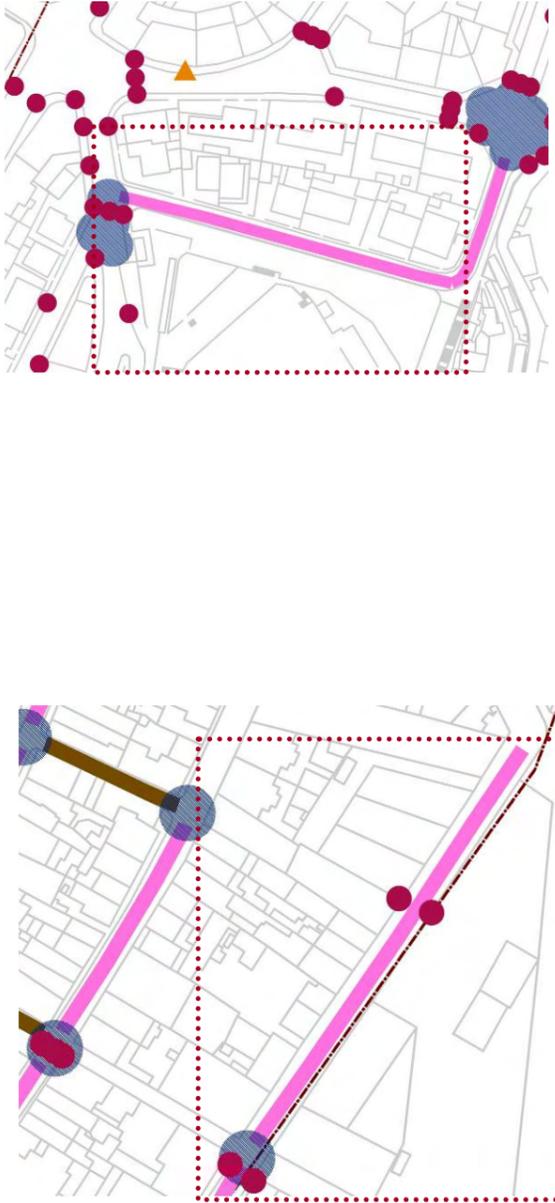


Santiago de Compostela

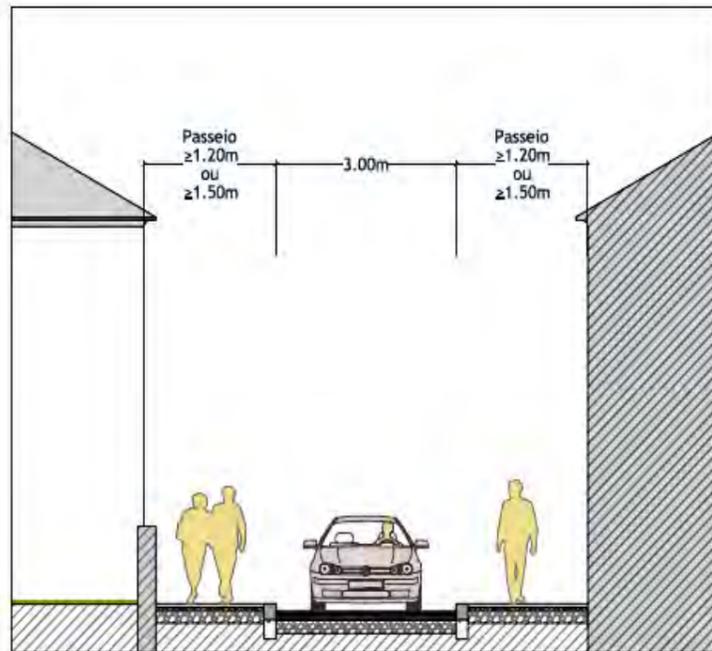
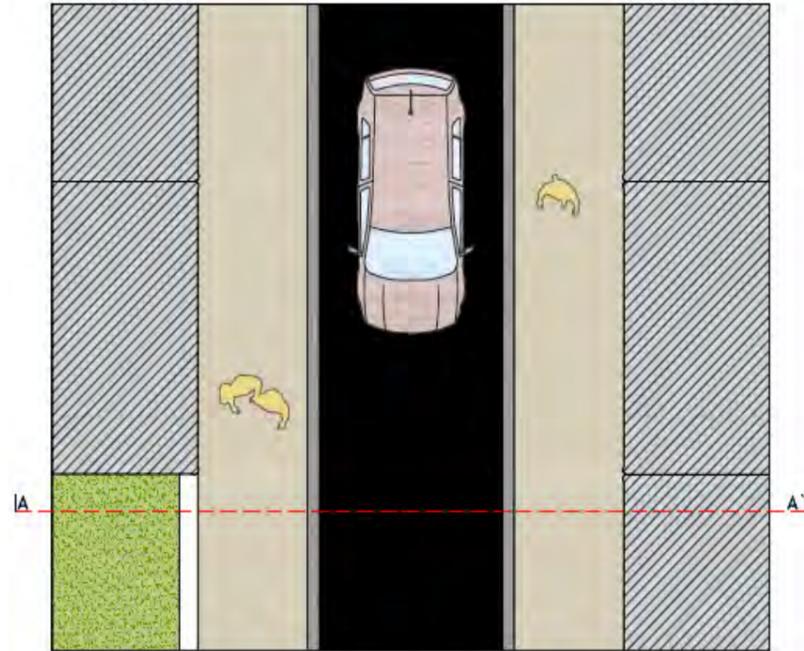


San Juan de Lucar

PERFIL 3. RUA COM UM SENTIDO DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL E PASSEIOS DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 5,40m e 8,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Almirante Schultz</p>   <p style="text-align: center;">Rua Manuel Bombarda</p>  	<p>Os trabalhos de levantamento permitiram averiguar, mais uma vez, que a barreira associada à ausência de passeio e ausência de passadeiras e respectivos rebaixamentos, impedem a resolução do objectivo do Município de Vila Franca Xira, na obtenção de uma rede de percursos Acessíveis a Todos.</p> <p>Deste modo, a fim de combater os obstáculos à mobilidade presentes na freguesia de Alhandra, propõe-se, para a Rua Almirante Schultz e a Rua Manuel Bombarda, a implementação de passeios de ambos os lados, com uma largura mínima de 1,20m, contínuos e livres de obstáculos, contruídos num material confortável, segundo o DL 163/2006, de 8 de Agosto.</p> <p>A fim de assegurar a continuidade dos percursos acessíveis e garantir o atravessamento seguro da faixa de rodagem, propõe-se igualmente, a construção de passadeiras regulamentares com os respectivos rebaixamentos, como representado nas plantas anexo.</p>	

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Arouca



Sintra

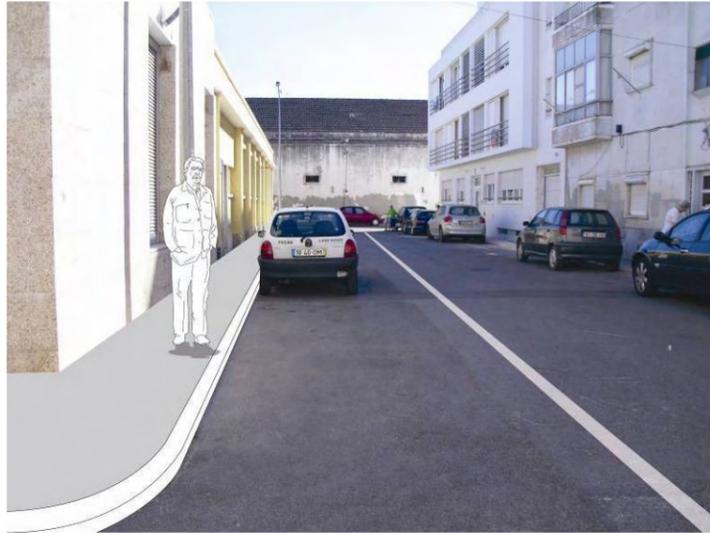


Amesterdão, Holanda

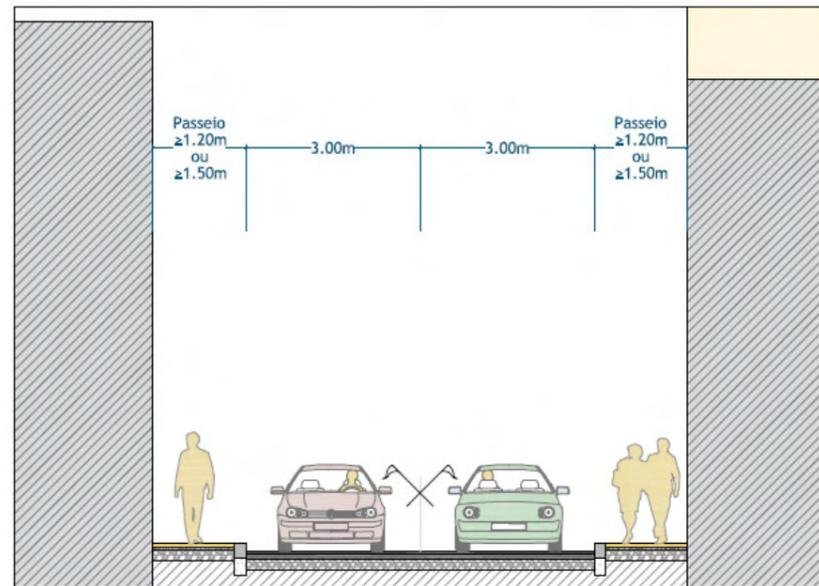
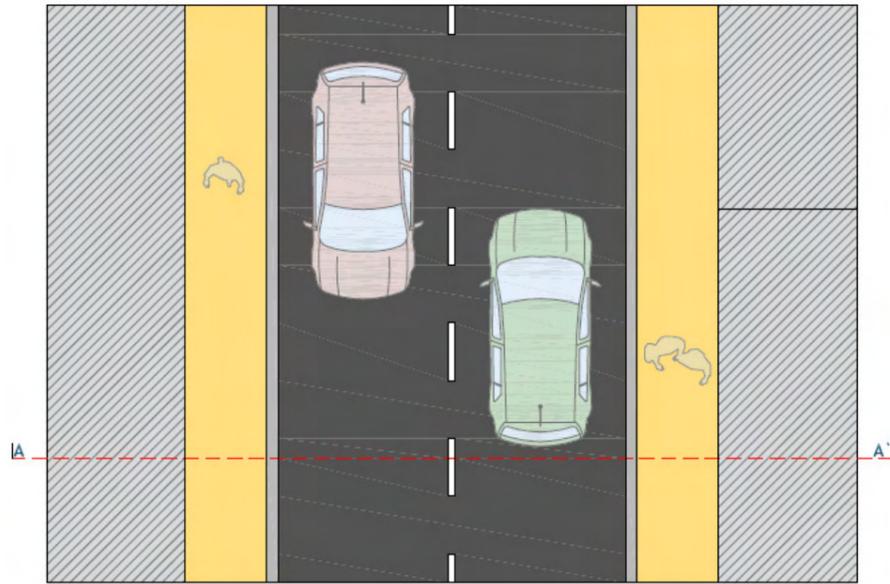


São João da Madeira

4. PERFIL RUA COM DOIS SENTIDOS DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL E PASSEIOS DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 8,40 e 9,60m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Maestro Silva Marques</p>  		<p>Os trabalhos de levantamento realizadas pela equipa técnica, permitiram verificar que a Rua Maestro Silva Marques não é acessível, verificou-se a como barreira a ausência de passeio e passeios subdimensionados ao longo da sua extensão.</p> <p>A proposta apresentada para este caso, envolve a construção de passeios de ambos os lados da via com a medida legislada de 1,20 m e de acordo com a Lei das Acessibilidades, sendo essencial a manutenção dos dois sentidos de trânsito rodoviária.</p> <p>As boas práticas de acessibilidade, implicam garantir a segurança dos peões no atravessamento das faixas de rodagem, proporcionando a continuidade dos percursos acessíveis. Assim, é fundamental, a construção de passadeiras em zebra e de cor contrastante com uma extensão mínima compreendida entre 4,00m ou 5,00m, acesso rampeado, com uma inclinação máxima de 8% e altura do lancil não superior a 0,02m.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Sintra



Sintra

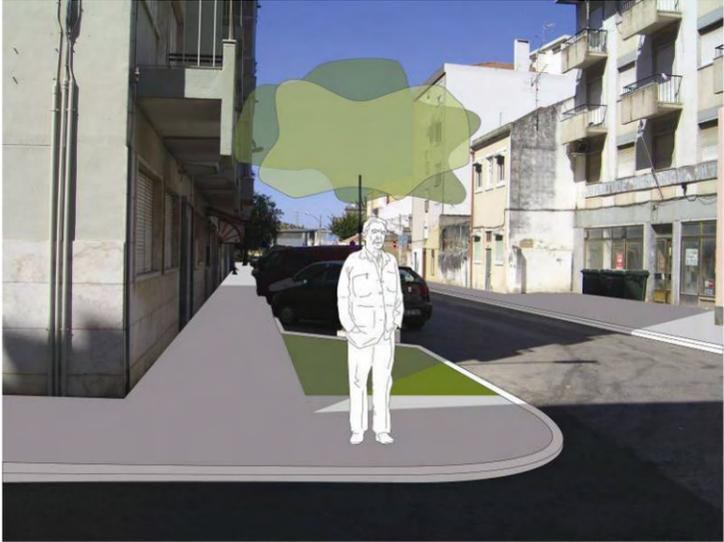


Vila do Conde

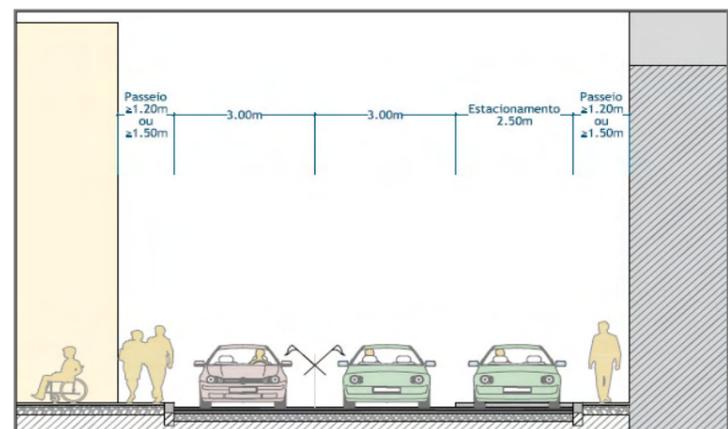
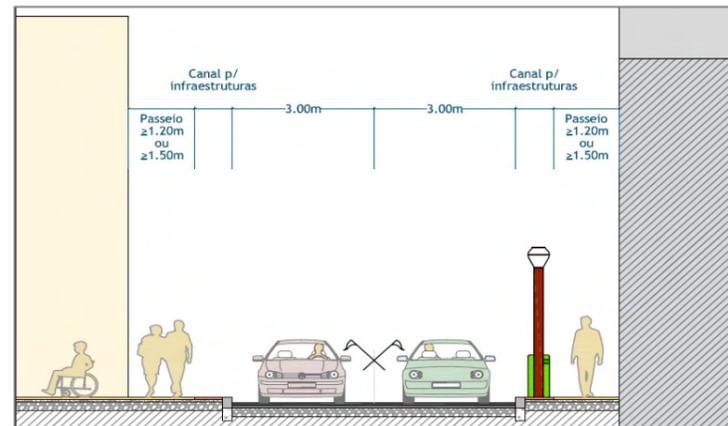
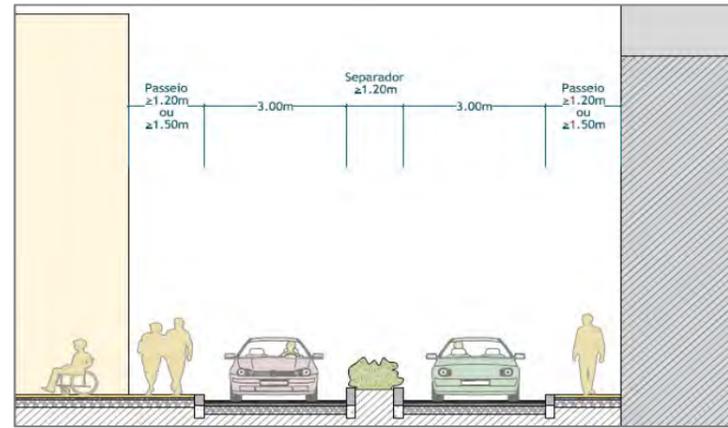


São João da Madeira

PERFIL 5. RUA COM PERFIL SUPERIOR A 9,60m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Dom Sérgio II</p>  		<p>As ruas de perfil 5 correspondem ao valor de referência máximo dos perfis expostos anteriormente, e é neste tipo de arruamentos onde se contemplam todas as situações com maior frequência e onde é possível estruturar com maior facilidade o desenho urbano e consequentemente intervir. Assim, as possibilidades de intervenção são imensas e permitem a conciliação de soluções.</p> <p>A Rua Dom Sérgio II surge com falta de passeio em toda a área de intervenção. Face a este problema, e dado o perfil em que a estrada se insere, apresentam-se como soluções a manutenção dos arruamentos com dois sentidos de trânsito e a construção dos passeios em ambos os lados. Contudo, existe ainda a possibilidade de criação de corredores de infra-estruturas “separados” dos canais de circulação pedonal o que acarreta um conjunto significativo de benefícios e permite a resolução, da melhor forma possível, de muitos problemas no âmbito da acessibilidade e mobilidade.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS

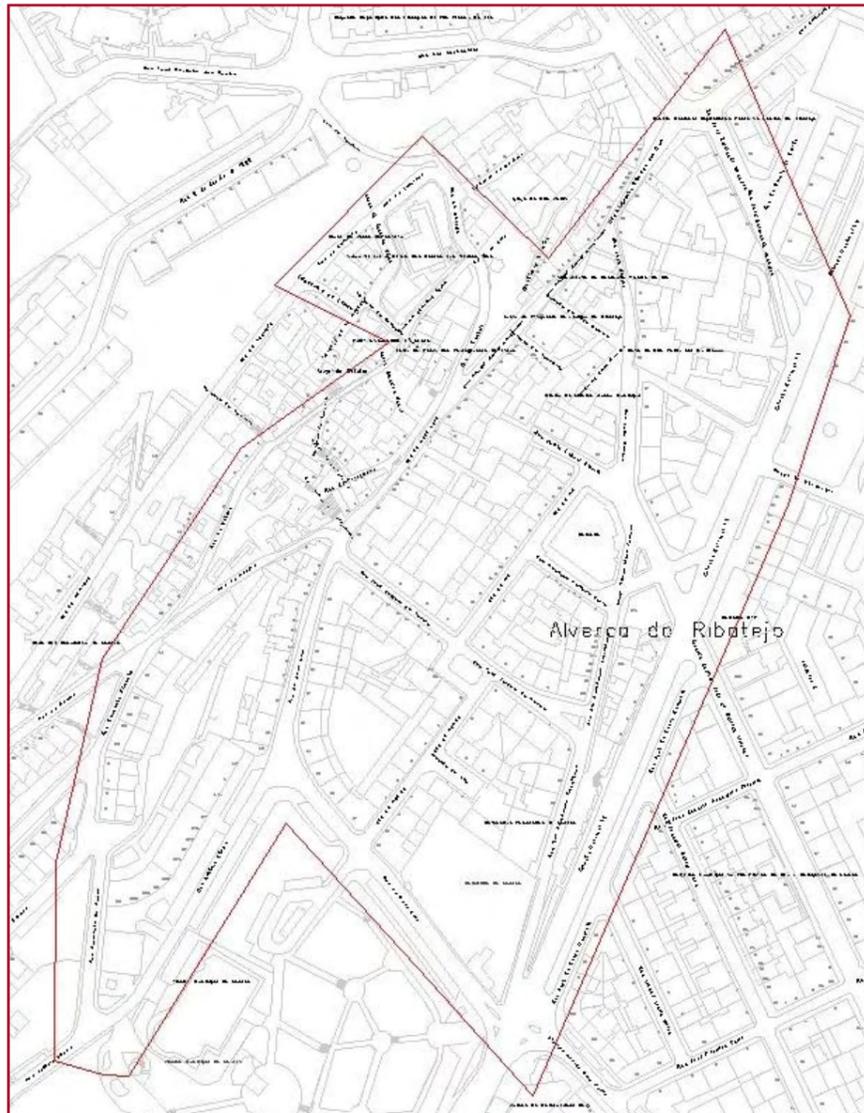




Freguesia de ALVERCA DO RIBATEJO



02



A freguesia de Alverca pertence ao concelho de Vila Franca de Xira e segundo o *Censos 2001* possui uma área total de 19 km², onde residem 29,086 indivíduos, que se ocupam essencialmente, de oficinas de material aeronáutico, metalurgia, comércio e serviços.

Os trabalhos de levantamento efectuados pela equipa técnica na área de estudo de Alverca do Ribatejo, apresentados na fase I deste trabalho, permitiram verificar que as barreiras existentes na freguesia impossibilitam a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos.

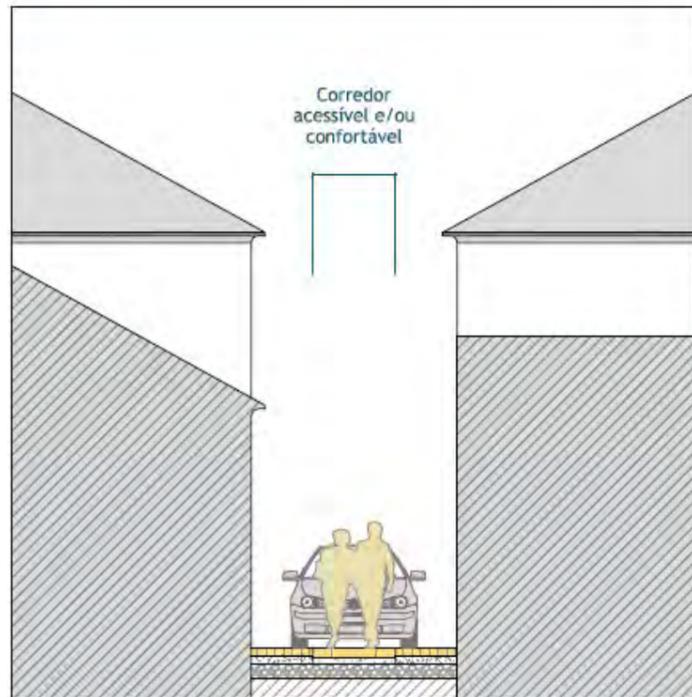
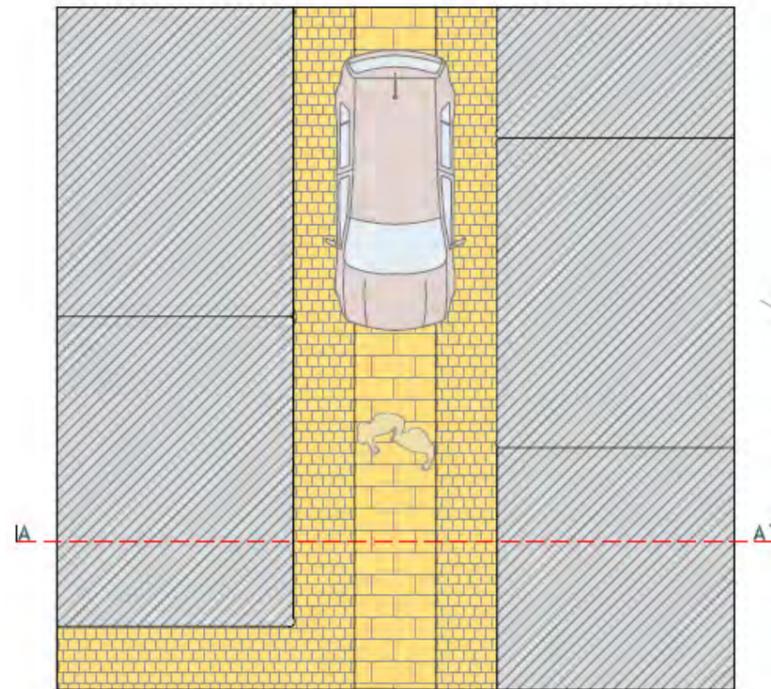
Na fase de estudo prévio verificou-se que as problemáticas que persistem na freguesia dizem respeito essencialmente à ausência e subdimensionamento de passeios, bem como, ausência de passagens de peões e respectivos rebaixamentos dos lances dos passeios adjacentes.

No seguimento de obter uma freguesia com maior Mobilidade e Acessibilidade para Todos, apresentam-se de seguida propostas de Perfis-tipo para as vias de Alverca do Ribatejo. Bem como, as soluções para o tipo de intervenção a realizar para a remoção de barreiras pontuais.

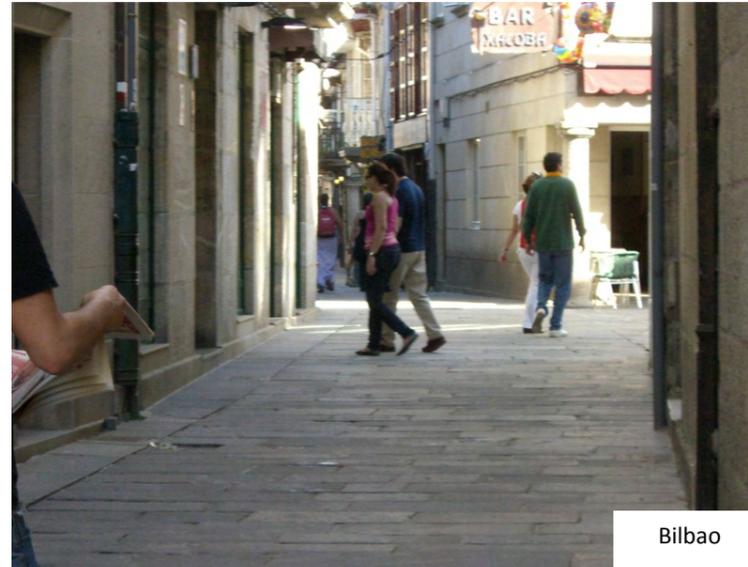
PERFIL 1. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via inferior a 5,15m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Dr. Miguel Bombarda</p>  <p style="text-align: center;">Rua do Outeiro</p> 	 	<p>A rede de percursos presentes em Alverca do Ribatejo apresenta ausência de passeios, facto que condiciona a Mobilidade e Acessibilidade para Todos na via pública da freguesia. Esta barreira impede a Mobilidade e Acessibilidade para Todos nestes locais, devido à indefinição de um percurso em piso confortável reservado aos peões, originando um conflito entre estes e o trânsito automóvel e consequente insegurança na via pública.</p> <p>Assim, para as vias de perfil reduzido, assinaladas nas plantas anexas e esquematicamente representadas na imagem da primeira coluna, das quais a Rua Dr. Miguel Bombarda e a Rua do Outeiro são exemplos, é proposta a instalação de rua partilhada com prioridade ao peão.</p> <p>Nas vias partilhadas deve existir uma faixa central, construída num pavimento confortável, com a dimensão mínima de 1,20m para a deslocação pedonal. É pertinente a colocação, nestas vias, de sinalética que informe os automobilistas que transitam numa rua com prioridade ao peão.</p> <p>Toda a sinalética ou iluminação pública necessárias, devem ser instaladas nas fachadas dos edifícios, bem como, o mobiliário urbano em ilhas de infra-estruturas, construídas em locais estratégicos.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Bilbao



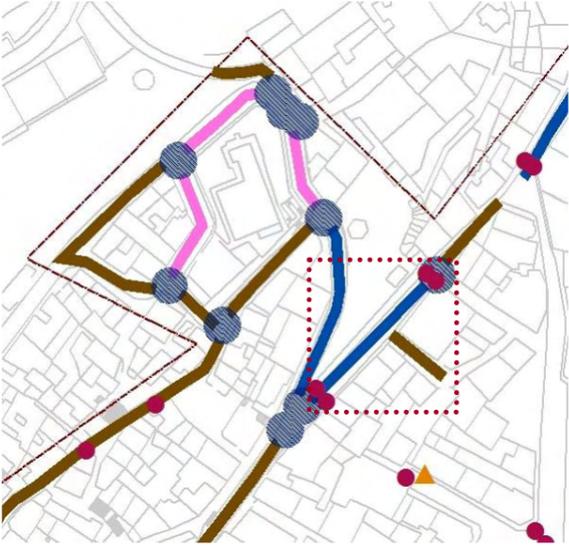
Coimbra



Visu

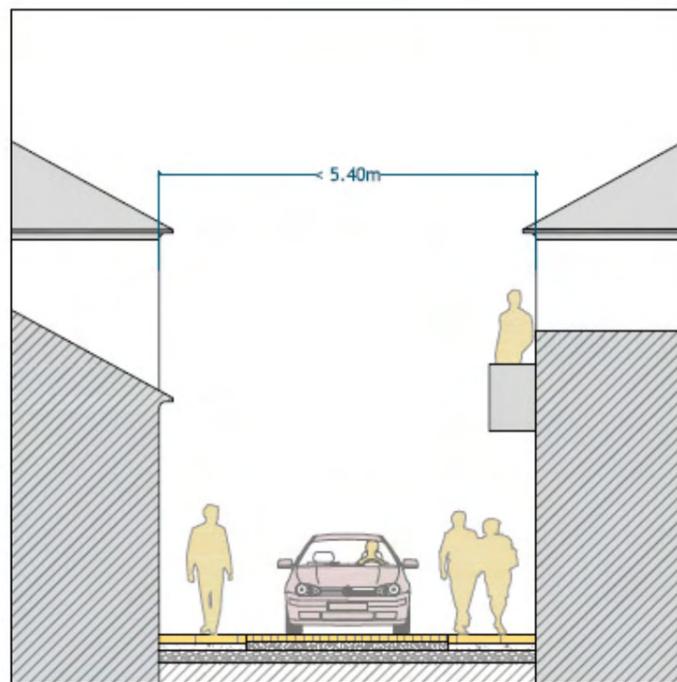
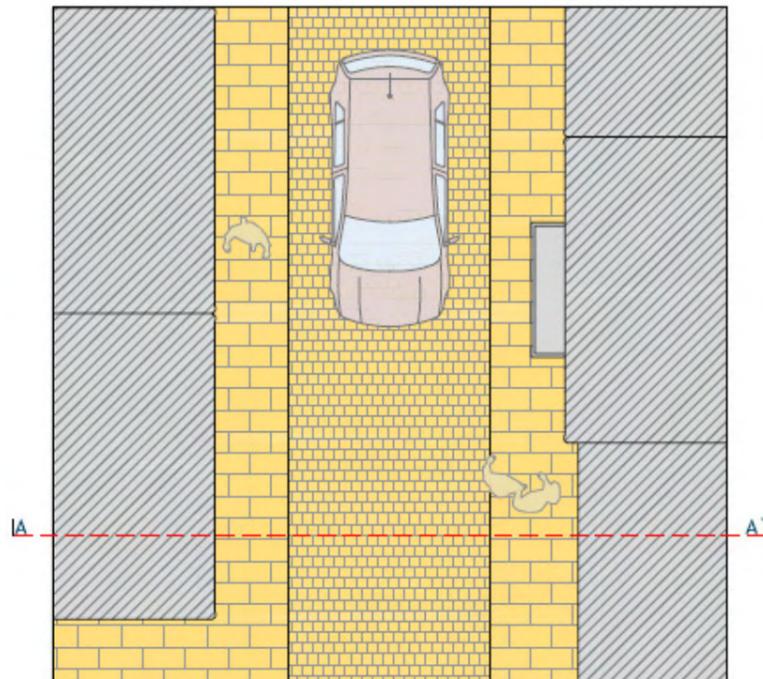


PERFIL 2. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO - dimensão da via entre 5,15m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Dr. Miguel Bombarda</p>  		<p>A Rua Dr. Miguel Bombarda exemplo de rua de perfil entre 5,15m e 5,40m. A barreira predominante, correspondente à ausência de passeio, limita claramente a circulação pedonal. Como o objectivo primordial é a obtenção de circuitos pedonais contínuos, acessíveis, confortáveis e seguros, que permitam a deslocação de Todos na via pública do concelho, é pertinente garantir essas condições na rede de percursos da área definida para a freguesia. A largura das vias mencionadas não permite a construção de passeios acessíveis de ambos os lados da via, segundo o Decreto-Lei 163/2006, mantendo os sentidos de trânsito necessários para servir a população. Assim, a solução de via partilhada com prioridade ao peão, surge como a proposta mais adequada nestes casos. Como esquematizado nas imagens e no quadro seguinte, o percurso acessível, deve ser construído de ambos os lados da via num material confortável e livre de obstáculos na sua extensão. A sinalização de trânsito indicando a primazia dada ao fluxo pedonal, é fundamental.</p> <p>Os elementos urbanos necessários devem ser colocados num corredor de infraestruturas contíguo às fachadas ou muros, fora do percurso acessível.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



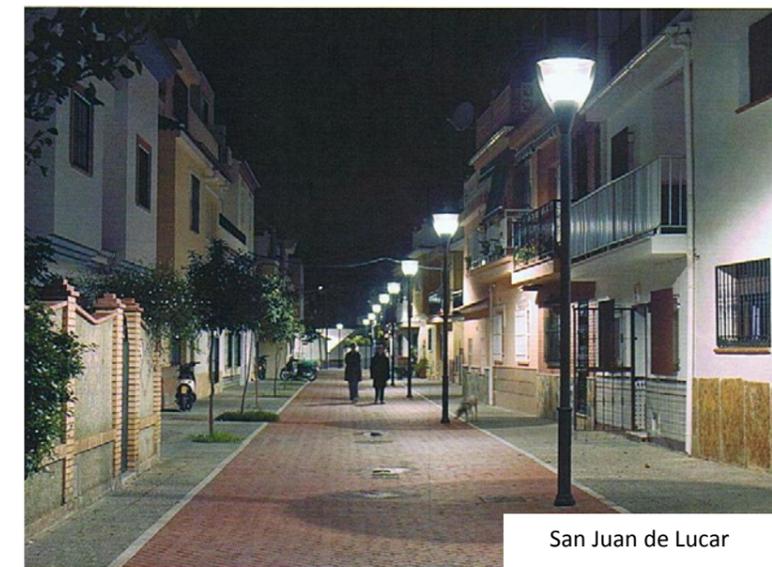
Santa Maria da Feira



Santa Maria da Feira

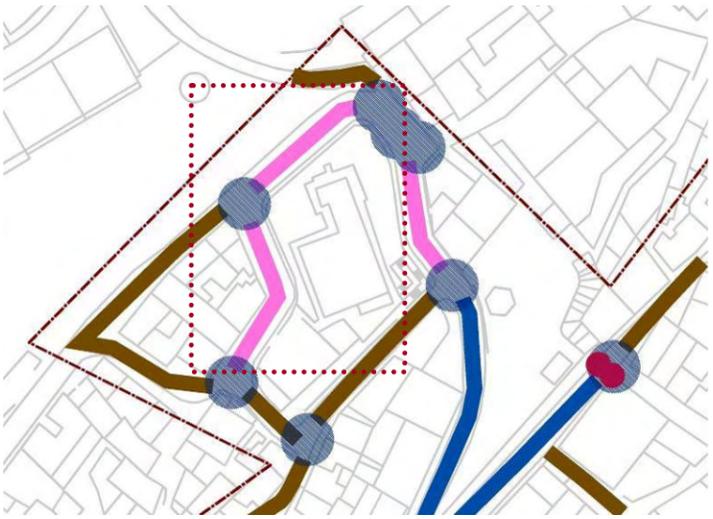


Santiago de Compostela

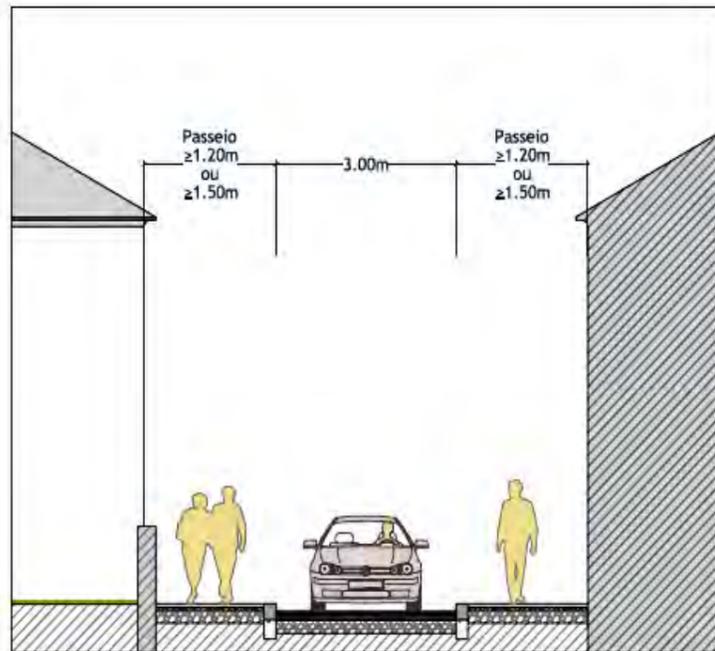
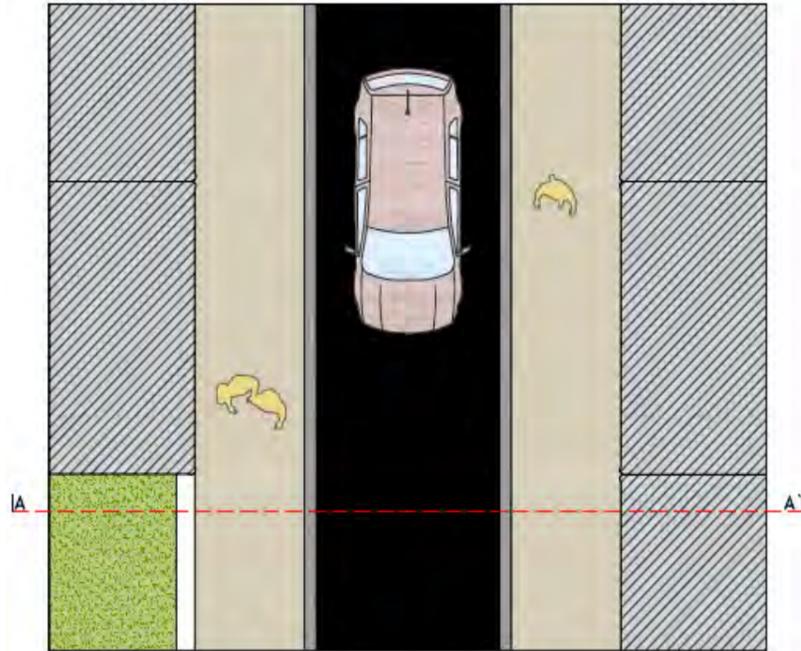


San Juan de Lucar

PERFIL 3. RUA COM UM SENTIDO DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL E PASSEIOS DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 5,40m e 8,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Largo do Açogue</p>  		<p>Os trabalhos de levantamento permitiram averiguar, mais uma vez, que a barreira associada à ausência de passeio e ausência de passadeiras e respectivos rebaixamentos, impedem a resolução do objectivo do Município de Vila Franca Xira, na obtenção de uma rede de percursos Acessíveis a Todos.</p> <p>Deste modo, a fim de combater os obstáculos à mobilidade presentes na freguesia de Alverca do Ribatejo, propõe-se, para o Largo do Açogue, a implementação de passeios de ambos os lados, com uma largura mínima de 1,20m, contínuos e livres de obstáculos, contruídos num material confortável, segundo o DL 163/2006, de 8 de Agosto.</p> <p>A fim de assegurar a continuidade dos percursos acessíveis e garantir o atravessamento seguro da faixa de rodagem, propõe-se igualmente, a construção de passadeiras regulamentares com os respectivos rebaixamentos, como representado nas plantas anexo.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Arouca



Sintra



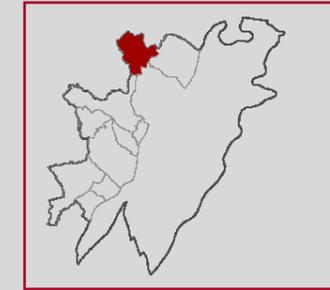
Amesterdão, Holanda



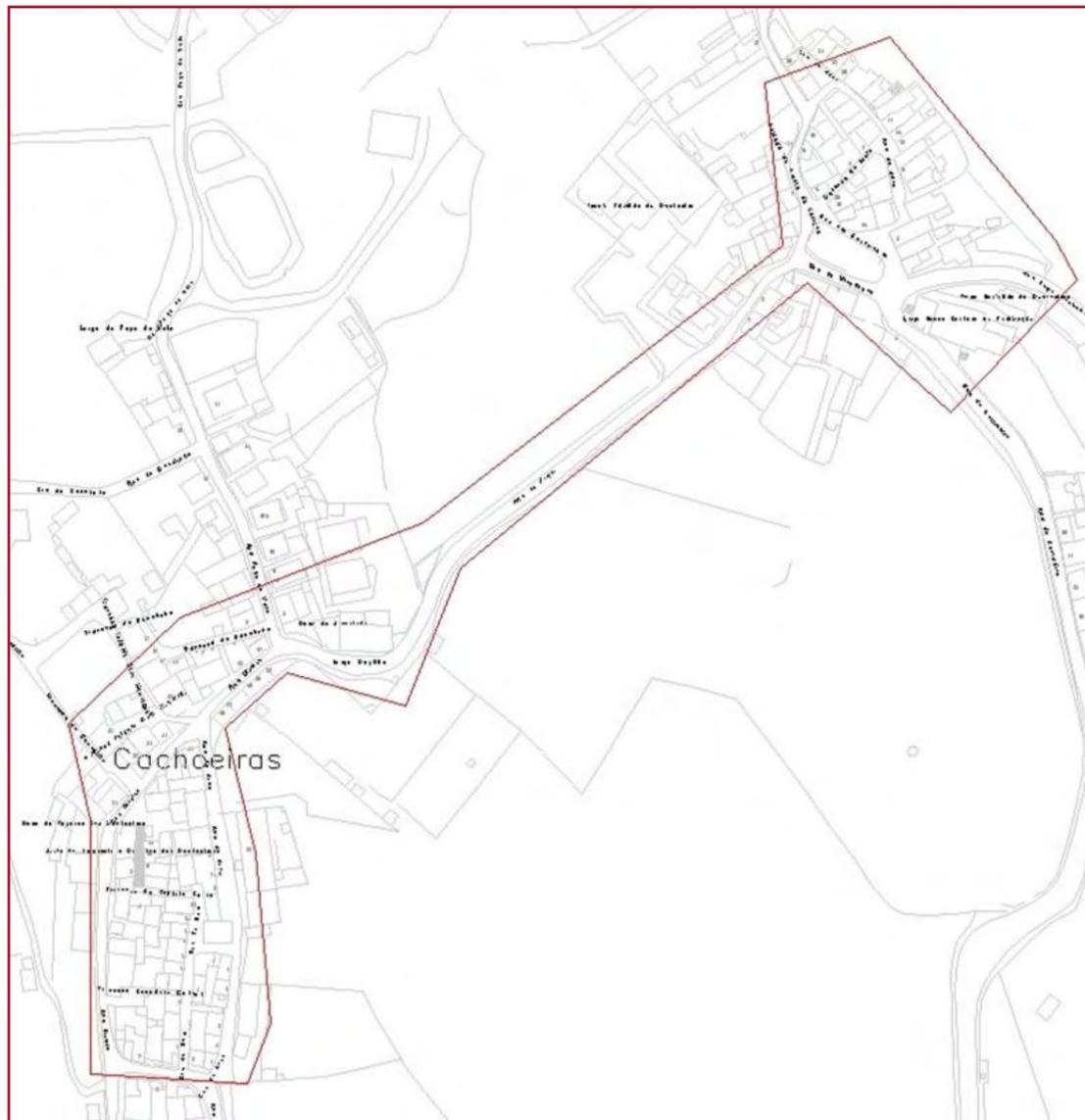
São João da Madeira



Freguesia de CACHOEIRAS



03



A Freguesia de Cachoeiras ocupa uma área total de 9,9km², onde residem, segundo *Censos 2001*, 769 habitantes que têm na agricultura, fruticultura, vinicultura, serralharia, metalomecânica, comércio e turismo de habitação as suas principais actividades económicas. Por curiosidade, este nome, Cachoeiras, está associado ao facto de aqui terem existido quedas de água e açudes.

Os trabalhos de levantamento efectuados na área de estudo de Cachoeiras, permitiram verificar que as barreiras que persistem na freguesia dizem respeito essencialmente à ausência ou subdimensionamento dos passeios, aliados à ausência de passadeiras em diversos cruzamentos da freguesia, ausência de rebaixos nos lancis adjacentes às passagens de peões, bem como, a falta de manutenção das mesmas.

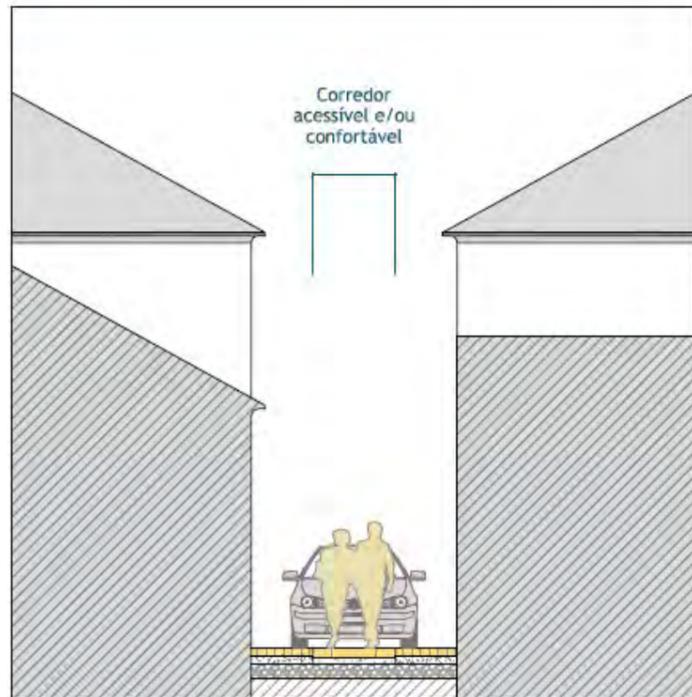
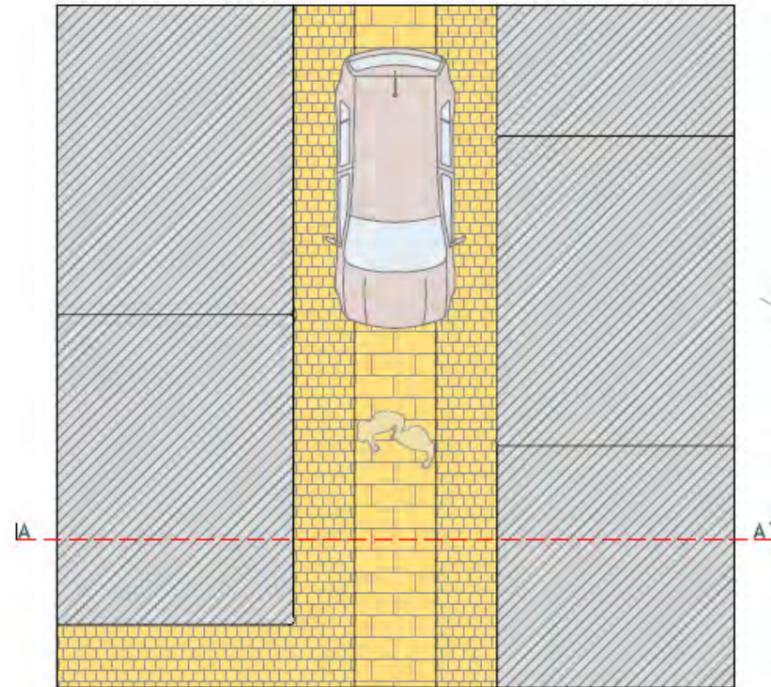
Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos. Reforça-se a ideia de que para obtenção de uma rede de percursos acessíveis, deve existir um canal de circulação pedonal regular e de material confortável, o qual deve ser sempre desimpedido tanto em largura (1,20m / 1,50m, conforme a hierarquia da via) como em altura (2,40m).

Assim sendo, a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira poderá ter em conta as soluções de acessibilidade que se apresentam de seguida e adaptar ou adoptar as propostas de desenho de espaço urbano sugeridas para a freguesia de Cachoeiras. As imagens apresentadas mostram alguns exemplos de soluções possíveis, nomeadamente no corredor contínuo e livre de obstáculos, conseguido para circulação pedonal.

PERFIL 1. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via inferior a 5,15m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p>Calçada da Quinta da Serrana</p> 		<p>A rede de percursos presentes em Cachoeiras apresenta ausência de passeios, facto que condiciona a Mobilidade e Acessibilidade para Todos na via pública da freguesia. A inexistência de um percurso reservado aos peões, origina conflitos e insegurança na deslocação simultânea de automóveis e pessoas nestas vias. A Calçada da Quinta da Serrana e a Rua do Adro é exemplo de vias de perfil reduzido aqui presentes, que não só interliga os pontos de interesse da freguesia, como permitem o acesso a habitações, razão pela qual o trânsito automóvel, não pode ser descurado.</p>
	<p>Rua do Adro</p> 		<p>Devido à largura inferior a 5,15m que apresentam, bem como, a contiguidade a fachadas de habitações e muros de propriedades privadas, a criação de passeios de 1,20m, como definido no DL 163/2006, e a manutenção de faixas de rodagem, necessárias aos residentes, não são compatíveis.</p> <p>Assim sendo, propomos uma situação em que os fluxos pedonal e rodoviário partilham o mesmo espaço. O percurso acessível deve possuir uma faixa central de pelo menos 1,20m, para a deslocação do peão, em material confortável, devendo existir também sinalização de trânsito que informe os automobilistas que nessas vias, a primazia é dada ao fluxo pedonal.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Bilbao



Coimbra

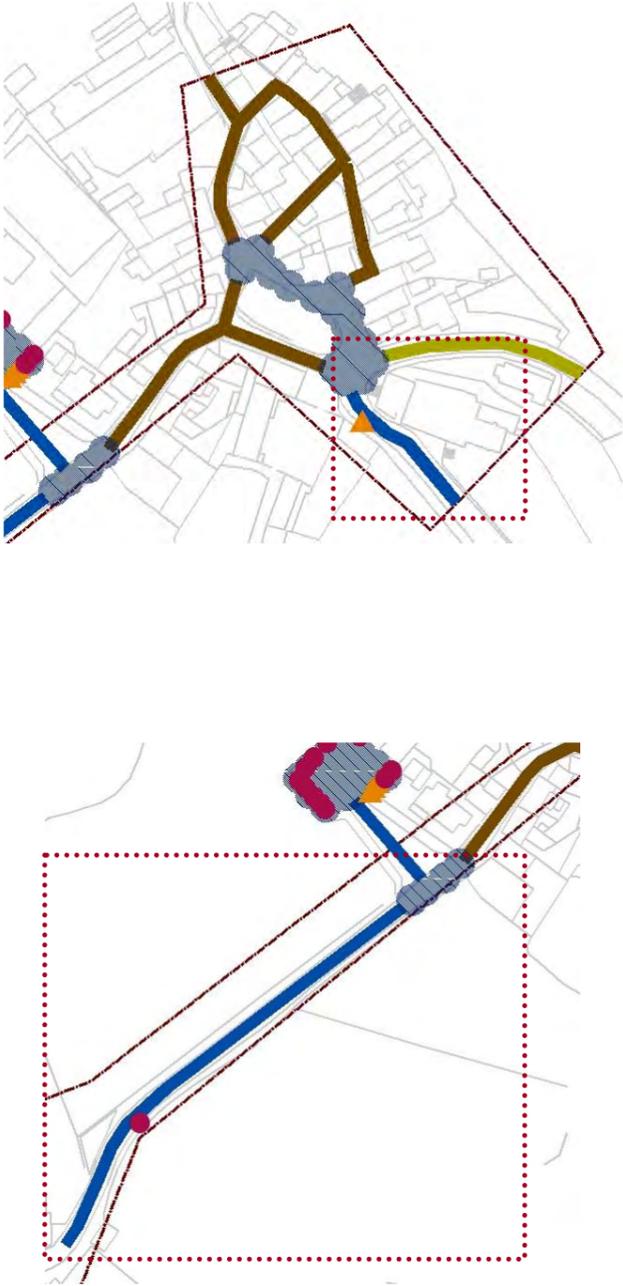


Viseu



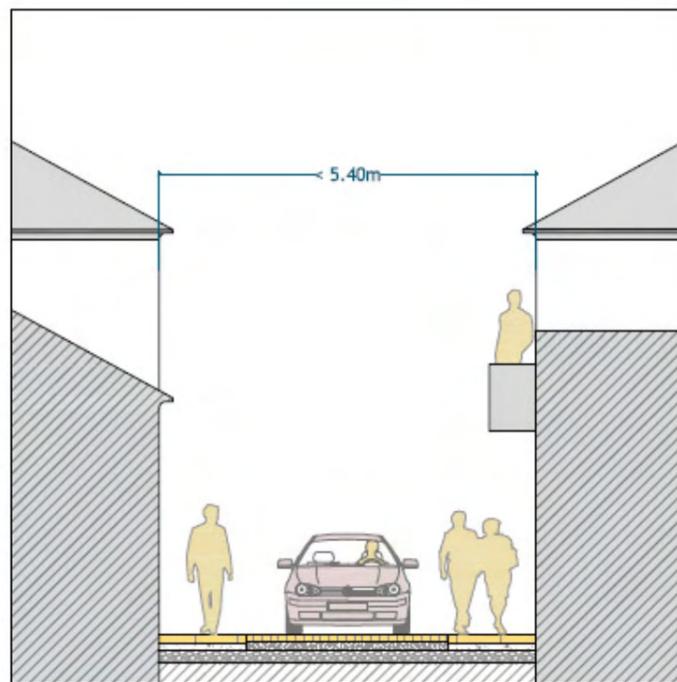
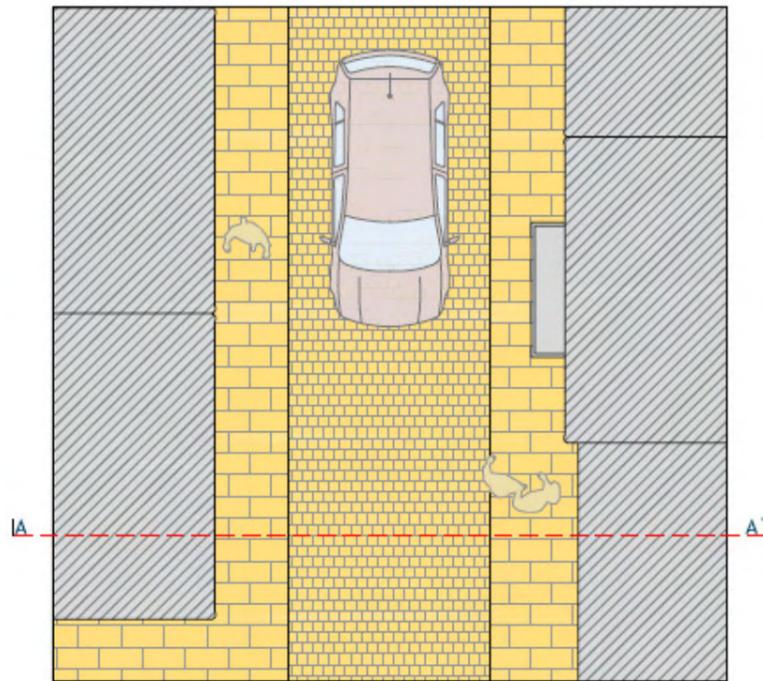
Santiago de Compostela

PERFIL 2. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO - dimensão da via entre 5,15m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua do Cemitério</p>  <p style="text-align: center;">Rua da Fonte</p> 	 	<p>A Rua do Cemitério e a Rua da Fonte, constituem uma via com ausência de passeio que não permite a livre circulação pedonal de todos os cidadãos em segurança, uma vez que estas duas ruas são de dois sentidos foi necessário atribuir-lhes um perfil-2. À semelhança do perfil anterior, esta rua possui características ao nível de largura (5,15m-5,40m) e envolvente habitacional, essencialmente, que não se coadunam com a construção de passeios e a manutenção de dois sentidos de trânsito.</p> <p>Deste modo, a proposta para a rua em questão aponta para uma solução de via partilhada com prioridade ao peão. Contudo, neste caso, o percurso acessível de 1,20m, contínuo, confortável e livre de obstáculos, deve ser construído de ambos os lados da via, não descurando, igualmente nesta situação, a sinalização de trânsito indicativa da primazia dada ao fluxo pedonal.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



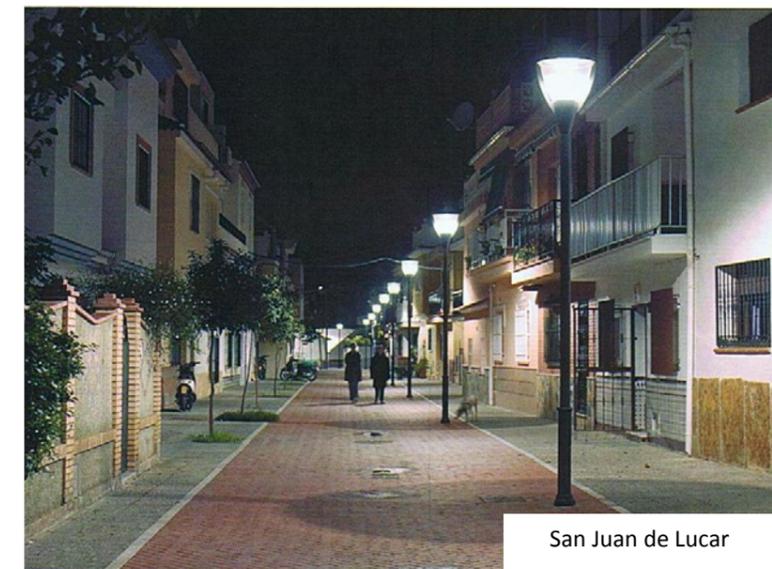
Santa Maria da Feira



Santa Maria da Feira

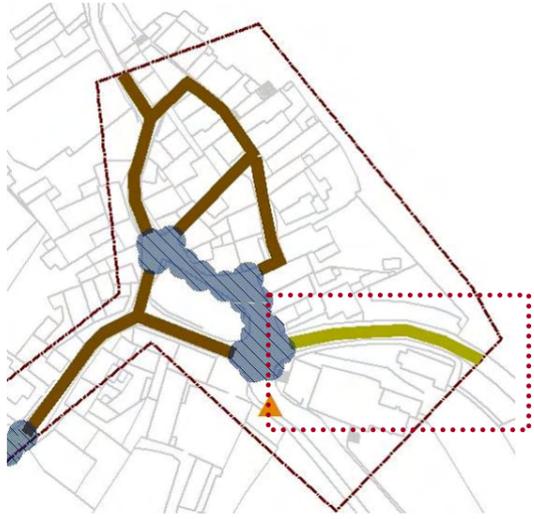


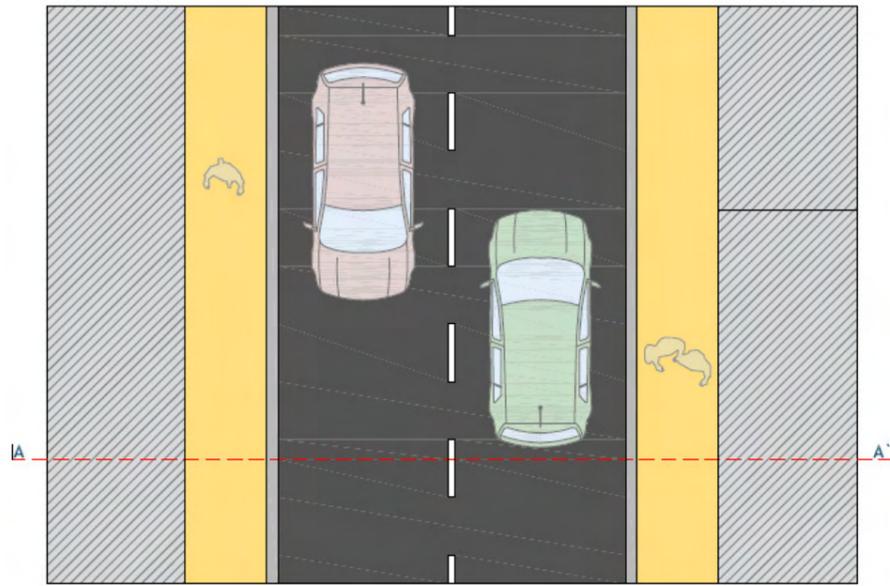
Santiago de Compostela



San Juan de Lucar

PERFIL 4. RUA COM DOIS SENTIDOS DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL E PASSEIOS DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 8,40 e 9,60m

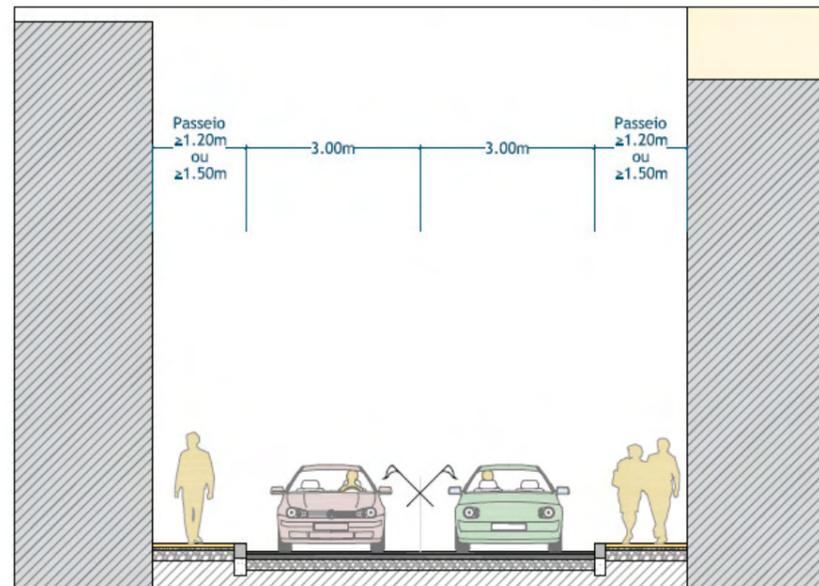
ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Gago Coutinho</p>  		<p>O trabalhos de levantamento realizados pela equipa técnica da m.pt®, permitiram verificar que a Rua Gago Coutinho não é acessível, de acordo com o DL 163/2006. No troço que se desenvolve dentro da freguesia, a Rua Gago Coutinho apresenta ausência de passeio e passeios subdimensionados ao longo da sua extensão.</p> <p>A proposta apresentada para este caso, envolve a construção de passeios de ambos os lados da via com a medida legislada de 1,20m e de acordo com a Lei das Acessibilidades, sendo essencial a manutenção dos dois sentidos de trânsito rodoviário. Caso haja necessidade, sugere-se a negociação de pequenas parcelas de terreno adjacentes à estrada, para obter a largura de via desejada à implementação deste perfil-tipo.</p> <p>As boas práticas de acessibilidade, implicam garantir a segurança dos peões no atravessamento das faixas de rodagem, proporcionando a continuidade dos percursos acessíveis. Assim, é fundamental, a construção de passadeiras em zebra e de cor contrastante com uma extensão mínima compreendida entre 4,00m ou 5,00m, acesso rampeado, com uma inclinação máxima de 8% e altura do lancil não superior a 0,02m.</p>



Sintra



Sintra

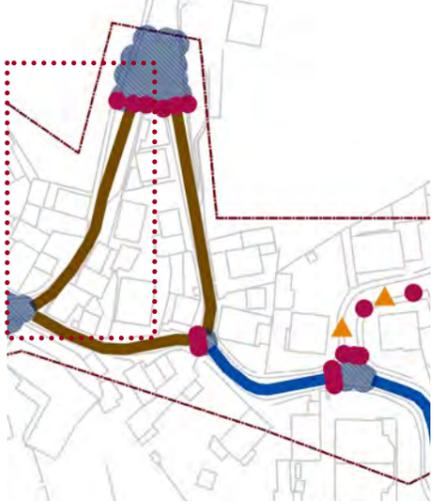
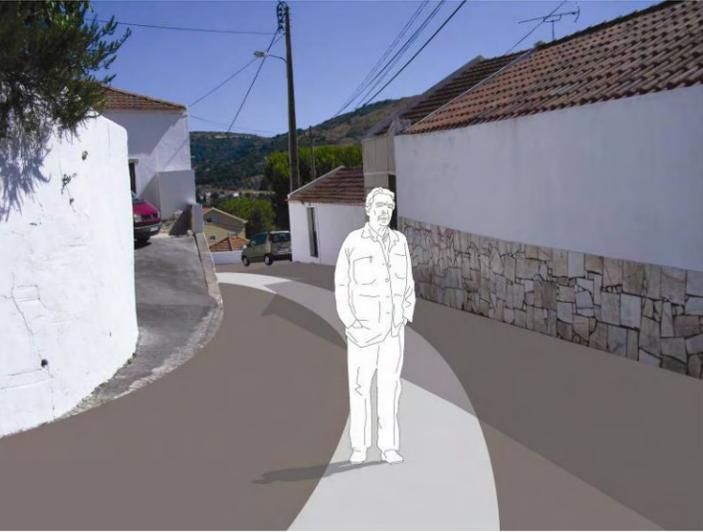
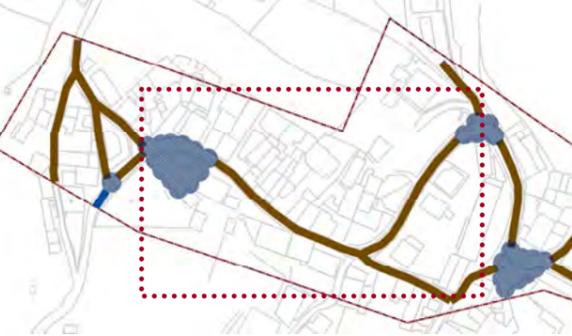


Vila do Conde

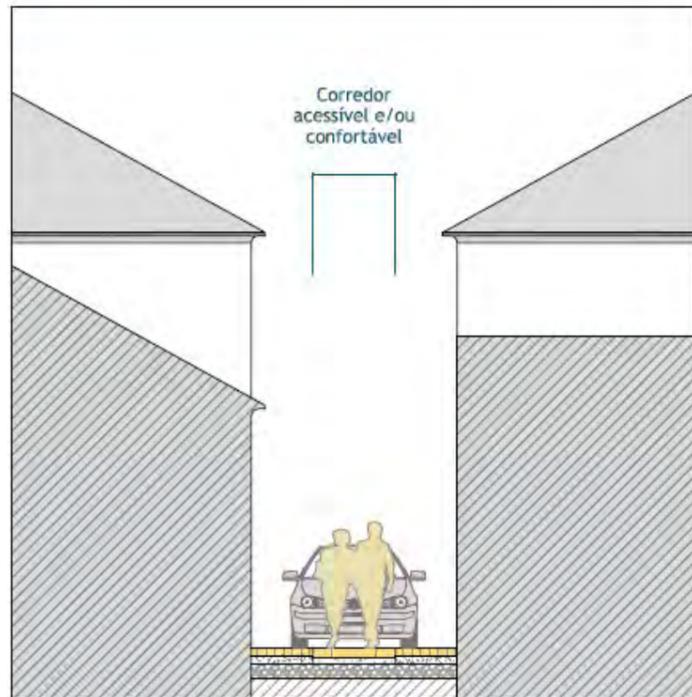
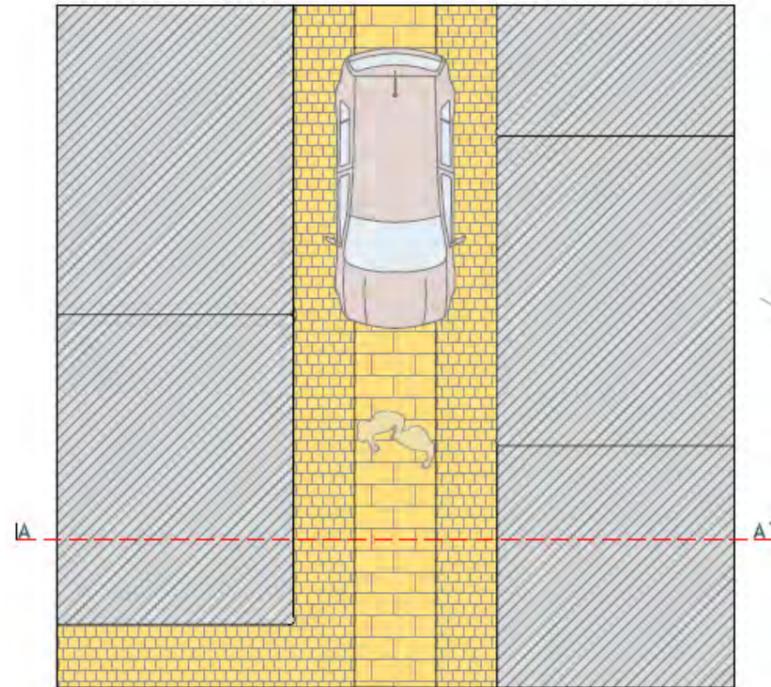


São João da Madeira

PERFIL 1. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via inferior a 5,15m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Jaime Marques Dias Simão</p> 		<p>Os trabalhos de levantamento efectuados na área de estudo da freguesia de Calhadriz, permitiram registar a ausência de passeio em vias de perfil inferior a 5,15m.</p> <p>Estas Ruas, atravessam zonas habitacionais, a indefinição de um percurso em piso confortável reservado aos peões, origina o conflito entre estes e os automobilistas, tornando a via pública insegura e inacessível.</p> <p>Assim, para ruas com a mesma tipologia das apresentadas – Rua Jaime Marques Dias Simões e a Rua Dr. Francisco Gome de Avelar – assinaladas em planta, é proposta a instalação de vias partilhadas com prioridade ao peão.</p>
	<p style="text-align: center;">Rua Dr. Francisco Gomes de Avelar</p> 		<p>Neste tipo de via partilhada deve existir uma faixa central para a deslocação pedonal, em pavimento confortável, com a dimensão mínima de 1,20m, construída segundo o DL 163/2006. É pertinente a colocação de sinalética que informe os automobilistas que transitam numa rua com prioridade ao fluxo pedonal.</p> <p>Caso se verifique a presença/necessidade de sinalética ou iluminação pública, estas devem ser instaladas nas fachadas dos edifícios, bem como, o mobiliário urbano em ilhas de infra-estruturas, construídas em locais estratégicos.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Bilbao



Coimbra

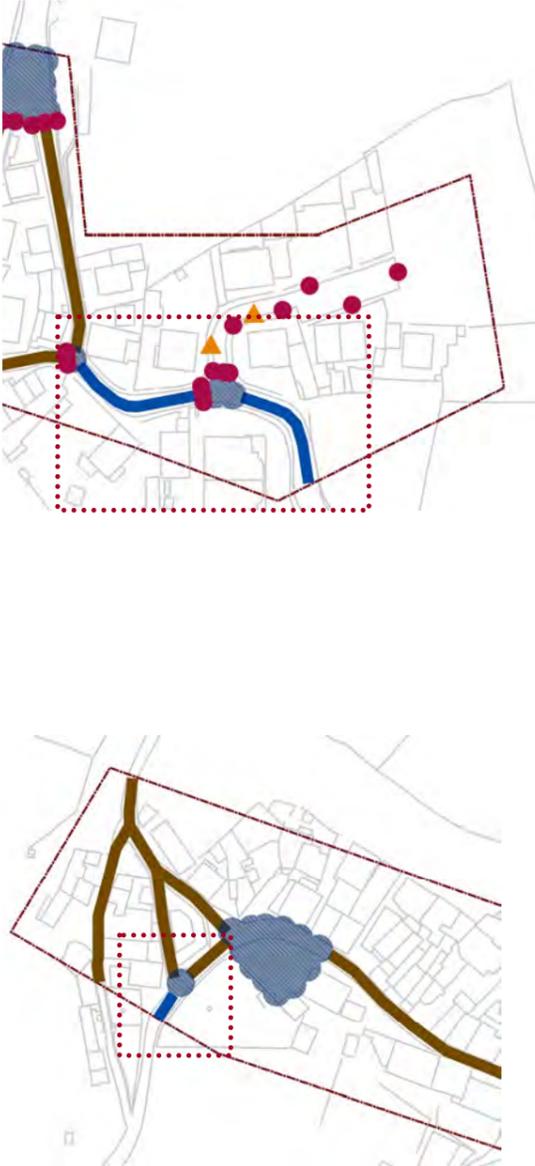


Viseu



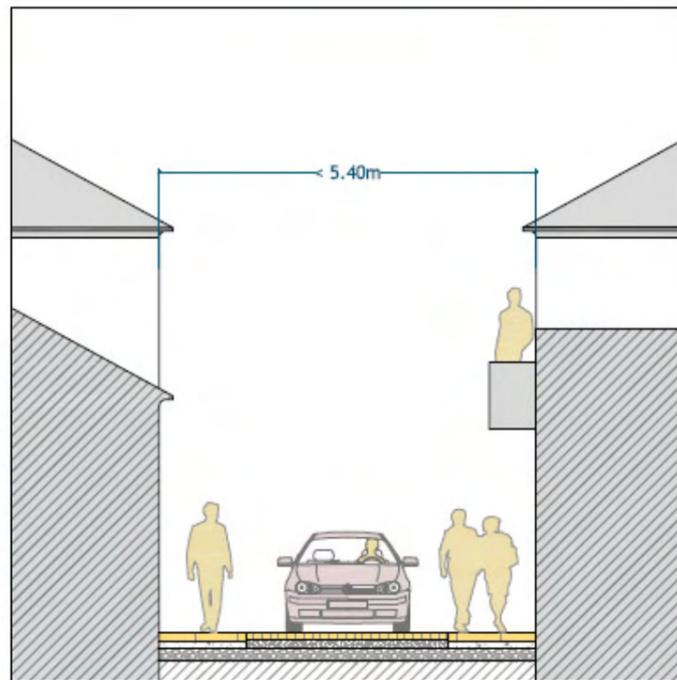
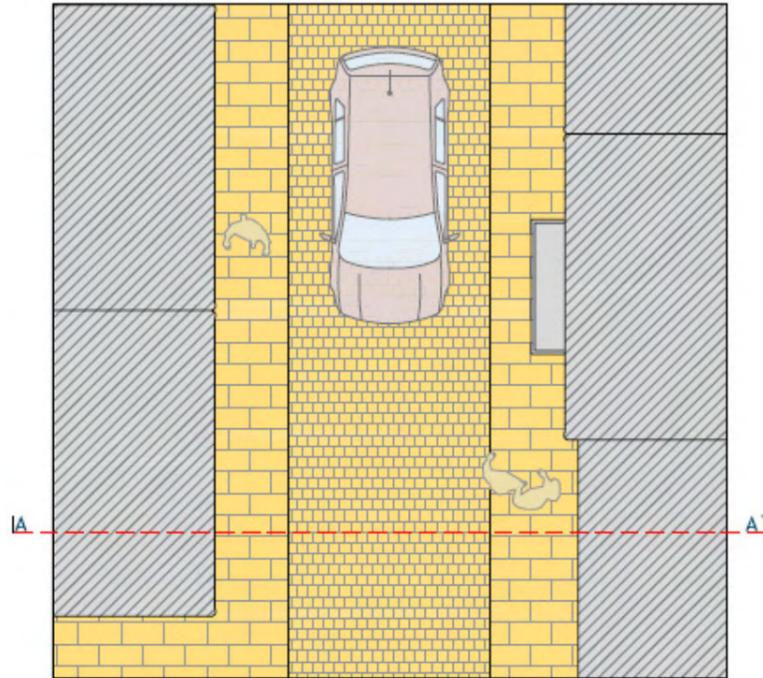
Santiago de Compostela

PERFIL 2. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO - dimensão da via entre 5,15m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua da Igreja</p>  <p style="text-align: center;">Rua do Mato da Cruz</p> 	 	<p>Como já referido, as boas práticas da Mobilidade e Acessibilidade para Todos, implicam a existência de uma rede acessível, onde as vias devem possuir passeios com uma largura mínima de 1,20m ou 1,50m, segundo a Lei e de acordo com a hierarquia da via, estabelecendo canais de circulação contínuos e desimpedidos de obstáculos.</p> <p>Reforça-se a ideia de que, segundo a Lei das Acessibilidades, o canal de circulação pedonal deve ser sempre desimpedido tanto em largura (1,20m / 1,50m) como em altura (2,40 m). No entanto, as dimensões que estas ruas apresentam não se coadunam com a construção de passeios e manutenção de dois sentidos de trânsito, os quais são indispensáveis à movimentação na freguesia.</p> <p>Assim sendo, a proposta aponta para uma solução de via partilhada, devidamente sinalizada, devendo o percurso acessível, ser construído de ambos os lados da via num material confortável e, no caso da Rua da Igreja e da Rua do Mato da Cruz que possui declive acentuado, antiderrapante ou com corrimãos de apoio.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Santa Maria da Feira



Santa Maria da Feira

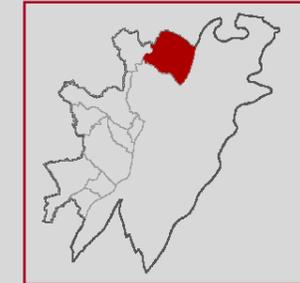


Santiago de Compostela

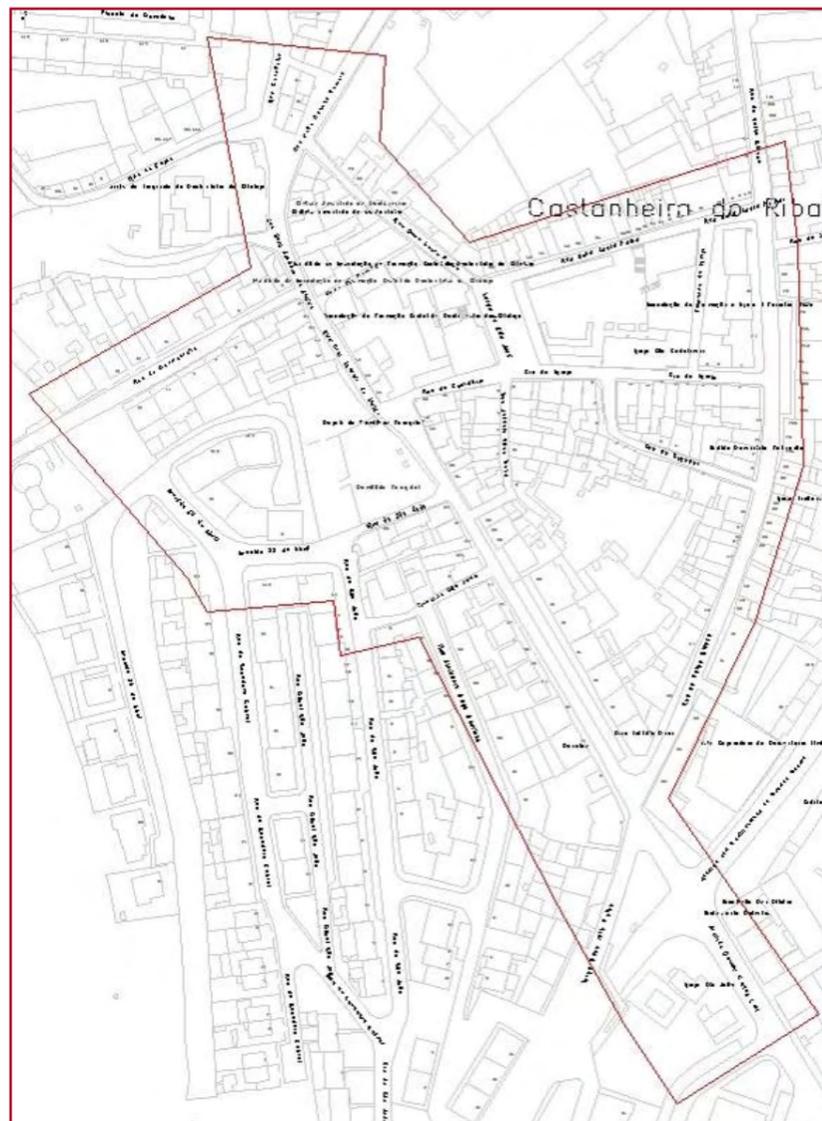


San Juan de Lucar

Freguesia de CASTANHEIRA DO RIBATEJO



05



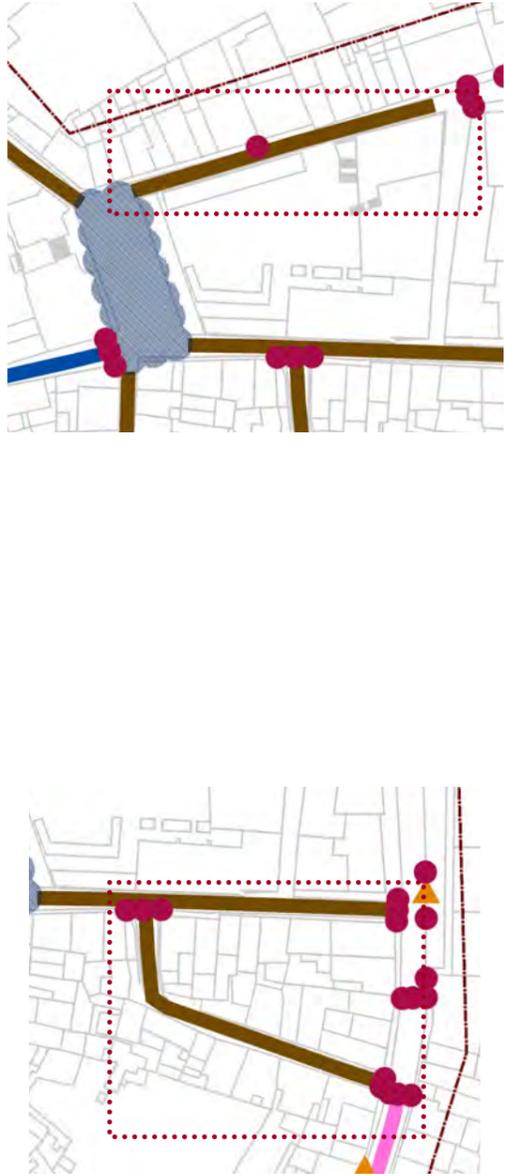
A freguesia de Castanheira do Ribatejo possui uma área total de 17,2km² e a população residente ronda os 7,258 indivíduos (2001). As principais actividades económicas da freguesia são variadas destacando-se a agricultura, industria e comercio.

A área de estudo definida para a freguesia Castanheira do Ribatejo foi traçada com o intuito de interligar os equipamentos públicos mais relevantes da freguesia.

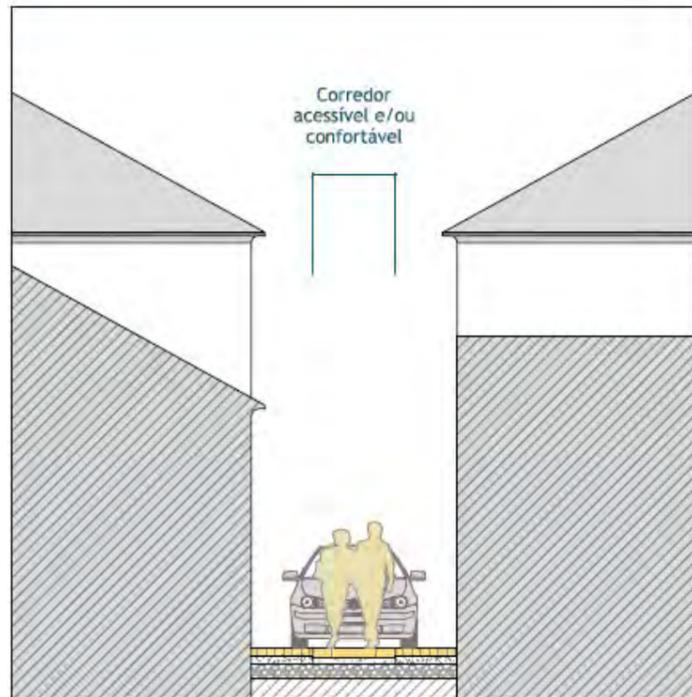
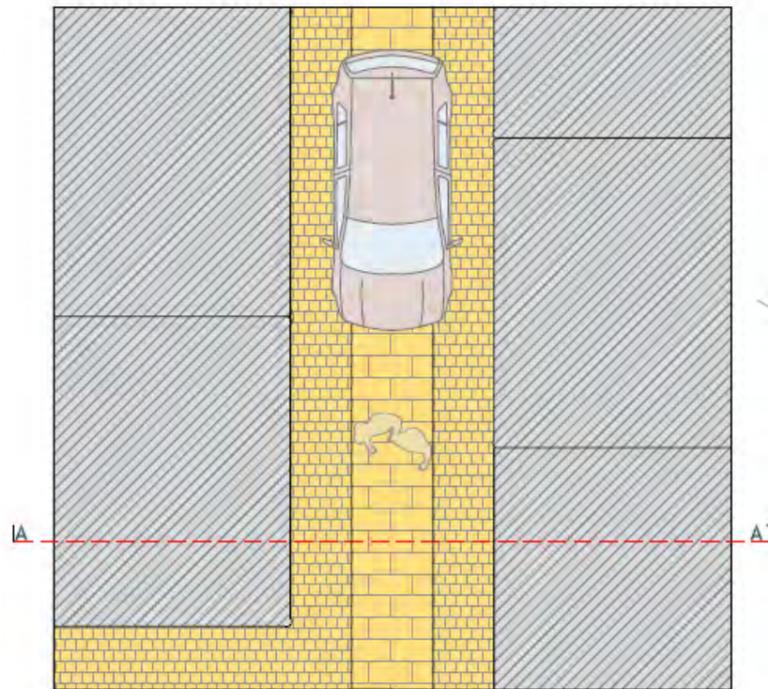
Os trabalhos de levantamento efectuados na área de estudo de Castanheira do Ribatejo, permitiram verificar que as barreiras que persistem na freguesia dizem respeito essencialmente à ausência de passeio, assim como, de passagens de peões e respectivos rebaixamentos. Conjuntamente, existem passeios subdimensionados, de acordo com o estabelecido no DL 163/2006.

Estas problemáticas impedem a obtenção de uma rede de percursos acessíveis na via pública da freguesia. Assim sendo, a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira poderá ter em conta as soluções de acessibilidade que se apresentam de seguida e adaptar ou adoptar as propostas de desenho de espaço urbano sugeridas. As imagens apresentadas mostram alguns exemplos de soluções possíveis, nomeadamente no espaço livre conseguido para o canal de circulação pedonal, contínuo e livre de obstáculos.

PERFIL 1. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via inferior a 5,15m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Dona Laura</p>  <p style="text-align: center;">Rua do Regedor</p> 	 	<p>A ausência de um corredor reservado aos peões, impede a Mobilidade e Acessibilidade para Todos nestes locais, originando conflito com o trânsito automóvel e consequente insegurança na via pública, como podemos verificar nos exemplo demonstrados, Rua Dona Laura e Rua do Regedor.</p> <p>Deste modo, para a tipologia de via aqui assinalada e representada nas plantas anexas, é proposta a instalação de rua partilhada com prioridade ao peão, devidamente sinalizada, a qual informe os automobilistas que transitam numa rua com primazia dada ao fluxo pedonal. Na tipologia sugerida, as vias partilhadas a implementar, devem constar de uma faixa central, construída num pavimento confortável, com a dimensão mínima de 1,20m para a deslocação pedonal.</p> <p>Toda a sinalética ou iluminação pública necessárias, devem ser instaladas nas fachadas dos edifícios, bem como, o mobiliário urbano em ilhas de infra-estruturas, construídas em locais estratégicos.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Bilbao



Coimbra

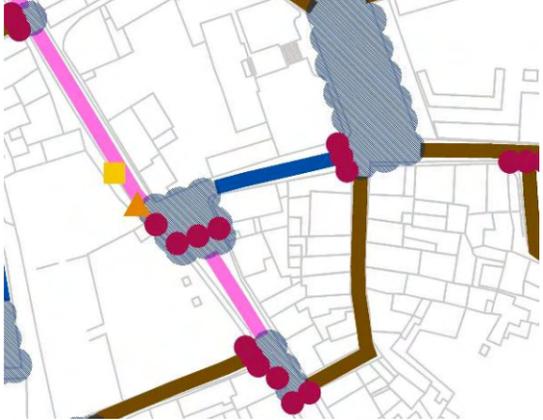


Viseu



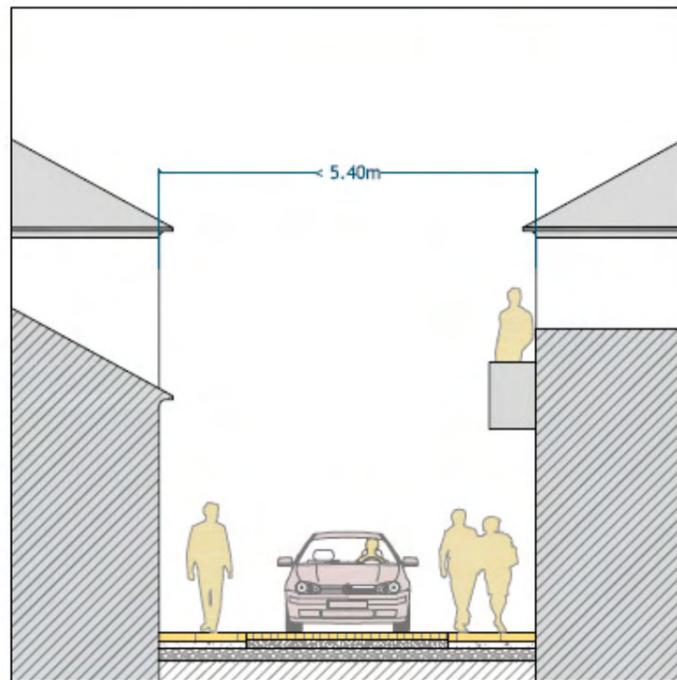
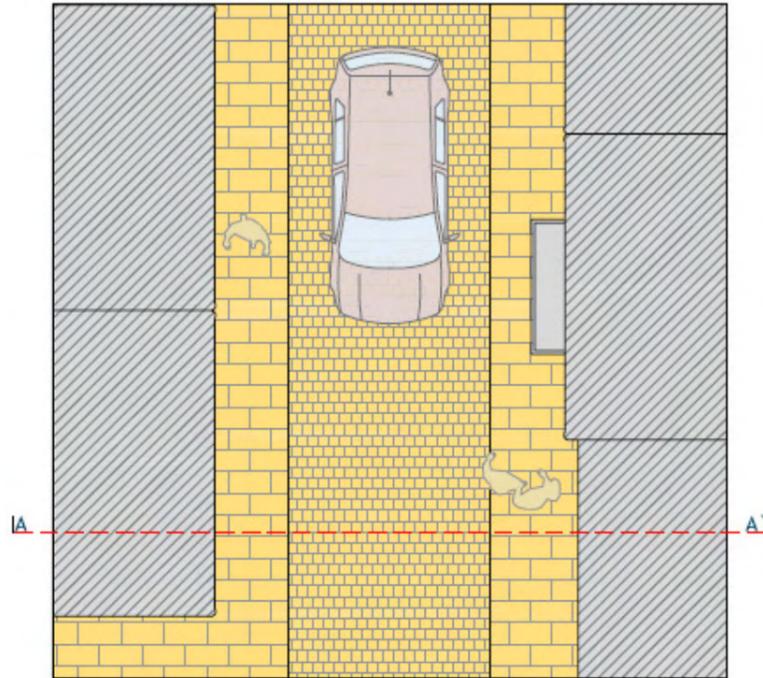
Santiago de Compostela

PERFIL 2. RUA PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO - dimensão da via entre 5,15m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua do Cemitério</p>  	<p>A tipologia de via que se apresenta, da qual é exemplo a Rua do Cemitério, possuem problemas em questões de acessibilidade, uma vez que apresentam ausência de passeio, facto que limita claramente a circulação pedonal, tornando-a mesmo perigosa.</p> <p>Como já anteriormente mencionado, de acordo com o DL 163/2003, para obter um percurso Acessível a Todos é necessário existir um percurso reservado aos peões de ambos os lados da via, de largura mínima de 1,20m, de pavimento confortável e livre de obstáculos. No entanto, devido à largura que estas vias apresentam (entre 5,15m-5,40m), bem como, as características presentes na sua envolvente, as quais não se coadunam com a construção de passeios e manutenção de dois sentidos de trânsito, apontamos para uma solução de via partilhada com prioridade ao peão.</p> <p>Nestes casos o percurso acessível deve ser construído de ambos os lados da via num material confortável e com as dimensões mínimas de 1,20m. À semelhança do primeiro perfil, deve ser colocada sinalização de trânsito, que indique que a primazia na via é dada ao fluxo pedonal, assim como, os elementos urbanos necessários, devem ser localizados fora do percurso acessível, nas fachadas dos edifícios ou em ilhas de infra-estruturas construídas em locais estratégicos.</p>	

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Santa Maria da Feira



Santa Maria da Feira



Santiago de Compostela

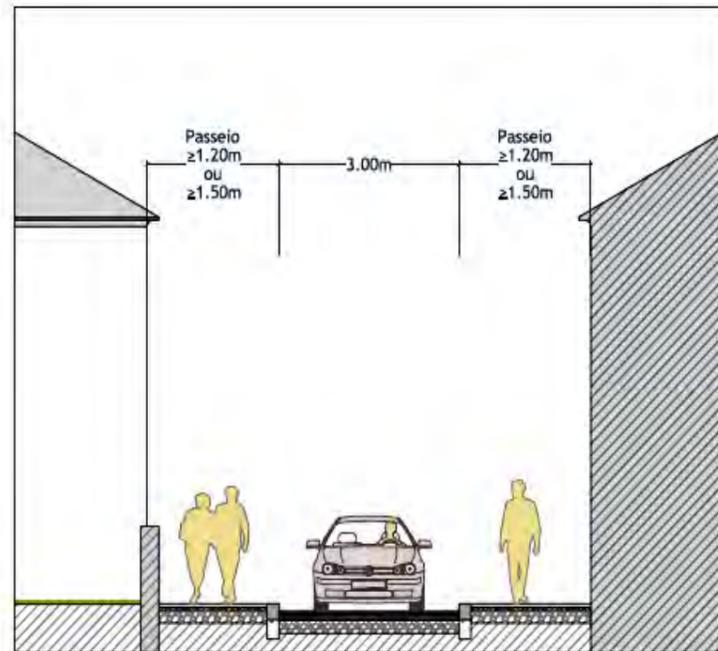
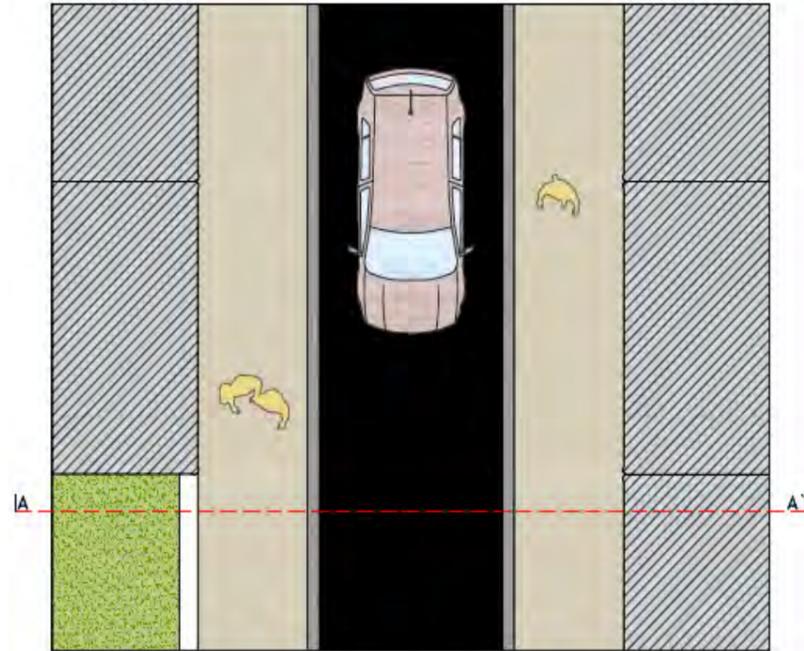


San Juan de Lucar

PERFIL 3. RUA COM UM SENTIDO DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL E PASSEIOS DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 5,40m e 8,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua da Palha Blanco</p> 		<p>Os trabalhos de levantamento permitiram averiguar, mais uma vez, que a barreira associada à ausência de passeio e ausência de passadeiras e respectivos rebaixamentos, impedem a resolução do objectivo do Município de Vila Franca Xira, na obtenção de uma rede de percursos Acessíveis a Todos.</p>
	<p style="text-align: center;">Rua Dom António de Ataide</p> 		<p>Deste modo, a fim de combater os obstáculos à mobilidade presentes na freguesia de Castanheira do Ribatejo, propõe-se, para a Rua da Palha Blanco e Rua Dom António Ataide, a implementação de passeios de ambos os lados, com uma largura mínima de 1,20m, contínuos e livres de obstáculos, contruídos num material confortável, segundo o DL 163/2006, de 8 de Agosto.</p> <p>A fim de assegurar a continuidade dos percursos acessíveis e garantir o atravessamento seguro da faixa de rodagem, propõe-se igualmente, a construção de passadeiras regulamentares com os respectivos rebaixamentos, como representado nas plantas anexo.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Arouca



Sintra



Amsterdão, Holanda

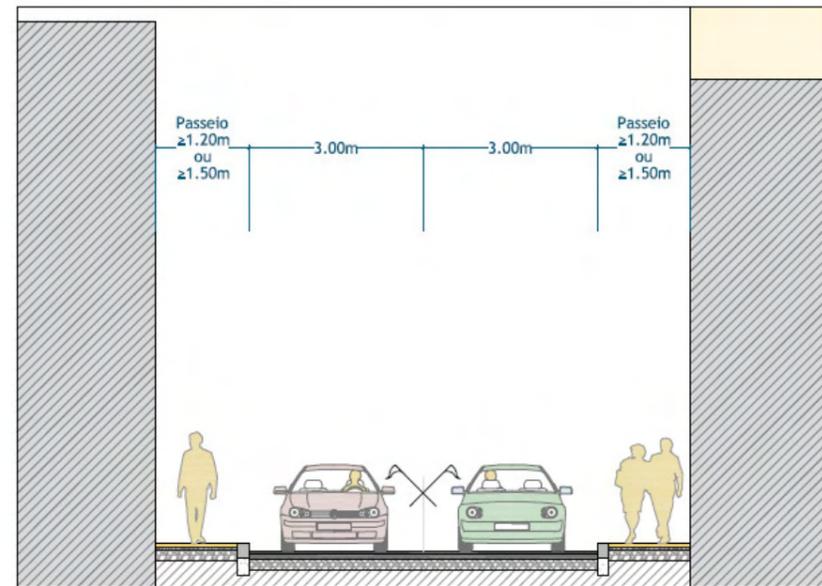
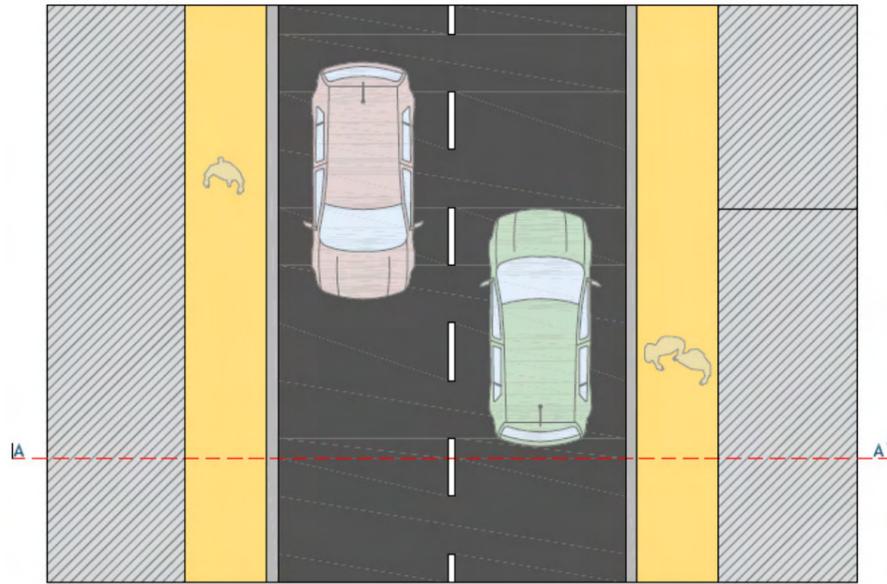


São João da Madeira

PERFIL 4. RUA COM DOIS SENTIDOS DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL E PASSEIOS DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 8,40 e 9,60m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Largo Dona Júlia Palha</p>  		<p>A segurança dos peões é comprometida, uma vez que não existem passeios de dimensões regulamentares (1,20m) ao do Largo Dona Júlia Palha.</p> <p>Neste sentido e segundo a Lei das Acessibilidades, propomos a construção, de passeios contínuos, confortáveis e livres de obstáculos de ambos os lados do Largo, com a medida legislada de 1,20m. Pode ser necessário, em alguns troços, a negociação da pequenas parcelas de terreno anexas, de forma a obter a largura favorável à implementação da proposta referida.</p> <p>Propõe-se também a construção de passadeiras ou adaptação das existentes, segundo o DL 163/2006, com os respectivos rebaixamentos das guias dos passeios de acesso às mesmas, em que a altura do lancil não deve exceder os 0,02m, bem como, a zona adjacente deve ser rampeada segundo uma inclinação não superior a 8%. Esta intervenção proporcionará a continuidade e o atravessamento seguro dos percursos acessíveis.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Sintra



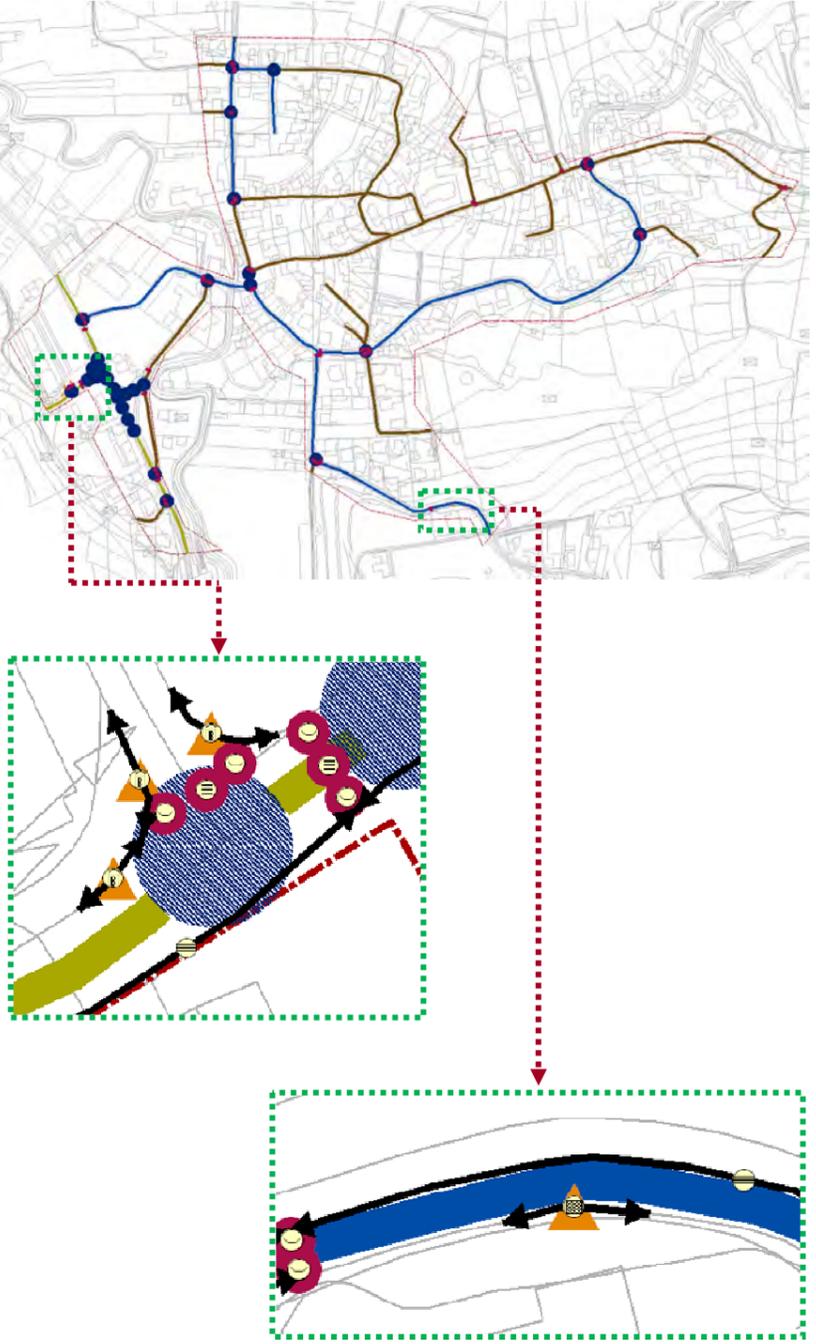
Sintra



Vila do Conde

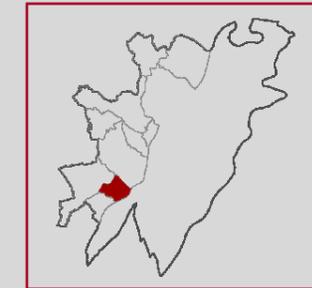


São João da Madeira

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	EXEMPLOS DE BOAS PRÁTICAS	SOLUÇÕES DE ACESSIBILIDADE
<p>0</p> 	 <p>Aveiro, Portugal</p>  <p>Bilbao, Espanha</p>	<p>Com o objectivo de obter uma rede de percursos acessíveis no município de Leiria, deverão ser atendidas as orientações previstas na Lei, contemplando percursos regulares e confortáveis de largura mínima de 1,20m.</p> <p>No que respeita às passagens de peões, estas devem ser em zebra e de cor contrastante e ter uma extensão mínima compreendida entre 4,00m ou 5,00m. A correcta iluminação e sinalização do local de atravessamento devem estar asseguradas, para que mesmo em horário nocturno, o atravessamento dos peões se faça de forma segura. Para orientação de peões invisuais deve ser utilizado o pavimento táctil, preferencialmente, em cor bordeaux, desde a fachada dos edifícios ou muros, até à passadeira. O DL 163/2006, define ainda que o pavimento do passeio imediatamente adjacente à passagem de peões deve ser rampeado, com uma inclinação não superior a 8% e altura do lancil não superior a 0,02m.</p> <p>As boas práticas de acessibilidade indicam que o mobiliário urbano, como gradeamentos e vedações devem estar colocados de forma a não interferir com o corredor de circulação pedonal, devendo, contudo, ser garantida a protecção e a segurança dos cidadãos.</p> <p>Quando houver a necessidade de ocupação da via pública com tapumes de obra, deve ser assegurado um percurso acessível alternativo.</p>



Freguesia de FORTE DA CASA



06



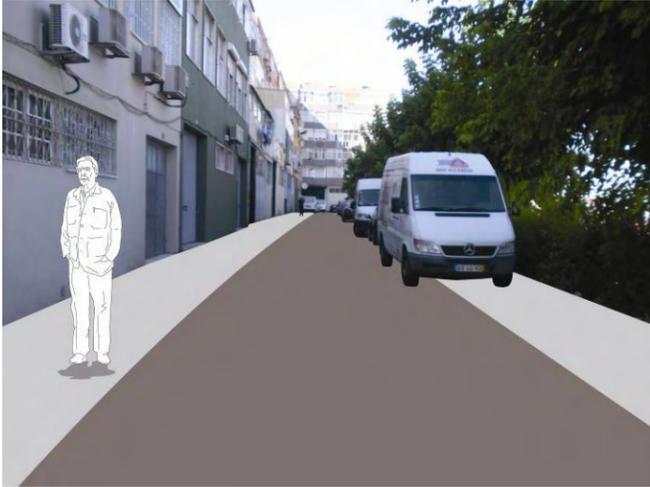
A Freguesia de Forte da Casa ocupa uma área total de 4.4km², na qual habitam 10,979 indivíduos (2001). Em termos económicos, predomina na freguesia a indústria química, a indústria do ferro, comércio e serviços.

A área de estudo integra uma rede de percursos através dos quais se distribuem alguns dos equipamentos públicos com mais expressão na freguesia.

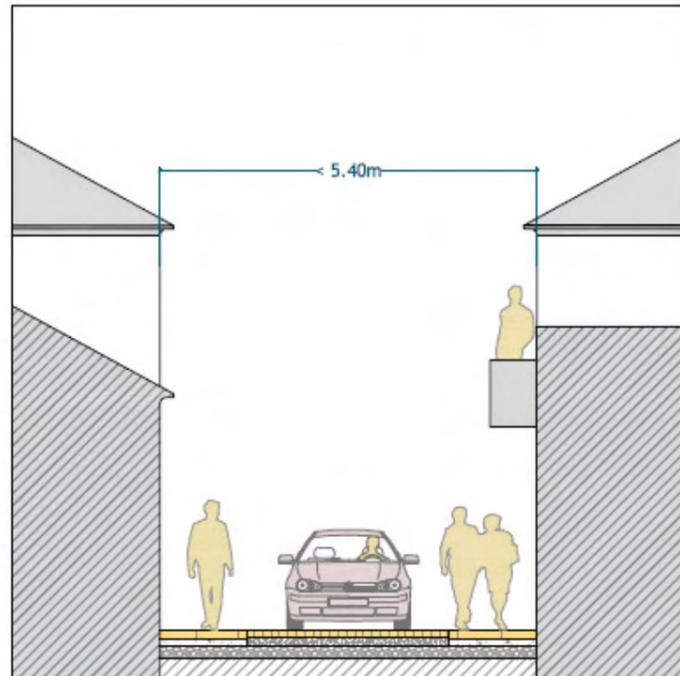
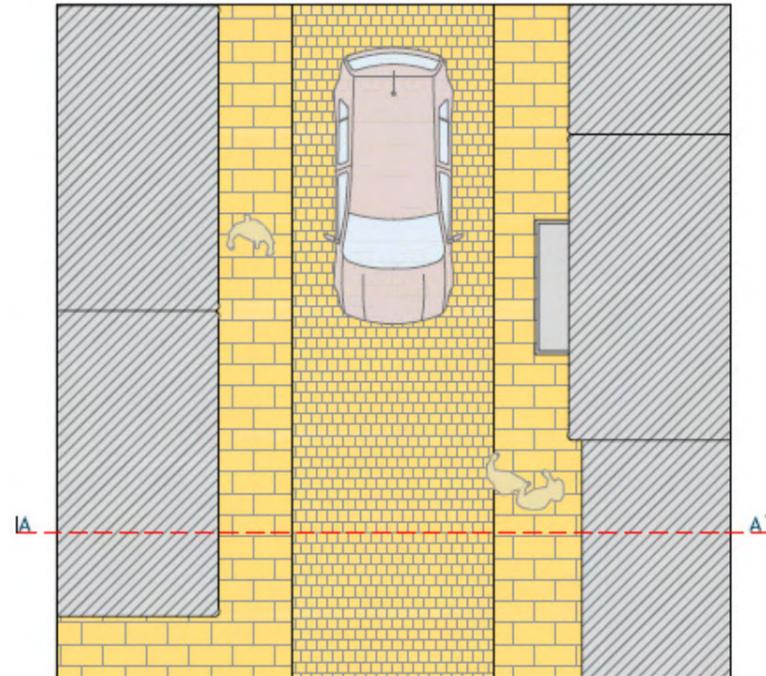
Após o trabalho de levantamento efectuado na área de intervenção da freguesia de Maceira, foi possível verificar que os problemas mais recorrentes relacionam-se com os passeios, nomeadamente com a sua ausência, a sua degradação e o seu subdimensionamento que dificulta a mobilidade dos peões, especialmente os peões com mobilidade condicionada.

Outro dos problemas de mobilidade que aparecem com frequência na freguesia de Forte da Casa é a ausência de passadeiras situação que é tanto mais grave quanto o facto de as existentes se encontrarem na maioria dos casos degradadas e com pouca visibilidade. Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos, bens e serviços.

PERFIL 2. RUA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL OU PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via entre a 5,15m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Soeiro Pereira Gomes</p> 		<p>A ausência de passeios em fracções da rua, ou na sua reduzida dimensão, limitando claramente a circulação pedonal ou tornando-a perigosa, como nos exemplos apresentados.</p>
	<p style="text-align: center;">Rua da Soda Povoia</p> 		<p>Dado o perfil atribuído à rua em questão as nossas propostas apontam para uma solução em que os fluxos pedonal e rodoviário partilham o mesmo espaço, ou seja, a construção de corredores pedonais com pavimento diferenciado ao da via e nivelado a esta, utilizando um material confortável para a deslocação do peão. Assim, é possível dar continuidade aos dois sentidos de trânsito e por coseguinte, não limitar a acessibilidade à Rua Soeiro Pereira Gomes e à Rua da Soda Povoia.</p> <p>Todavia, é importante existir informação complementar, nomeadamente sinalização de trânsito, para dar a conhecer aos automobilistas, que apesar da circulação automóvel, nestes arruamentos a circulação pedonal se processa ao mesmo nível, garantindo-se desta forma a segurança de quem circula nestas vias.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Santa Maria da Feira



Guimarães



Santiago de Compostela



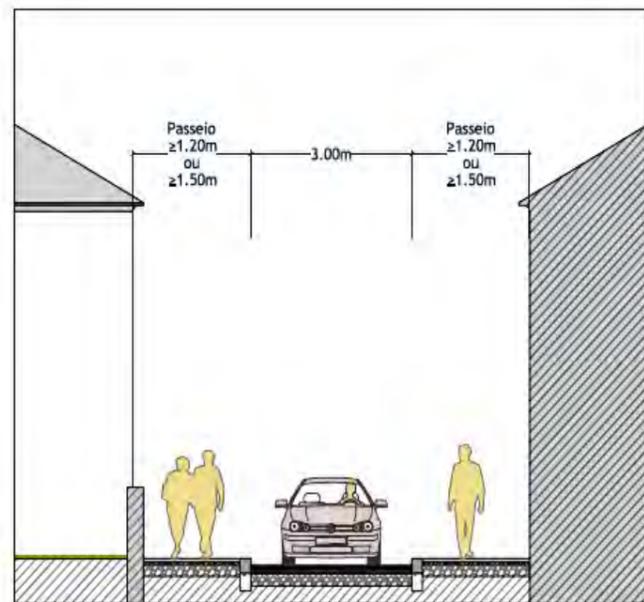
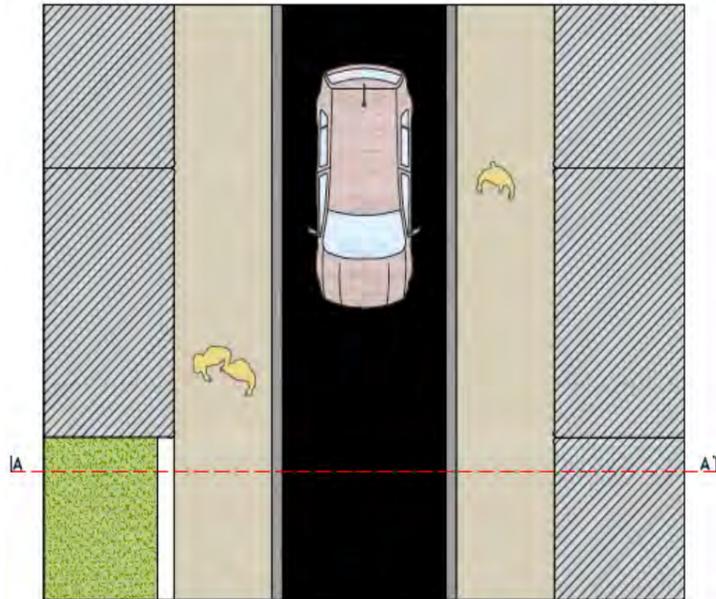
San Juan de Lucar

PERFIL 3. RUA COM UM SENTIDO DE TRÂNSITO AUTOMÓVEL E PASSEIO DE AMBOS OS LADOS - dimensão da via entre 5,40m e 8,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Acesso à União Desportiva e Cultural do Forte da Casa</p>  	<p>Para os arruamentos ilustrados propomos a reformulação da circulação automóvel para sentido único. Esta alteração tem em conta a reestruturação dos sentidos das ruas envolventes a fim de potenciar a fluidez do tráfego.</p> <p>A alteração proposta irá permitir a construção de passeios, em ambos os lados das ruas, nos locais onde não existem, bem como, a modificação dos existentes mas que apresentam uma dimensão reduzida, segundo o que prevê o decreto-lei nº 163/2006.</p> <p>A necessidade de fomentar a concepção de Percursos Acessíveis a Todos na freguesia de Forte da Casa reforça mais uma vez a necessidade de existirem passeios sempre que possível, estabelecendo canais de circulação contínuos e desimpedidos de obstáculos. Para o conforto de todos os utilizadores do percurso, deve-se assegurar não somente a regularidade do traçado, como garantir que a disposição do mobiliário urbano se processe de forma correcta, não ocupando a largura mínima estabelecida, e ainda que a opção do pavimento seja por materiais confortáveis.</p>	
	<p style="text-align: center;">Rua 11 de Março</p>  	<p>Independentemente da alteração estrutural que estes arruamentos podem vir a comportar, está em causa a indispensável melhoria da acessibilidade pedonal, pretendendo-se, ao mesmo tempo, melhorar a qualidade do ambiente urbano.</p>	

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Santa Maria da Feira, Portugal



Sintra, Portugal



Amsterdão, Holanda

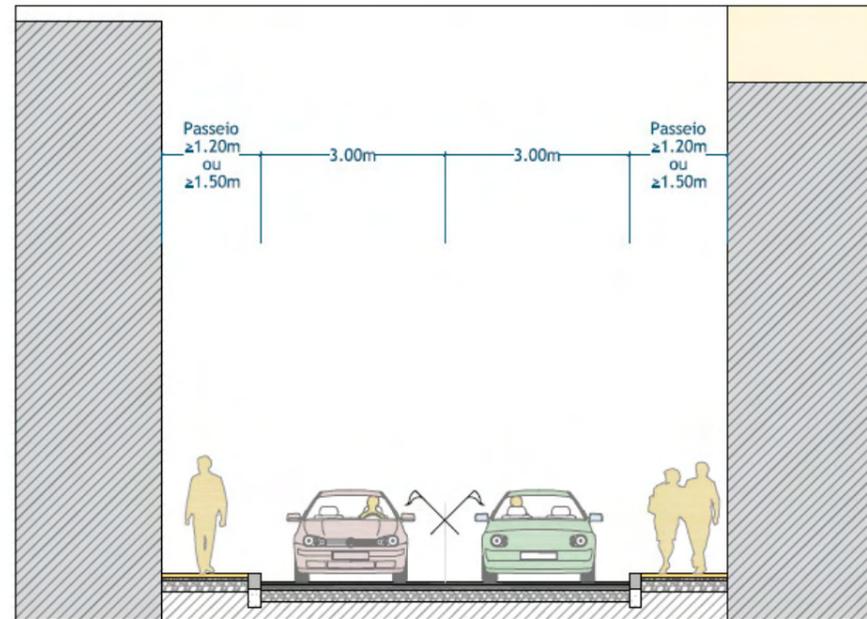
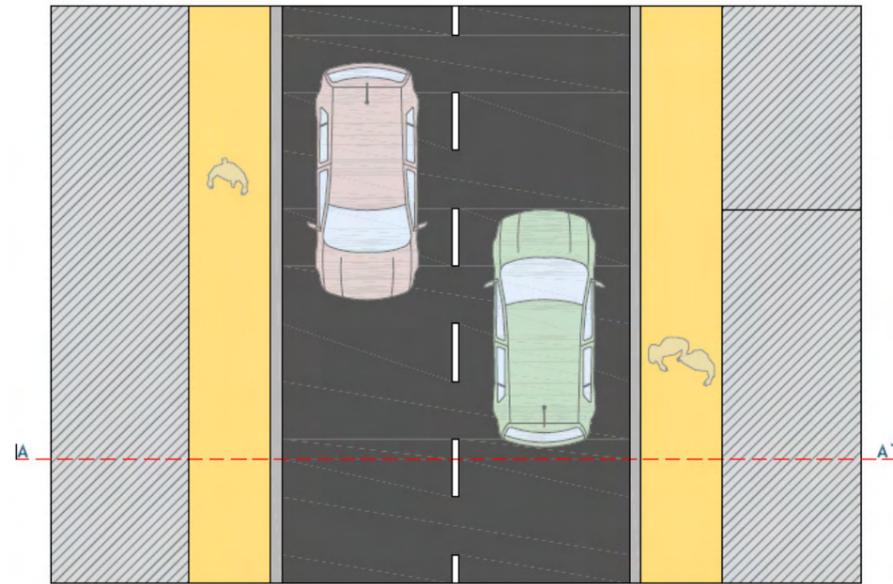


Arouca, Portugal

PERFIL 4. RUA COM DOIS SENTIDOS DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL E PASSEIOS DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 8,40 e 9,60m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Soda Povoia</p>  	<p>A Estrada M540 e a Rua Principal apresentam problemas bastante comuns nas áreas residenciais de habitação unifamiliar, já anteriormente apresentadas noutras freguesias do concelho de Leiria, designadamente a ausência de passeio num dos lados da via. Este facto, resulta em larga escala da primazia dada ao tráfego rodoviário, limitando nitidamente a circulação pedonal ou tornando-a perigosa.</p> <p>Dado o perfil dos exemplos ilustrados a solução tipo permite a conservação dos sentidos de trânsito existentes, sendo, contudo necessária a concretização de passeios de 1,2m ou 1,5m nos locais da via onde não existem, num pavimento confortável e livre de obstáculos, para que se possam garantir percursos acessíveis em ambos os lados da via.</p>	
	<p style="text-align: center;">Acesso entre a Estrada dos Caniços e o Largo da Paz</p>  	<p>Nas áreas onde não é possível a construção de passeios de ambos os lados, devido ao estrangulamento da via, muitas das vezes associada a presença de habitação de ambos os lados, propõe-se para estas situações a construção de passeios nivelados à via com pavimento diferenciado e seguro e com sinalização de prioridade ao peão.</p> <p>Com a finalidade de assegurar a continuidade dos percursos acessíveis e garantir o atravessamento seguro da faixa de rodagem, propõe-se igualmente, a construção de passadeiras ou a adaptação das existentes, segundo o decreto-lei que regulamenta esta matéria.</p>	

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Sintra



Sintra

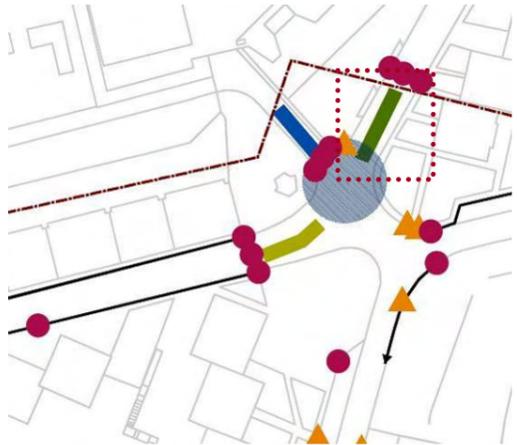


Vila do Conde

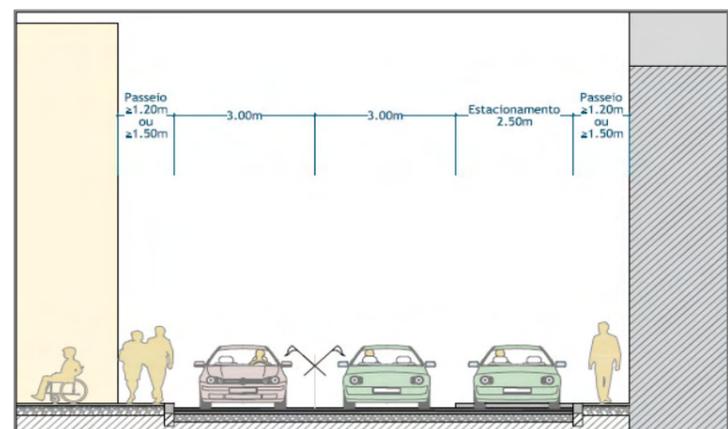
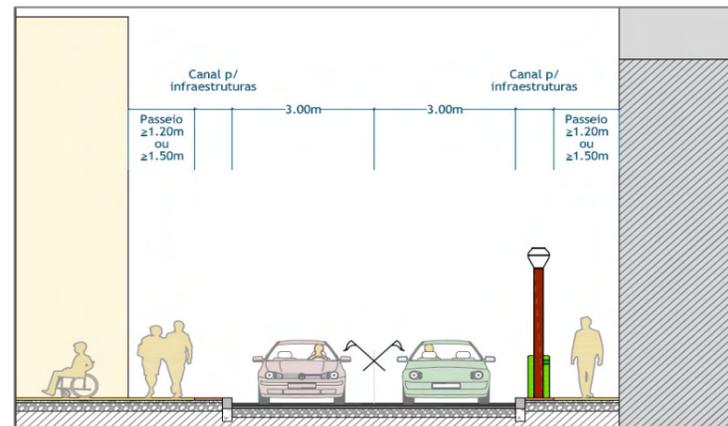
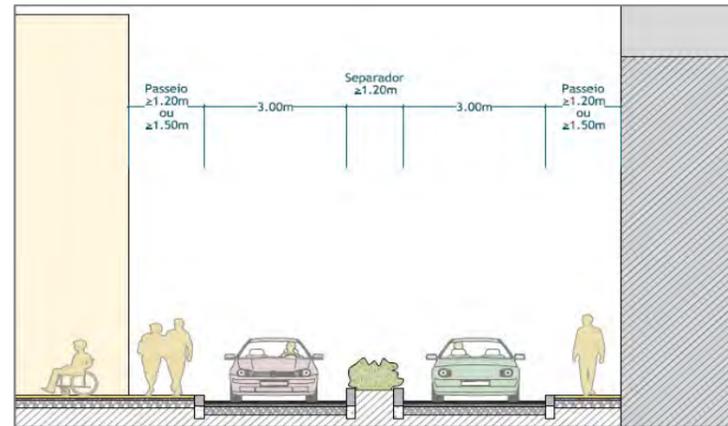


São João da Madeira

PERFIL 5. RUA COM PERFIL SUPERIOR A 9,60m

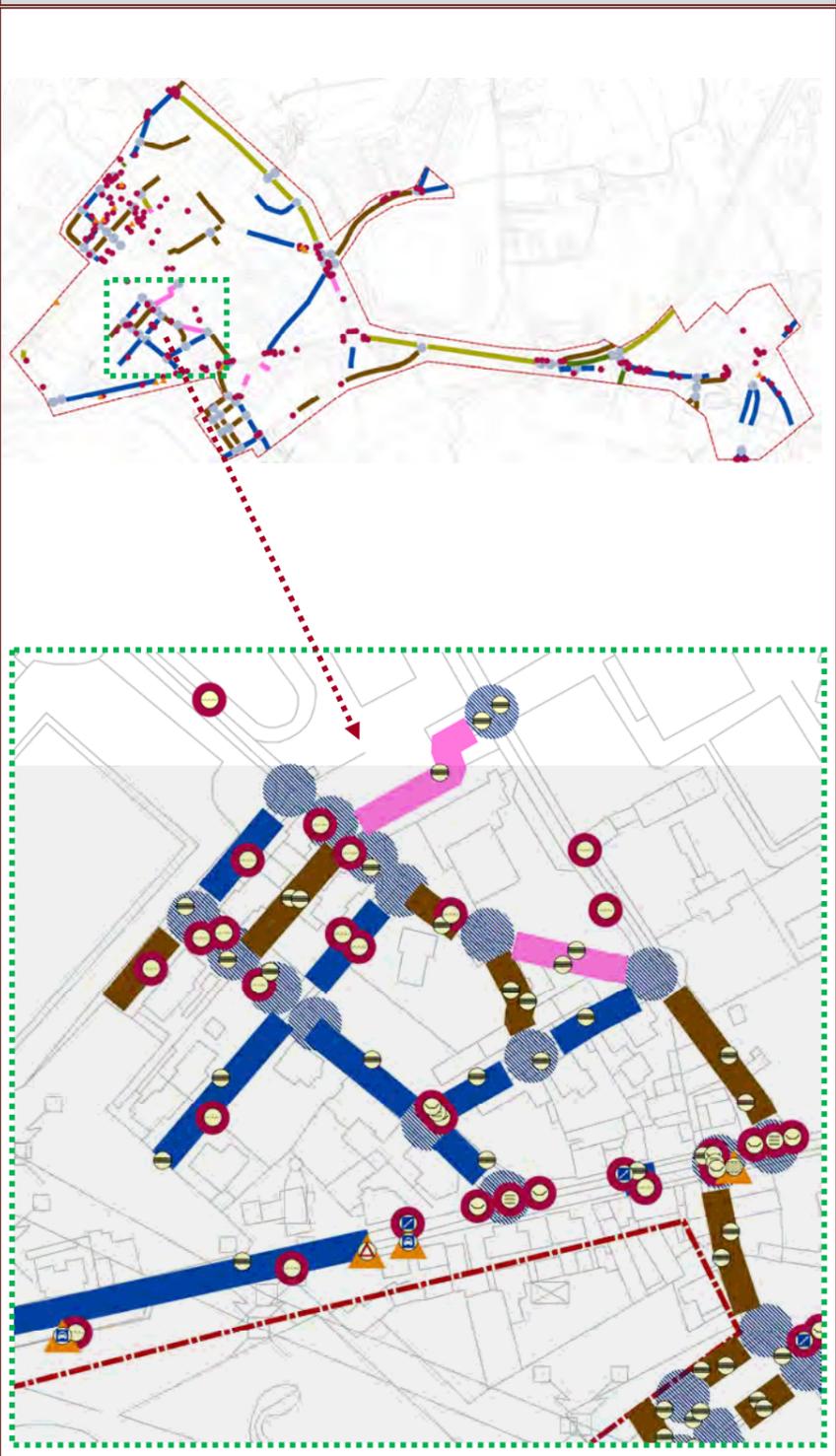
ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Largo do Forte da Casa</p> 		<p>A imagem representa um local com perfil tipo 5 em que a dimensão da via é superior a 9,60m, o que em termos de desenho urbano permite definir ilhas centrais, canais de infra-estruturas, estacionamento, ou mesmo várias destas sugestões em conjunto. A Estrada Nacional 10 e o Largo do Forte da Casa são umas das principais vias de ligação entre os lugares da freguesia, no entanto é importante que esta permita também a circulação pedonal de forma segura a todos os cidadãos, comprometida, uma vez que, foi registada ausência de passeio num dos lados da via.</p>
	<p style="text-align: center;">Estrada Nacional 10</p> 		<p>Assim, como solução surge a continuidade dos dois sentidos de trânsito mas propomos a construção de passeios de 1,20m ou 1,50m e a reformulação dos passeios subdimensionados.</p> <p>Além do referido, a estruturação de uma ilha central, pode verificar-se oportuna, na medida em que surge cada vez mais como uma opção constante nas ruas centrais e mais recentes de muitas cidades. Contudo, existe ainda a possibilidade de criação de corredores de infra-estruturas “separados” dos canais de circulação pedonal o que acarreta um conjunto significativo de benefícios e permite a resolução, da melhor forma possível, de muitos problemas no âmbito da acessibilidade e mobilidade.</p>

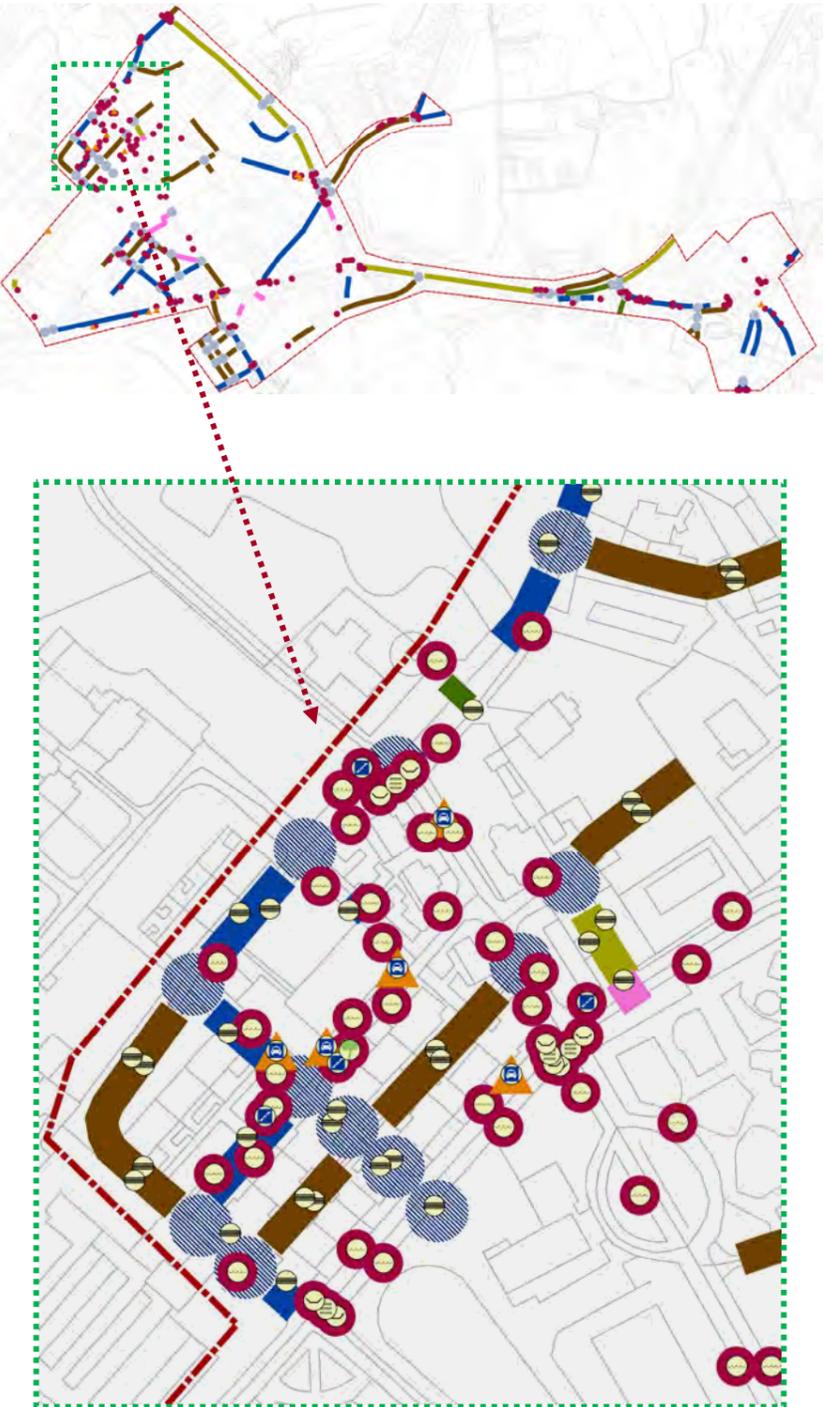
PERFIL TIPO RECOMENDADO

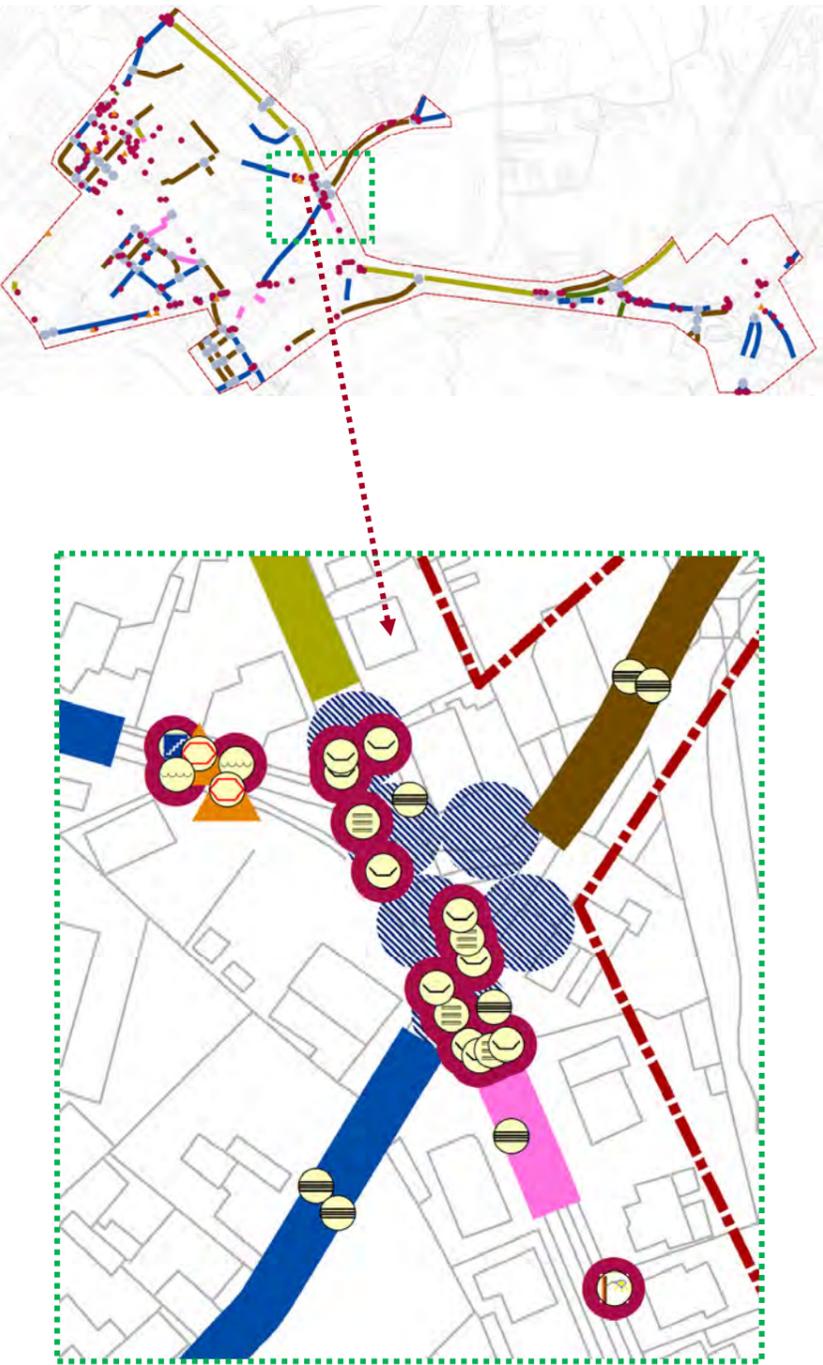


EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	EXEMPLOS DE BOAS PRÁTICAS	SOLUÇÕES DE ACESSIBILIDADE
	 <p data-bbox="1596 1003 1872 1031">Vila Nova de Gaia, Portugal</p> <p data-bbox="1626 1625 1893 1652">Marinha Grande, Portugal</p>	<p data-bbox="1982 394 2718 877">As imagens adjacentes mostram alguns exemplos de excelência a seguir, nomeadamente em relação ao espaço livre conseguido para o canal de circulação pedonal. As soluções propostas anteriormente conjecturam que o usufruto do espaço público seja cada vez mais uma possibilidade ao alcance de todos os cidadãos. De igual modo, pretende-se que os espaços da cidade de Leiria comecem a desempenhar um papel de vivência com carácter inovador e inclusivo na vida dos seus habitantes e visitantes, independentemente da sua maior ou menor capacidade de locomoção.</p> <p data-bbox="1982 898 2718 1329">Assim, para a obtenção de percursos mais acessíveis, deverão ser atendidas as orientações previstas na Lei, que contemplam a existência de passeios contínuos, confortáveis e livres de obstáculos de ambos os lados com a medida legislada de 1,20m ou 1,50m dependendo do tipo de via. Todavia, pode ser necessário, em alguns troços das vias, a negociação da expropriação de pequenas parcelas de terreno anexas, de forma a obter a largura favorável à implementação da proposta desejada.</p> <p data-bbox="1982 1350 2718 1780">Para garantir a continuidade e o atravessamento seguro dos percursos acessíveis, propõe-se sempre que necessário, a construção de passeadeiras ou adaptação das existentes, segundo o DL 163/2006. Assim, as passagens de peões devem ser em zebra e de cor contrastante com uma extensão mínima compreendida entre 4,00m ou 5,00m. A correcta iluminação e sinalização do local de atravessamento devem estar asseguradas, para que mesmo em horário nocturno, o atravessamento dos peões se faça de forma segura.</p>

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	EXEMPLOS DE BOAS PRÁTICAS	SOLUÇÕES DE ACESSIBILIDADE
	<div data-bbox="1133 464 1947 1031">  <p data-bbox="1694 989 1887 1016">Londres, Inglaterra</p> </div> <div data-bbox="1133 1115 1947 1682">  <p data-bbox="1768 1633 1917 1661">Beja, Portugal</p> </div>	<p data-bbox="1982 380 2721 810">No que diz respeito à orientação de peões invisuais deve ser utilizado o pavimento táctil, preferencialmente, em cor bordeaux, desde a fachada dos edifícios ou muros, até à passeadeira. O enquadramento legal nesta matéria define ainda que o pavimento do passeio imediatamente adjacente à passagem de peões deve ser rampeado, com uma inclinação não superior a 8% e altura do lancil não superior a 0,02m. Deste modo, sempre que tal situação não se verifique propõem-se obras de requalificação e melhoria dos rebaixes existentes.</p> <p data-bbox="1982 856 2721 1087">Ainda no que se refere aos passeios é notório na freguesia de Maceira a existência de vários locais com pavimento degradado, que condicionam a existência de percursos acessíveis onde existe passeio. Contudo, este facto pode ser rapidamente alterado através de obras de melhoria.</p> <p data-bbox="1982 1134 2721 1514">Por conseguinte, encontram-se algumas situações em que a mobilidade é impedida por degraus, escadas e/ou rampas mal posicionadas, mal dimensionadas ou não assinaladas. Nestes casos é pertinente a localização destes elementos fora do percurso acessível, sinalizados de modo a não constituírem obstáculo. Quando a utilização de escadas for inevitável, é imperativo que cumpram com as especificações legais referidas no DL 163/2006.</p> <p data-bbox="1982 1560 2721 1839">A sinalização vertical, bem como a iluminação pública, devem sempre que possível, localizar-se o mais próximo das fachadas dos edifícios, aconselhando-se mesmo que sejam suspensos e fixos a estas (respeitando a altura mínima de 2,20 metros). Quando colocados nos passeios devem localizar-se fora do canal de circulação, de preferência em canais de infra-estruturas.</p>

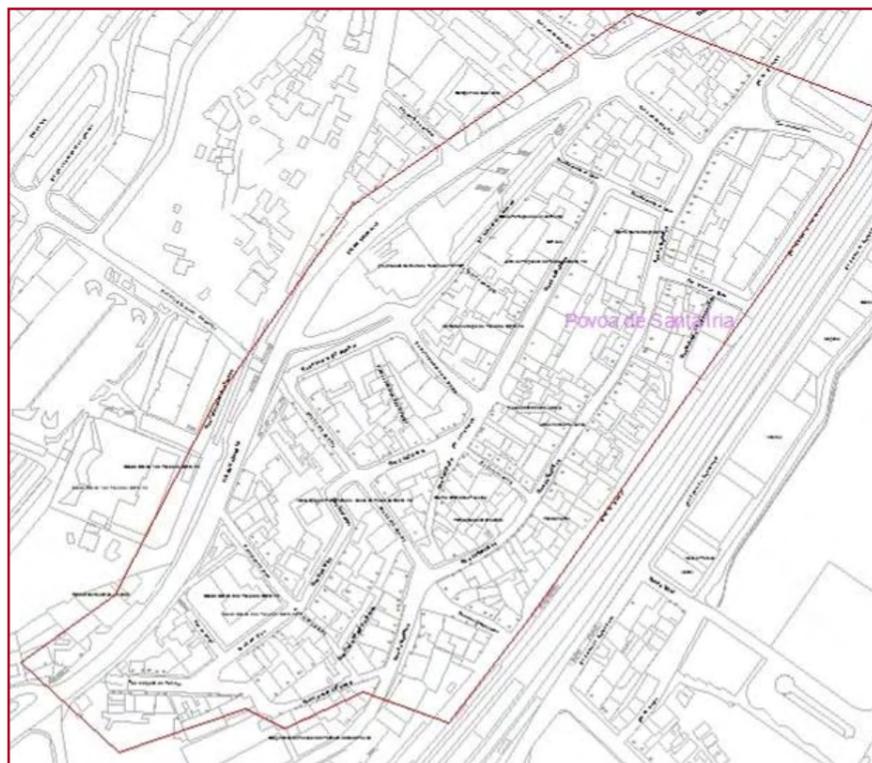
ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	EXEMPLOS DE BOAS PRÁTICAS	SOLUÇÕES DE ACESSIBILIDADE
	<div data-bbox="1175 478 1932 1045">  <p data-bbox="1709 1003 1872 1031">Bilbao, Espanha</p> </div> <div data-bbox="1175 1146 1932 1713">  <p data-bbox="1709 1671 1872 1698">Arouca, Portugal</p> </div>	<p data-bbox="1982 390 2715 674">Os armários e os contentores do lixo devem ser localizados de preferência em corredores de infra-estruturas, bem como, possuir design inclusivo. Ou seja, design seguro e confortável, isentos de arestas vivas e que se constituam preferencialmente de monoblocos, sem afunilamentos junto ao piso ou cortes, para serem identificados pelas ponteiras auxiliaadoras dos peões cegos.</p> <p data-bbox="1982 726 2715 1010">Recomenda-se a ausência no espaço público de bolas, prumos, mecos e gradeamentos. No entanto, quando estes elementos forem estritamente necessários, devem ser localizados fora do canal de circulação pedonal e das zonas de acesso às passadeiras. Devem possuir características que os tornem facilmente detectáveis e ter um design inclusivo.</p> <p data-bbox="1982 1062 2715 1598">No que concerne às caldeiras de árvores, além das grelhas de protecção admite-se também que sejam protegidas por separadores com pelo menos 0,30m de altura. As caldeiras que, além de constituírem pequenos muretes, servem também como bancos de descanso, constituem óptimas soluções, úteis, confortáveis e perfeitamente detectáveis pelas ponteiras auxiliaadoras dos cegos. A adopção da solução de resinas compactadas, como protecção das caldeiras, é funcional e aceitável desde que a superfície das resinas seja nivelada com a cota do pavimento envolvente e se encontre em bom estado de conservação.</p> <p data-bbox="1982 1650 2715 1787">A fim de combater o estacionamento abusivo, que surge com alguma frequência nesta freguesia deve existir um ordenamento do estacionamento e posteriormente a respectiva fiscalização.</p>



Freguesia de PÓVOA DE SANTA IRIA



07



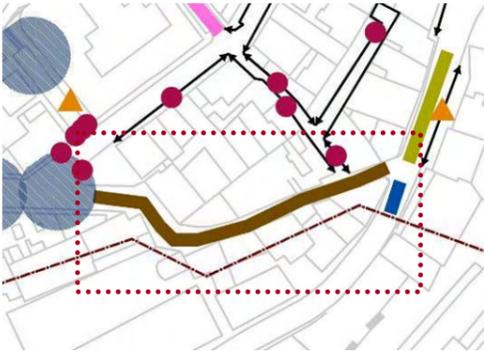
A Freguesia de Póvoa de Santa Iria tem como área total 4,8km², onde habitam 24.227 indivíduos (2001) faz fronteira com as freguesias de Vialonga e Forte da Casa. A indústria e serviços são as principais actividades.

O fontanário do Morgado da Póvoa foi construído no século XVIII, sendo constituído por um bloco calcário. Dos três mouchões existentes em Vila Franca de Xira, um deles é conhecido como o de Póvoa de Santa Iria.

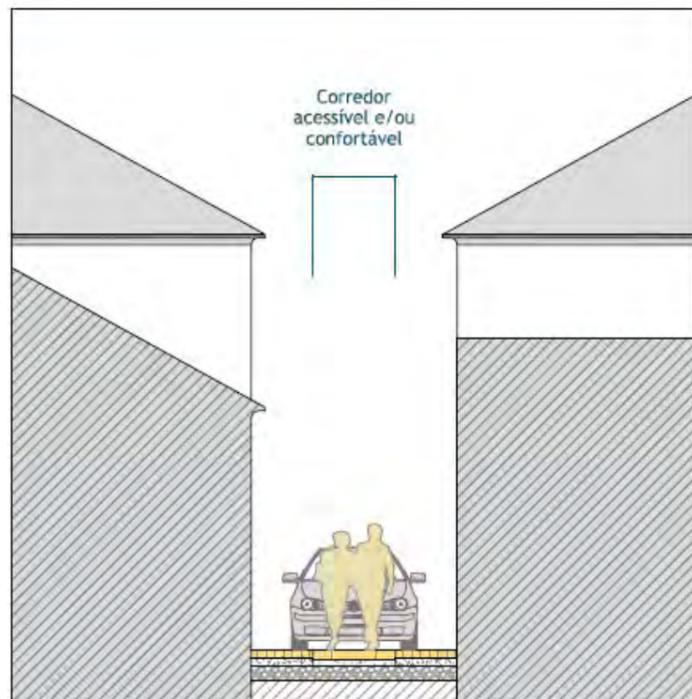
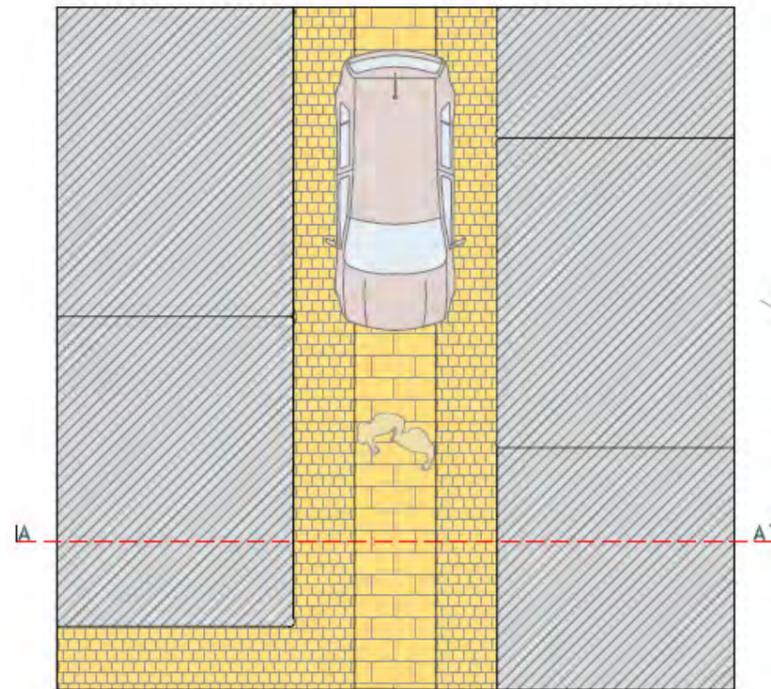
Os principais problemas existentes nesta freguesia, a nível da acessibilidade são a ausência de passeios ou a presença pontual de passeios subdimensionados, bem como, a ausência de passadeiras nos cruzamentos ou entroncamentos.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos, bens e serviços.

PERFIL 1. RUA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL OU PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via inferior a 5,15m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Marquês de Pombal</p>  		<p>Os exemplos apresentados resumem problemas detectados em ruas de perfil reduzido que não podem ser totalmente encerradas ao trânsito: ausência de percurso acessível em piso confortável, conjugado com a circulação rodoviária.</p> <p>A Rua Marquês de Pombal é um exemplo de arruamento com ausência de passeio, a criação de passeios de 1,20m, em ambos os arruamentos, implicaria a eliminação de faixa de rodagem, necessária aos residentes, em troços da sua extensão.</p> <p>Deste modo, apontamos para uma solução em que os fluxos pedonal e rodoviário partilham o mesmo espaço, devendo o percurso acessível utilizar um material confortável para a deslocação do peão e localizar-se no centro do arruamento.</p> <p>Deve-se sempre nestas situações dar a conhecer aos automobilistas, através de sinalização de trânsito, que, apesar da circulação automóvel (reduzida), a primazia é dada ao fluxo pedonal.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Bilbao



Coimbra

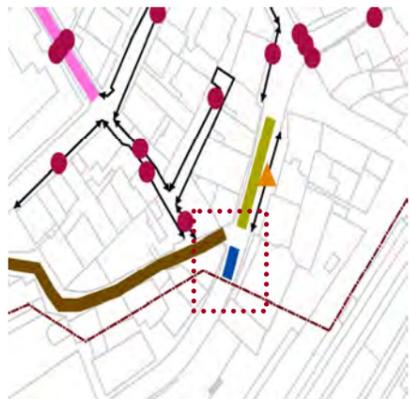


Viseu



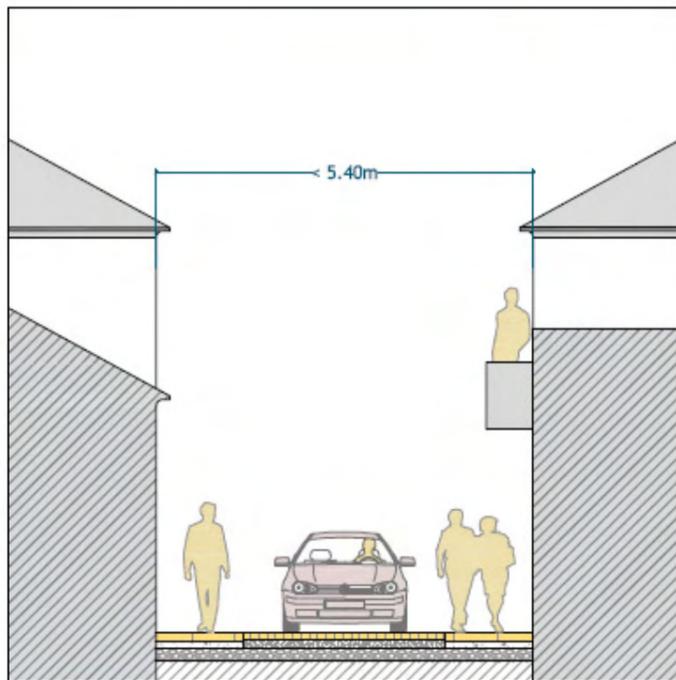
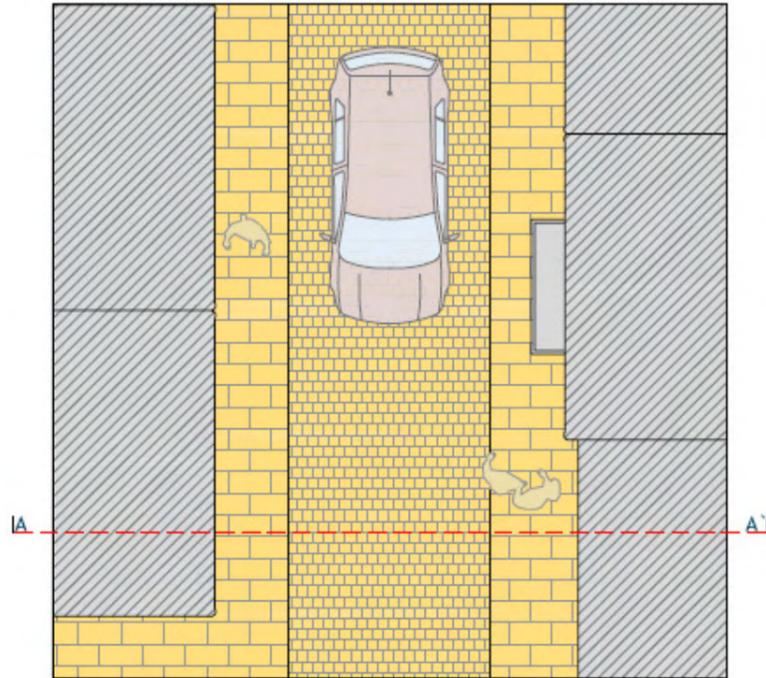
Santiago de Compostela

PERFIL 2. RUA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL OU PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO - dimensão da via entre 5,15m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua da República</p>  		<p>O principal problema na Rua da República, à semelhança da restante área de estudo, reside na total ausência de passeios, ou na sua reduzida dimensão, limitando claramente a circulação pedonal ou tornando-a perigosa, porém sendo esta uma rua de dois sentidos de trânsito optou-se por colocar o perfil-2, permitindo assim a circulação automóvel nos dois dos sentidos de trânsito.</p> <p>Dado o perfil da rua em questão que se situa nos 5,15m e 5,40m, as nossas propostas apontam para uma solução em que os fluxos pedonal e rodoviário partilham o mesmo espaço, devendo o percurso acessível utilizar um material confortável para a deslocação do peão e localizar-se no nas bermas do arruamento.</p> <p>Será importante dar a conhecer aos automobilistas, através de sinalização de trânsito, que, apesar da circulação automóvel (reduzida), a primazia é dada ao fluxo pedonal.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Santa Maria da Feira



Guimarães

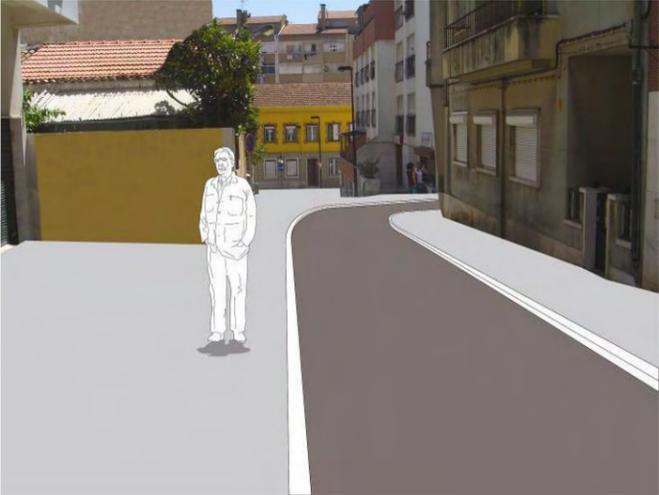


Santiago de Compostela

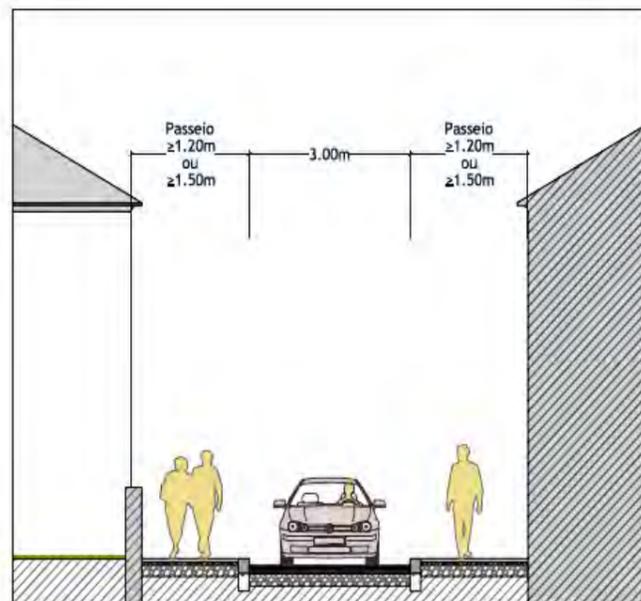
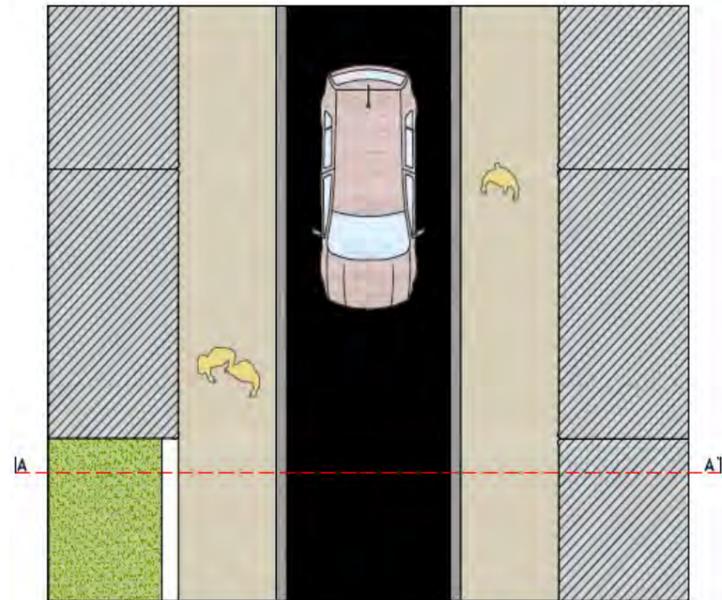


San Juan de Lucar

PERFIL 3. RUA COM UM SENTIDO DE TRÂNSITO AUTOMÓVEL E PASSEIO DE AMBOS OS LADOS - dimensão da via entre 5,40m e 8,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Primeiro de Maio</p> 		<p>A Rua Primeiro de Maio e a Rua 5 de Outubro caracterizam-se pela ausência total de passeio e passeio subdimensionado de acordo com o estabelecido no DL 163/2006.</p> <p>Assim, para as ruas com perfil médio compreendido entre 5,40m e 8,40m, e neste caso particular, propomos a reformulação da circulação automóvel para apenas um sentido de trânsito. Tendo em conta esta alteração é necessário não esquecer que será também necessário que se verifique a alteração dos sentidos das ruas envolventes com o objectivo de potenciar a fluidez do tráfego.</p>
	<p style="text-align: center;">Rua 5 de Outubro</p> 		<p>Para se obter Percursos Acessíveis a Todos é ponto assente que os passeios devem existir sempre que possível, estabelecendo canais de circulação contínuos e desimpedidos de obstáculos. Para o conforto de todos os utilizadores do percurso, deve-se assegurar não somente a regularidade do traçado em que a disposição de elementos e mobiliário urbano não deverá ocupar a largura mínima estabelecida, mas também que a escolha de pavimentos opte por materiais confortáveis.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Arouca



Sintra

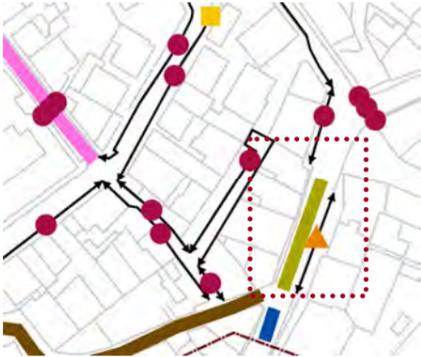


Amesterdão, Holanda



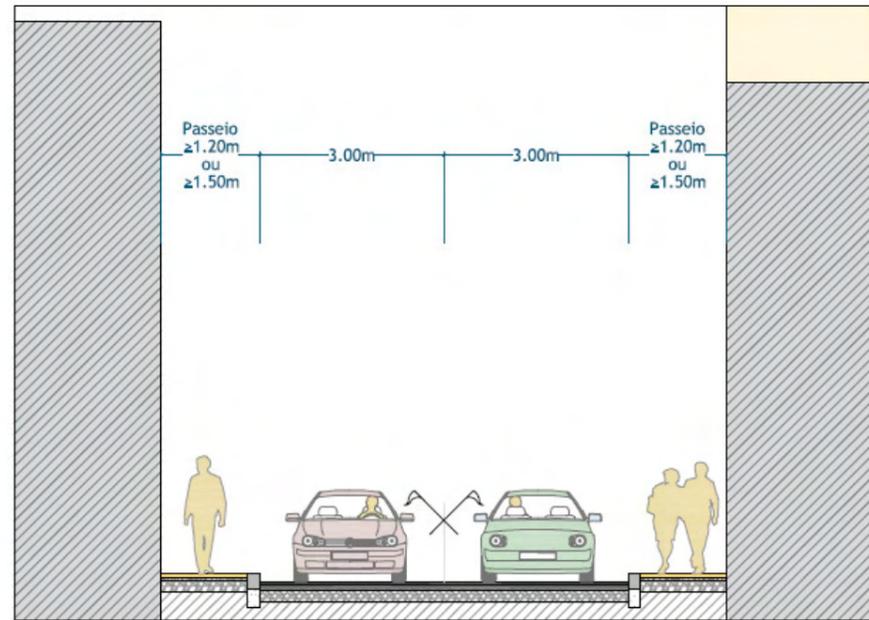
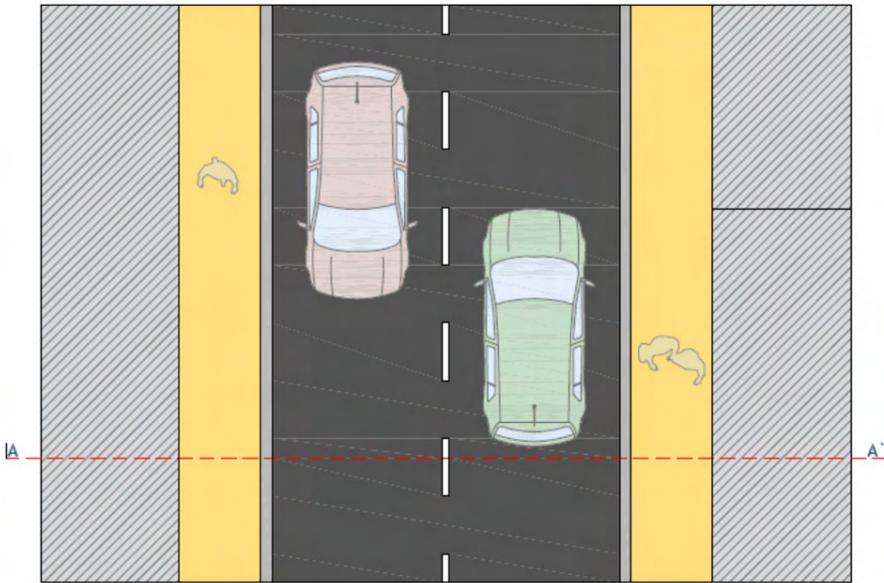
São João da Madeira

PERFIL 4. RUA COM DOIS SENTIDOS DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL E PASSEIOS DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 8,40 e 9,60m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua da República</p>  		<p>A Rua da República evidencia problemas bastante comuns em toda a sua extensão. Estes problemas consubstanciam-se nos passeios subdimensionados, limitando claramente à circulação pedonal ou tornando-a perigosa.</p> <p>Em vias de largura significativa, as vias apresenta um perfil de dimensão entre 8,40 e 9,60m, o percurso acessível aparece muitas vezes seriamente comprometido, pelo reduzido perfil do mesmo e a sua não delimitação. Nestas vias nota-se, constantemente, a primazia dada ao tráfego rodoviário descurando-se o peão.</p> <p>Para se obter em Povoia de Santa Iria Percursos Acessíveis a Todos é ponto assente que os passeios devem existir sempre que possível, estabelecendo canais de circulação contínuos e desimpedidos de obstáculos. Para o conforto de todos os utilizadores do percurso, deve-se assegurar não somente a regularidade do traçado em que a disposição de elementos e mobiliário urbano não deverá ocupar a largura mínima estabelecida, mas também que a escolha de pavimentos opte por materiais confortáveis.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Sintra



Sintra



Vila do Conde

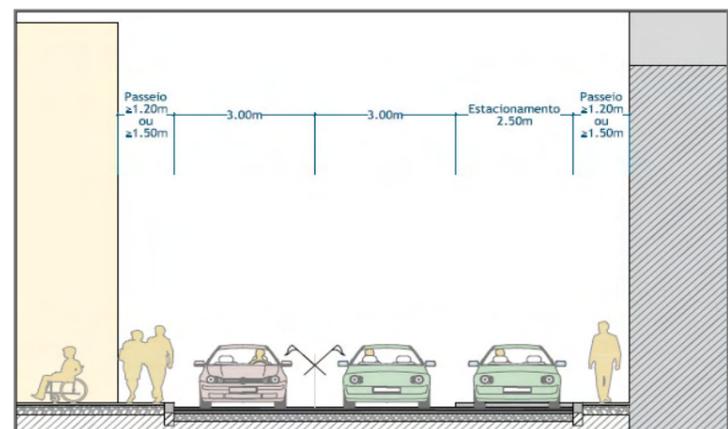
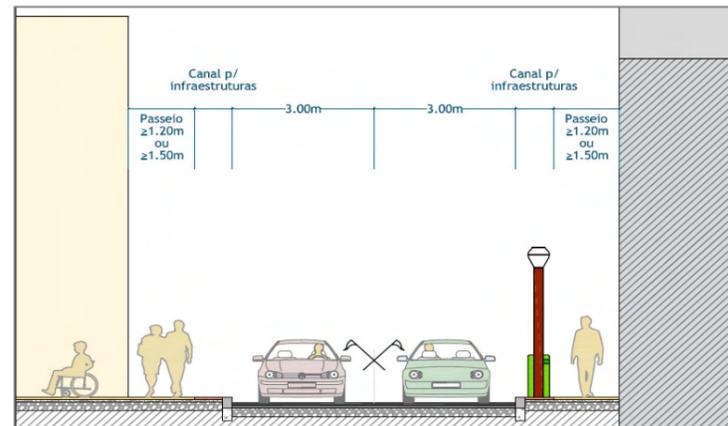
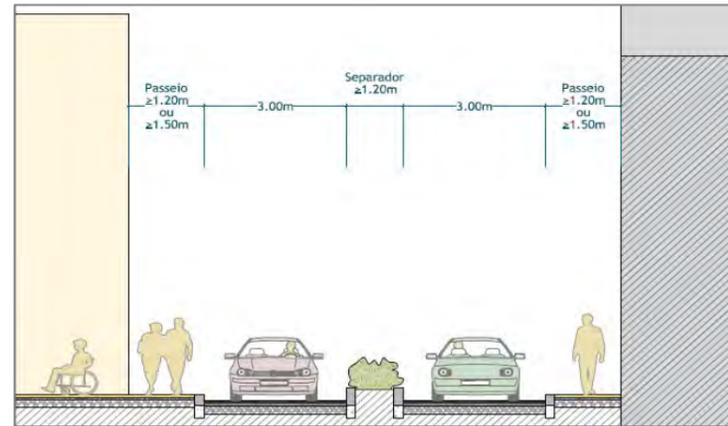


São João da Madeira

PERFIL 5.RUA COM PERFIL SUPERIOR A 9,60m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Estrada Nacional 10</p>  		<p>As ruas de perfil 5 correspondem ao valor de referência máximo dos perfis expostos anteriormente, e é neste tipo de arruamentos onde se contemplam todas as situações com maior frequência e onde é possível estruturar com maior facilidade o desenho urbano e consequentemente intervir. Assim, as possibilidades de intervenção são imensas e permitem a conciliação de soluções.</p> <p>A Estrada Nacional 10 apresenta como principais problemas a interrupção do passeio ou seu subdimensionamento, tornando a circulação dos peões perigosa, sendo esta uma via com muito movimento.</p> <p>Para fazer face aos problemas detectados, apresenta-se como soluções a manutenção dos arruamentos com dois sentidos de trânsito e a construção ou reformulação dos passeios em ambos os lados, bem como a estruturação de uma ilha central. Contudo, existe ainda a possibilidade de criação de corredores de infra-estruturas “separados” dos canais de circulação pedonal o que acarreta um conjunto significativo de benefícios e permite a resolução, da melhor forma possível, de muitos problemas no âmbito da acessibilidade e mobilidade.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO

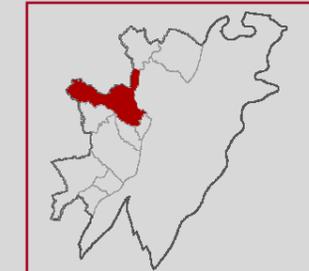


EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS

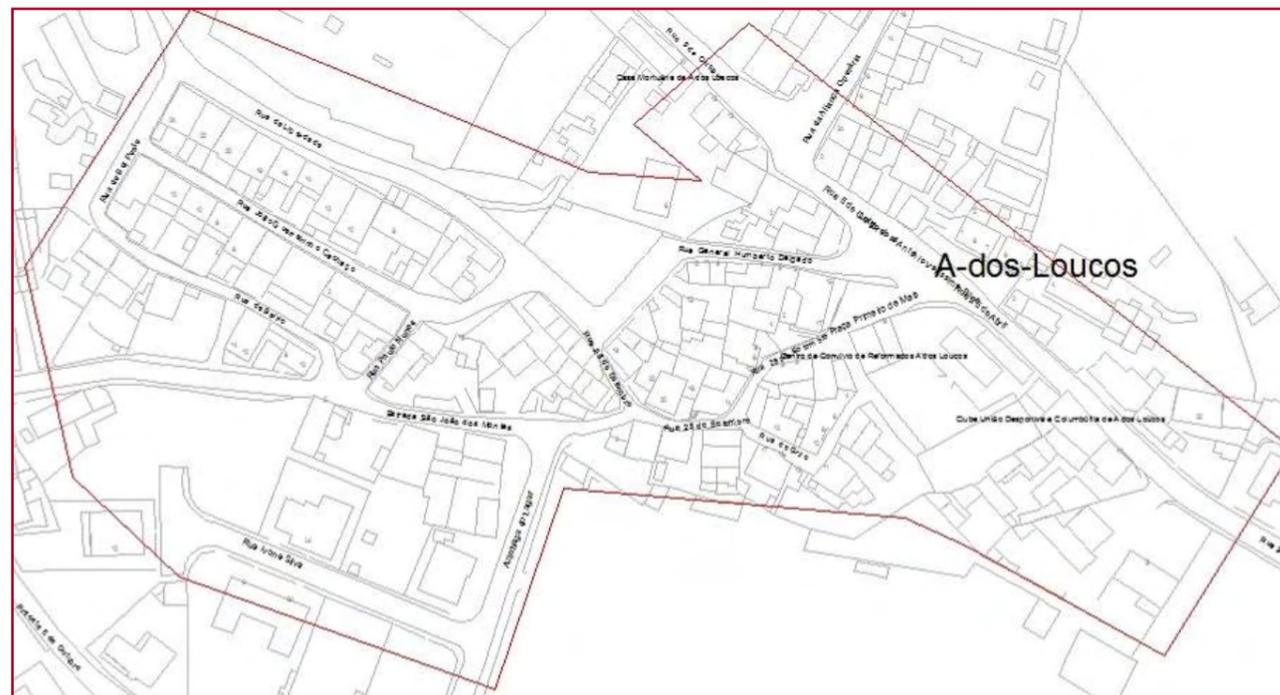




Freguesia de SÃO JOÃO DOS MONTES



08



A freguesia de São João dos Montes possui uma área total 18,1 km², na qual se registaram em 2001, 4,409 habitantes. As actividades que dominam a economia da freguesia são: indústria metalomecânica, serralharia, carpintaria, agricultura, comércio e serviços.

Na área de estudo definida para a freguesia de São João dos Montes predomina a inexistência de percursos acessíveis na maior parte dos eixos de ligação aos diferentes serviços. A ausência de passeios e a sua degradação dificulta o trânsito de peões intervindo de forma negativa na segurança de todos. Além da ausência de passeios, alguns dos existentes encontram-se subdimensionados, apresentando dimensões que não cumprem o mínimo regulamentado pela legislação.

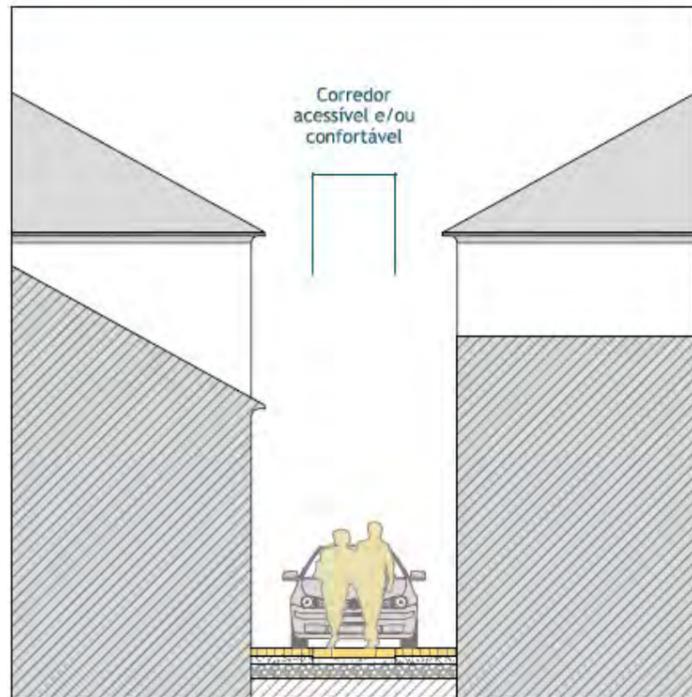
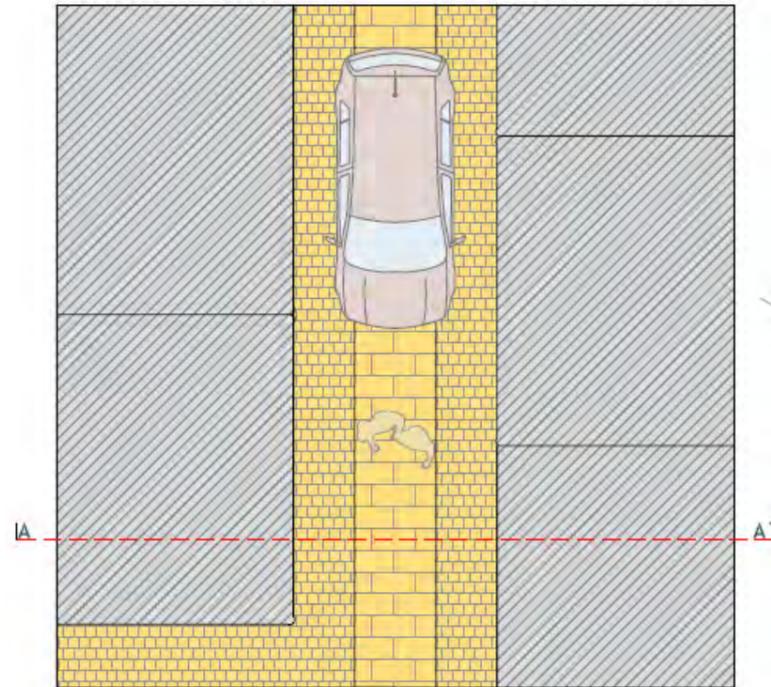
A ausência de passadeiras ao longo do percurso estudado e o facto de as existentes não se encontrarem devidamente sinalizadas e visíveis permite constatar que a mobilidade, para além de ficar dificultada põe em risco a vida dos peões, principalmente nos principais pontos de confluência de trânsito e serviços associados à escola, igreja, cemitério, e junta de freguesia.

Os percursos acessíveis devem proporcionar o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da freguesia, logo não se verificando esta situação a área de estudo em São João dos Montes é reveladora da inexistência de percursos acessíveis em virtude da ausência de passeios e passagens para peões, com destaque para as pessoas com mobilidade reduzida, que encontram nestes passeios e passadeiras obstáculos à sua deslocação já por si limitada.

PERFIL 1. RUA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL OU PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via inferior a 5,15m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Estrada São João dos Montes</p>  	<p>O perfil das Ruas ilustradas, da qual é exemplo, a Estrada São João dos Montes e Rua João Guerreirinho Cachaço sugere a alteração para rua exclusivamente pedonal ou partilhada com prioridade ao peão.</p> <p>Apesar disso, o percurso acessível não pode ser descurado e dada a dimensão actual, a criação de passeios de 1,20m implicaria a eliminação da faixa de rodagem, necessária aos residentes. Deste modo, apontamos para uma solução em que os fluxos pedonal e rodoviário partilham o mesmo espaço, devendo o percurso acessível utilizar um material confortável para a deslocação do peão e localizar-se no centro do arruamento.</p>	
	<p style="text-align: center;">Rua João Guerreirinho Cachaço</p>  	<p>Será importante dar a conhecer aos automobilistas, através de sinalização de trânsito, que, apesar da circulação automóvel (reduzida), a primazia é dada ao fluxo pedonal. Os exemplos apresentados resumem problemas detectados em ruas de perfil reduzido que não podem ser totalmente encerradas ao trânsito: ausência de percurso acessível em piso confortável, conjugado com a circulação rodoviária.</p>	

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Bilbao



Coimbra

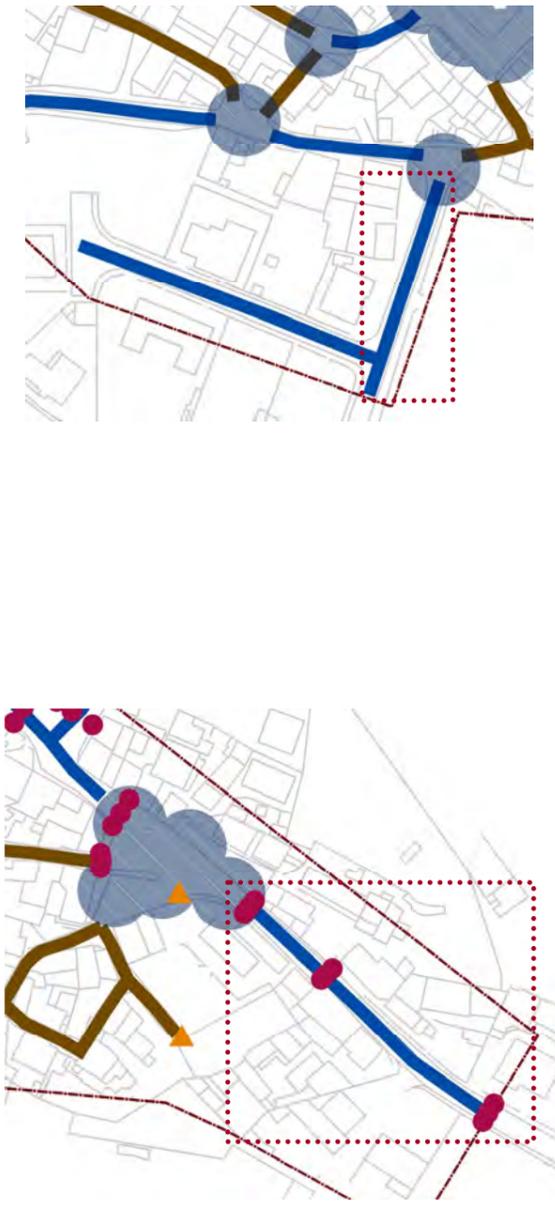


Viseu

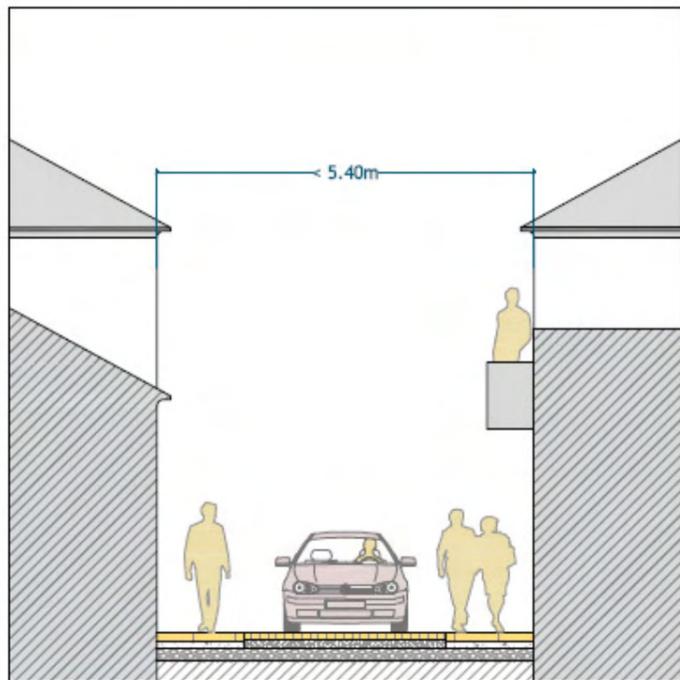
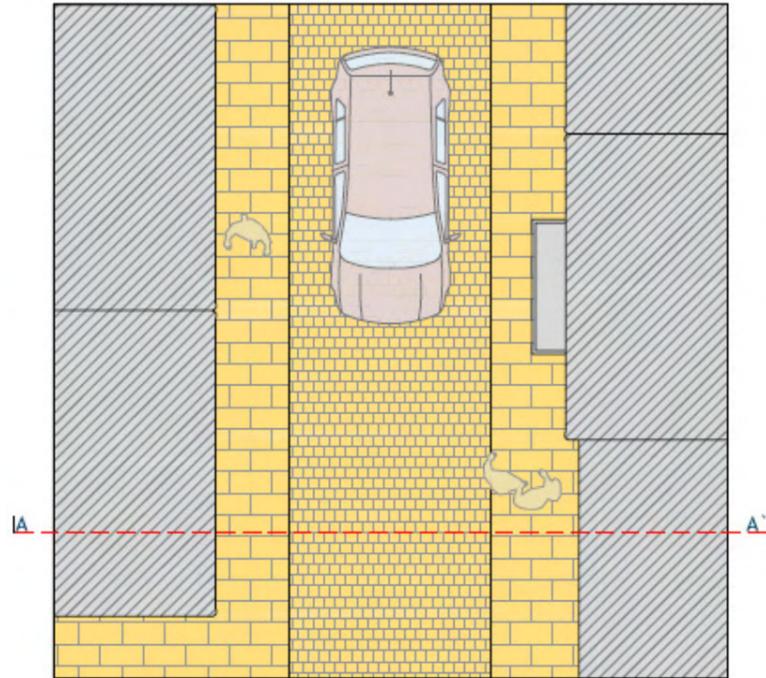


Santiago de Compostela

PERFIL 2. RUA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL OU PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO - dimensão da via entre 5,15m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Azinhaga do Lagar</p>   <p style="text-align: center;">Rua 25 de Abril</p>  	<p>A Rua 25 de Abril e Azinhaga do Lagar apresentam problemas comuns nas áreas residenciais de habitação unifamiliar.</p> <p>Estes problemas consubstanciam-se na total ausência de passeios, ou na sua reduzida dimensão, limitando claramente a circulação pedonal ou tornando-a perigosa.</p> <p>Dado o perfil das ruas em questão (largura inferior a 5,40m), ambiciona-se dotar as vias de capacidade de circulação com espaços contíguos, com pavimentos confortáveis, direccionando a estrutura do arruamento para uso pedonal partilhado.</p> <p>Deste modo, as nossas propostas apontam para a construção de passeios de 1,20m nivelados à via de circulação automóvel, com pavimento diferenciado, podendo permanecer a circulação de veículos em ambos os sentidos, para que se possam garantir percursos acessíveis em ambos os lados da via.</p>	

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Santa Maria da Feira



Guimarães

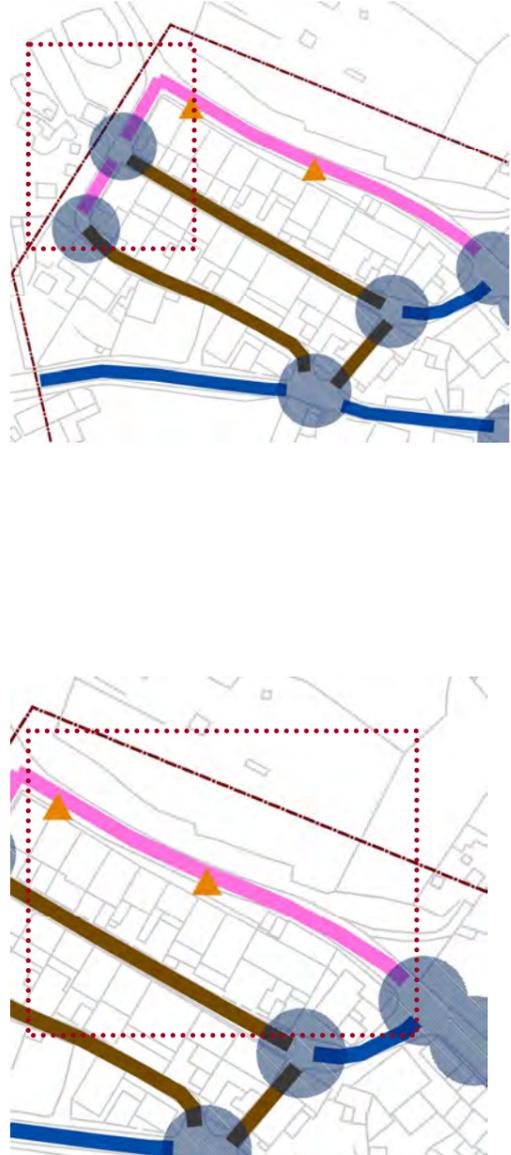


Santiago de Compostela

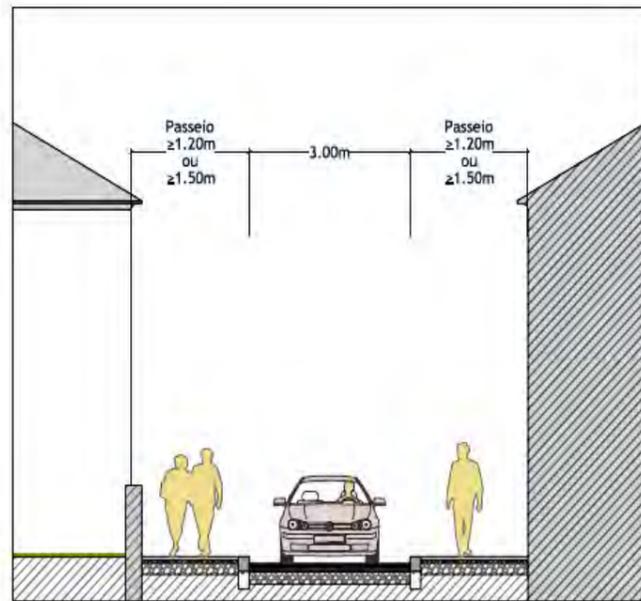
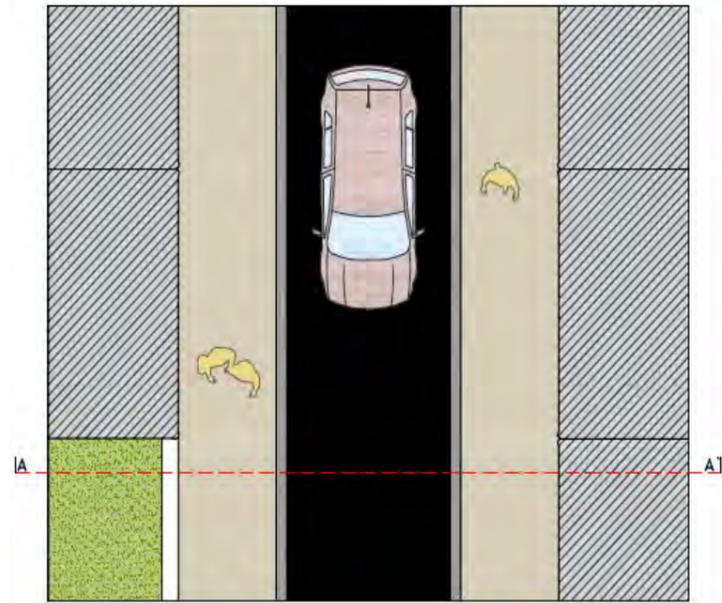


San Juan de Lucar

PERFIL 3. RUA COM UM SENTIDO DE TRÂNSITO AUTOMÓVEL E PASSEIO DE AMBOS OS LADOS - dimensão da via entre 5,40m e 8,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Sol Posto</p>  <p style="text-align: center;">Rua da Liberdade</p> 	 	<p>A Rua do Sol Posto e Rua da Liberdade caracterizam-se pela ausência total de passeio e passeios subdimensionados acordo com o estabelecido no DL 163/2006.</p> <p>Os arruamentos ilustrados, permitem a circulação automóvel em ambos os sentidos, sacrificando-se para isso a circulação pedonal, uma vez que os passeios ficam com dimensões estreitas e não dão resposta total ao seu propósito de permitir o acesso livre, seguro e confortável a toda a área urbanizada.</p> <p>Assim, para as ruas com perfil médio compreendido entre 5,40m e 8,40m, e neste caso particular, propomos a reformulação da circulação automóvel para apenas um sentido de trânsito. Tendo em conta esta alteração é necessário não esquecer que será também necessário que se verifique a alteração dos sentidos das ruas envolventes com o objectivo de potenciar a fluidez do tráfego.</p> <p>Para se obter Percursos Acessíveis a Todos é ponto assente que os passeios devem existir sempre que possível, estabelecendo canais de circulação contínuos e desimpedidos de obstáculos. Para o conforto de todos os utilizadores do percurso, deve-se assegurar não somente a regularidade do traçado em que a disposição de elementos e mobiliário urbano não deverá ocupar a largura mínima estabelecida, mas também que a escolha de pavimentos opte por materiais confortáveis.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Arouca



Sintra



Amesterdão, Holanda



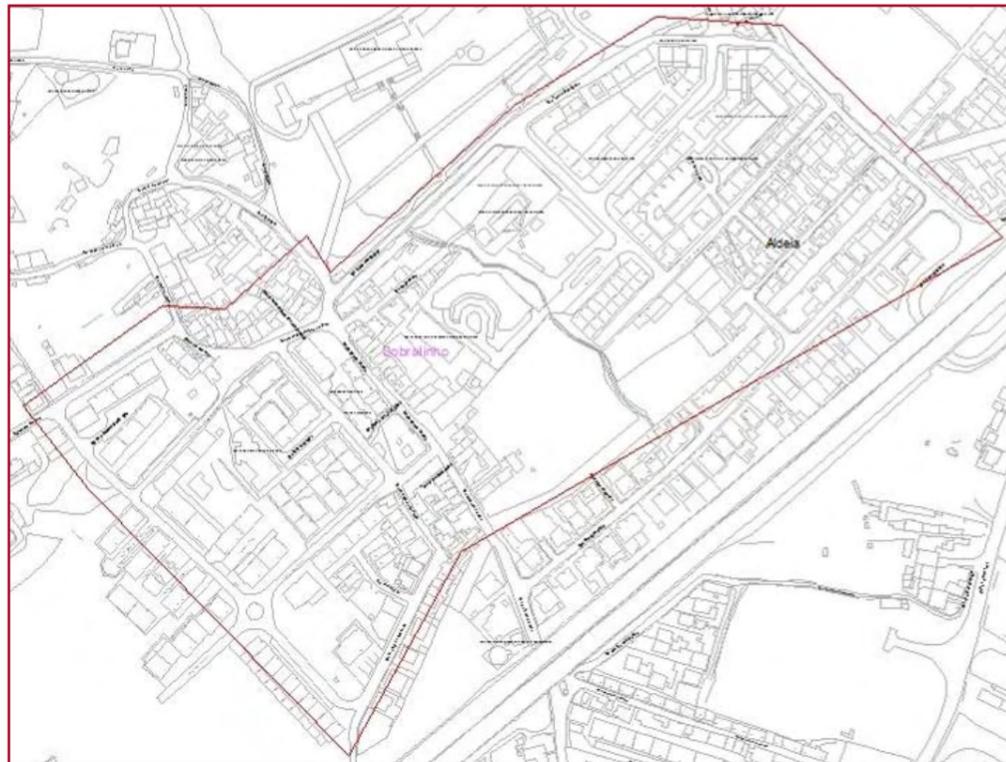
São João da Madeira



Freguesia de SOBRALINHO



09



A freguesia de Sobralinho situa-se entre a freguesia de Alverca, Alhandra e São João dos Montes. Tem cerca de 4,8km² e 4,165 habitantes, segundo os censos de 2001.no local é de assinalar a Quinta Municipal do Sobralinho, as ruínas do Convento de Nossa Senhora dos Anjos e a quinta do Bom Jesus.

Ao nível das barreiras arquitectónicas e urbanísticas encontradas na freguesia de Sobralinho destaca-se a ausência de passeio e de passadeiras, facto que condiciona a circulação segura dos peões, independentemente da sua condição física.

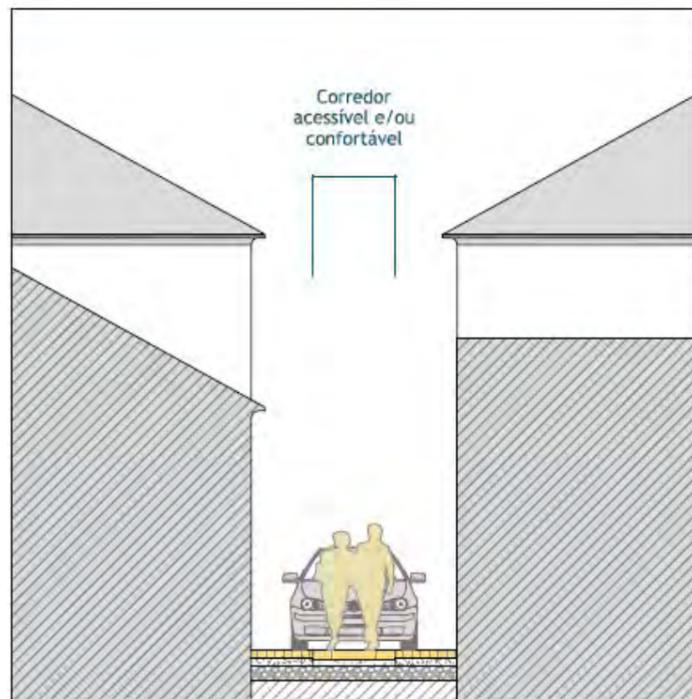
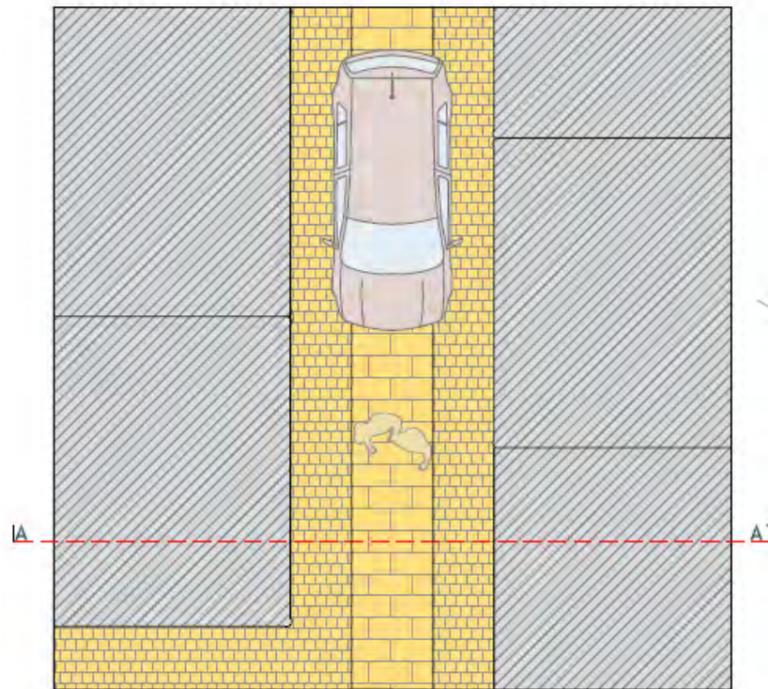
Foi igualmente detectada uma situação de paragem de transportes colectivos situada na berma da estrada, sem quaisquer condições de segurança para o peão/utente.

Esta problemática impossibilita a presença na via pública de um percurso Acessível a Todos, contínuo e livre de obstáculos, que interligue os equipamentos mencionados.

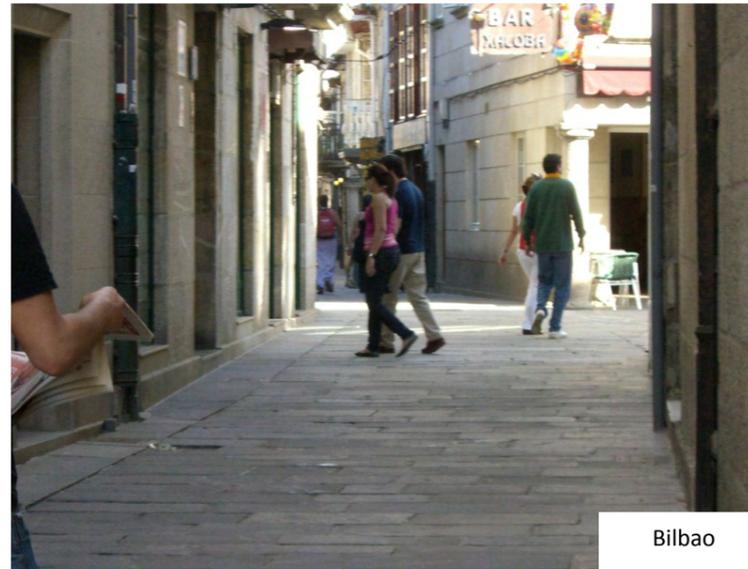
PERFIL 1. RUA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL OU PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via inferior a 5,15m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua José Augusto Marquês</p>  		<p>A Rua José Augusto Marquês e a Travessa da Torre do Relógio são ruas de perfil reduzido que não podem ser totalmente encerradas ao trânsito e onde os dois sentidos de trânsito devem ser mantidos.</p> <p>Deste modo, apontamos para uma solução em que os fluxos pedonal e rodoviário partilham o mesmo espaço, devendo o percurso acessível utilizar um material confortável para a deslocação do peão e localizar-se no centro do arruamento.</p>
	<p style="text-align: center;">Travessa da Torre do Relógio</p>  		<p>Será importante dar a conhecer aos automobilistas, através de sinalização de trânsito, que, apesar da circulação automóvel (reduzida), a primazia é dada ao fluxo pedonal.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Bilbao



Coimbra

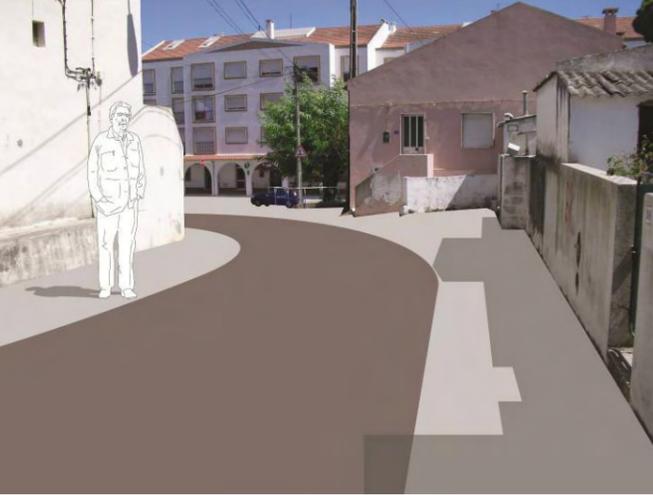


Viseu



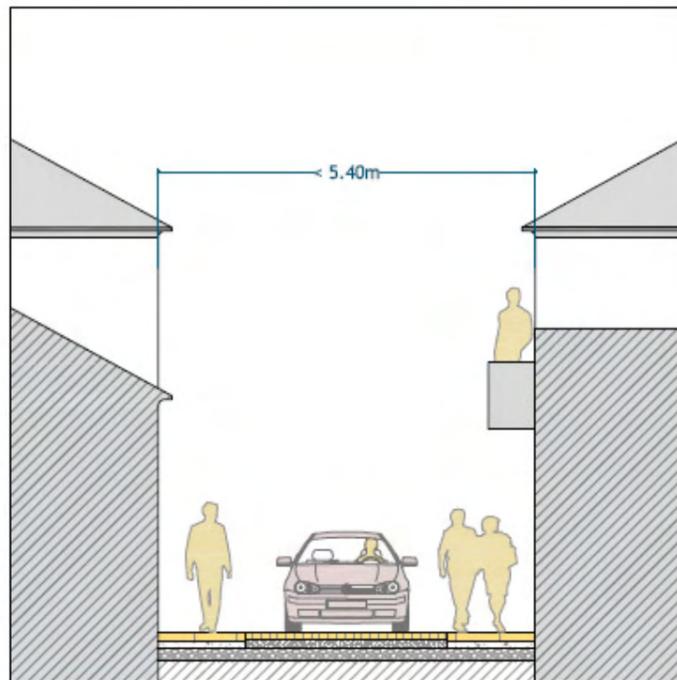
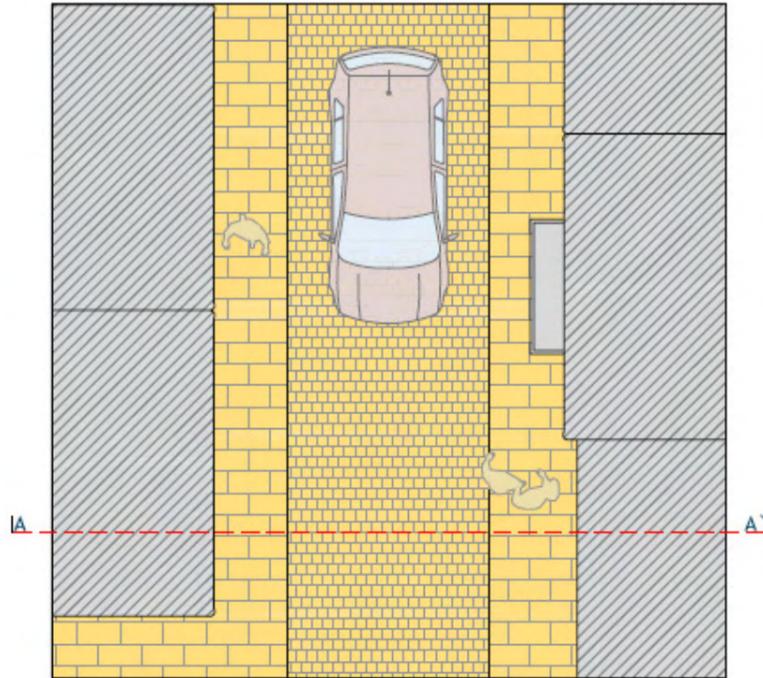
Santiago de Compostela

PERFIL 2. RUA EXCLUSIVAMENTE PEDONAL OU PARTILHADA COM PRIORIDADE AO PEÃO – dimensão da via entre 5,40m e 5,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Estrada da Graciosa</p>  <p style="text-align: center;">Rua Ricardo Espírito Santo</p> 	 	<p>O principal problema da Estrada da Graciosa e a Rua Ricardo Espírito Santo são a ausência de passeio. Dado o perfil destas ruas, que rondam os 5.2 metros, as nossas propostas apontam para passeios de 1,2m de ambos os lados da via sendo que estes devem ser construídos com material diferenciado ao da via de circulação automóvel e devem ser nivelados a via, podendo assim circular automóveis em ambos os sentidos.</p> <p>Deve existir sinalização vertical a informar a partilha da rua entre automóveis e peões, sendo que a prioridade deve sempre ser dada ao peão.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO

EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Santa Maria da Feira



Guimarães



Santiago de Compostela

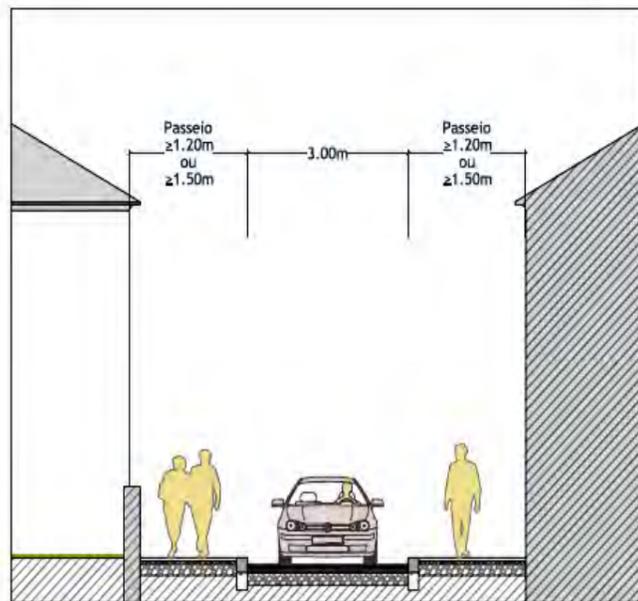
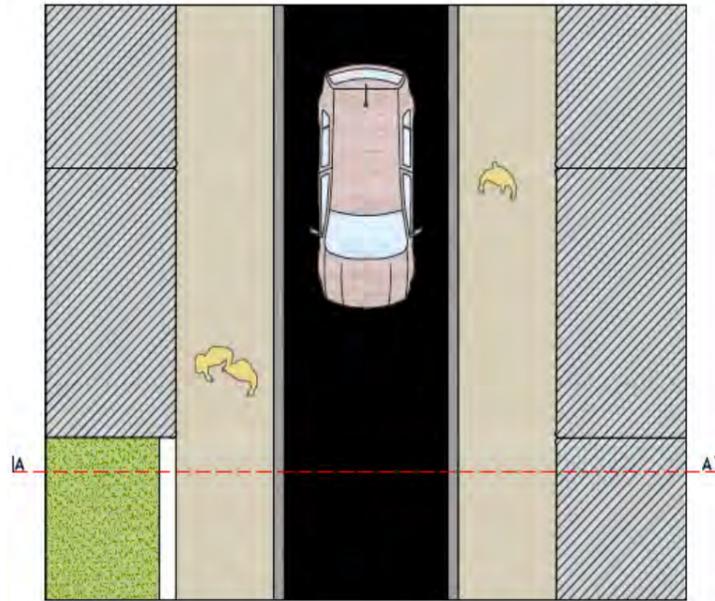


San Juan de Lucar

PERFIL 3. RUA COM UM SENTIDO DE TRÂNSITO AUTOMÓVEL E PASSEIO DE AMBOS OS LADOS - dimensão da via entre 5,40m e 8,40m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Manuel Joaquim dos Reis</p>  	 	<p>A Rua Manuel Joaquim dos Reis caracteriza-se pela ausência de passeios e passeios subdimensionados.</p> <p>Assim, para as ruas com perfil médio compreendido entre 5,40m e 8,40m, e neste caso particular, propomos a reformulação da circulação automóvel para apenas um sentido de trânsito. Tendo em conta esta alteração é necessário não esquecer que será também necessário que se verifique a alteração dos sentidos das ruas envolventes com o objectivo de potenciar a fluidez do tráfego.</p> <p>Para se obter em Sobralinho Percursos Acessíveis a Todos é ponto assente que os passeios devem existir sempre que possível, estabelecendo canais de circulação contínuos e desimpedidos de obstáculos. Para o conforto de todos os utilizadores do percurso, deve-se assegurar não somente a regularidade do traçado em que a disposição de elementos e mobiliário urbano não deverá ocupar a largura mínima estabelecida, mas também que a escolha de pavimentos opte por materiais confortáveis.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Arouca



Sintra



Amesterdão, Holanda

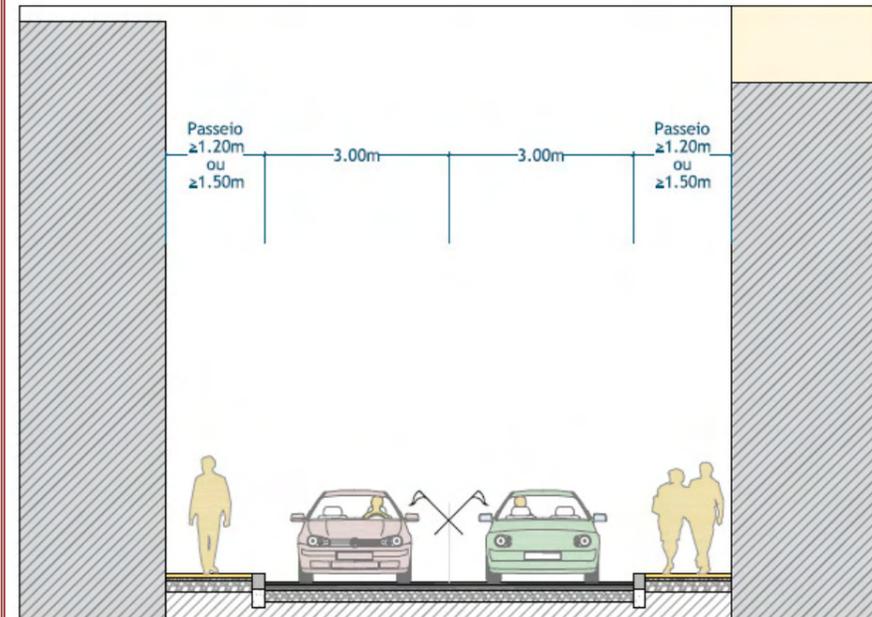
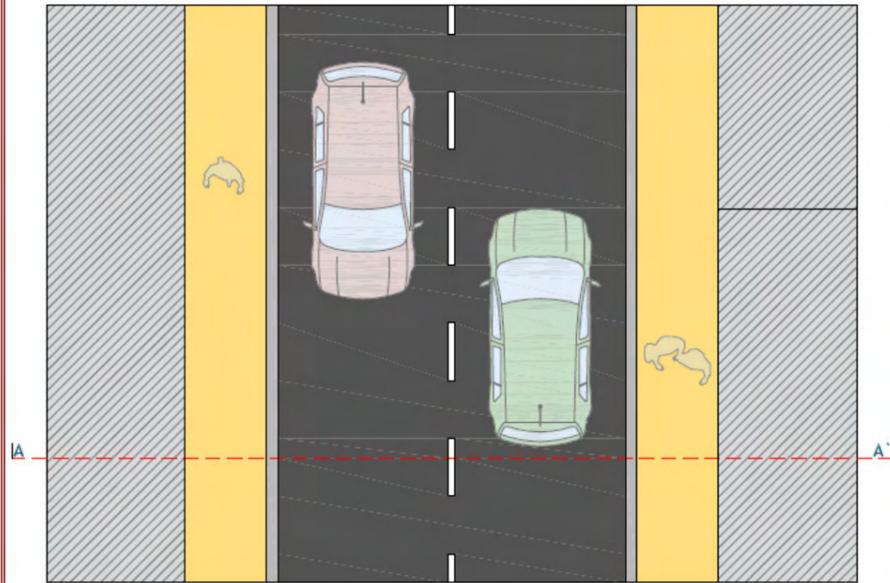


São João da Madeira

PERFIL 4. RUA DE UM SENTIDO DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL COM PASSEIO DE AMBOS OS LADOS – dimensão da via entre 8,40m e 9,60m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Primeiro de Maio</p> 		<p>À semelhança de outras freguesias que também são atravessadas pela Estrada Nacional 109 EN329, esta apresenta problemas bastante comuns as áreas residenciais de habitação unifamiliar.</p> <p>Dado o perfil deste troço da estrada em questão, que se situa nos 8,6m, as nossas propostas apontam para passeios de 1,2m ou 1,5m e dois sentidos de circulação automóvel, para que se possam garantir percursos acessíveis em ambos os lados da via.</p>
	<p style="text-align: center;">Rua Paços do Sobralinho</p> 		<p>Nas áreas onde não é possível a construção de passeios de ambos os lados, devido ao estrangulamento da via, muitas das vezes associada a presença de habitação de ambos os lados, propõe-se para estas situações a construção de passeios nivelados a via com pavimento diferenciado e seguro e sinalização de prioridade ao peão, de modo assegurar a segurança destes.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Sintra



Sintra

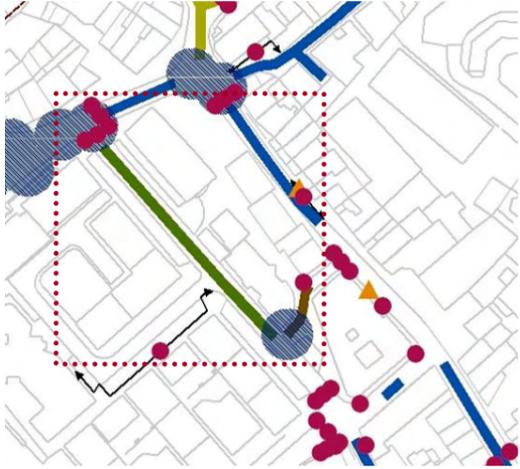


Vila do Conde

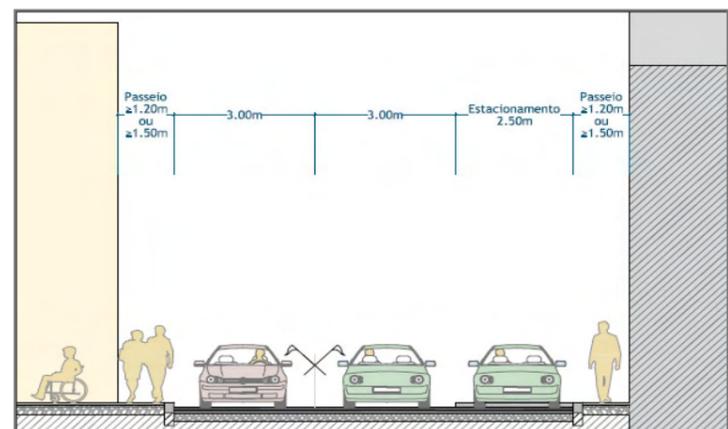
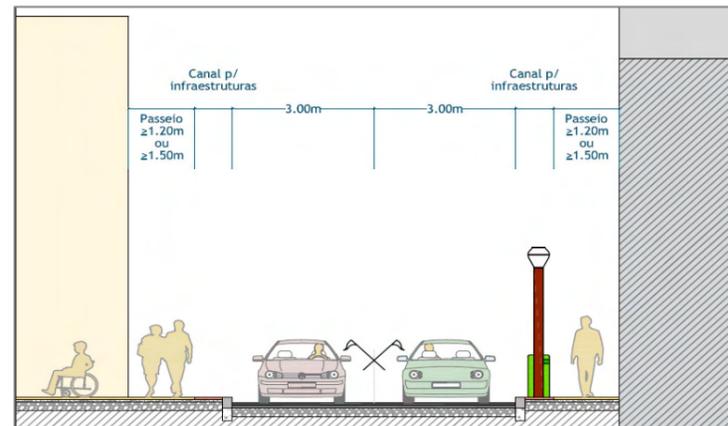
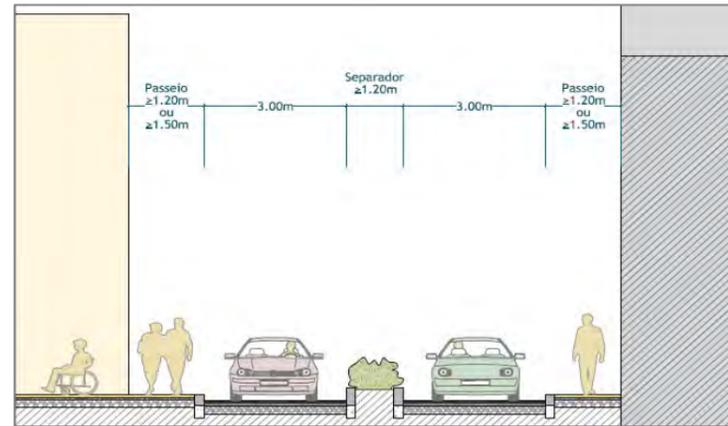


São João da Madeira

PERFIL 5. RUA COM PERFIL SUPERIOR A 9,60m

ÁREA E LOCALIZAÇÃO DOS EXEMPLOS	SITUAÇÃO EXISTENTE	ESQUIÇO DE ADAPTAÇÃO DO PERFIL TIPO	PROBLEMAS E SOLUÇÕES TIPO
	<p style="text-align: center;">Rua Soeiro Pereira Gomes</p> 		<p>As ruas de perfil 5 correspondem ao valor de referência máximo dos perfis expostos anteriormente, e é neste tipo de arruamentos onde se contemplam todas as situações com maior frequência e onde é possível estruturar com maior facilidade o desenho urbano e conseqüentemente intervir. Assim, as possibilidades de intervenção são imensas e permitem a conciliação de soluções.</p>
	<p style="text-align: center;">Rua Manuel Joaquim dos Reis</p> 		<p>A Rua Soeiro Pereira Gomes e a Rua Manuel Joaquim dos Reis apresenta como principais problemas a ausência de passeio e passeios subdimensionados. Face a este problema, e dado o perfil em que a estrada se insere, apresenta-se como soluções a manutenção dos arruamentos com dois sentidos de trânsito e a construção dos passeios em ambos os lados, bem como a estruturação de uma ilha central. Contudo, existe ainda a possibilidade de criação de corredores de infra-estruturas “separados” dos canais de circulação pedonal o que acarreta um conjunto significativo de benefícios e permite a resolução, da melhor forma possível, de muitos problemas no âmbito da acessibilidade e mobilidade.</p>

PERFIL TIPO RECOMENDADO



EXEMPLOS NACIONAIS/INTERNACIONAIS DE BOAS PRÁTICAS



Marinha Grande, Portugal



Marinha Grande, Portugal



Bilbao, Espanha



Bilbao, Espanha