

Identificação

Designação: Centro de Saúde de Castanheira do Ribatejo

Localização: Rua Dr. José Azeredo Perdigão


Descrição, Função ou Uso do Edifício: Local onde se presta uma atenção primária de saúde a indivíduos e famílias, considerando estas como elementos de uma comunidade com os seus problemas, necessidades e comportamentos.



3.3.37

Registo Fotográfico	Diagnóstico do Edifício	Proposta de Eliminação das Barreiras Arquitectónicas
	<p>Acesso exterior ao edifício</p> <ul style="list-style-type: none"> - O espaço exterior público envolvente ao edifício em estudo tem os acessos pavimentados com um material irregular. - Não existe passadeiras nas proximidades. - Existe estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida, mas não está regulamentar devido à falta de sinalização no pavimento, à falta da respectiva faixa lateral de 1m e à falta da demarcação do lugar de estacionamento com cor contrastante. A sinalização vertical também não está conforme o regulamento. - Existe rebaixamento do passeio adjacente ao lugar de estacionamento destinado a pessoas com mobilidade reduzida. 	<p>Propõe-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - O pavimento deve ser corrigido para que a sua utilização seja feita de uma forma confortável e sem barreiras. - O lugar de estacionamento exclusivo para pessoas com mobilidade reduzida deve ter 2,50X5,00X (1,00m lateral). O piso deverá estar demarcado com cor contrastante e o sinal horizontal com símbolo internacional deverá ser inscrito no pavimento bem como o respectivo sinal vertical. - O mobiliário urbano deve estar direccionado para um design inclusivo.
	<p>Acesso ao edifício</p> <ul style="list-style-type: none"> - A cota interior do edifício é mais elevada que a do exterior. O acesso é feito por rampa e por degraus. - Os degraus têm dimensões regulamentares. - A rampa tem inclinação e dimensão regulamentar. - A porta de entrada é composta por duas folhas e cada uma tem 0,93m de largura, regulamentar. O acesso é nivelado. Existem ainda duas outras entradas secundárias: porta de entrada 2 composta por três folhas de correr com 1,18m de largura total e soleira com 0,07m de altura, não regulamentar e porta de entrada 3 com 0,88m de largura e entrada de nível, regulamentar. - O puxador é fixo e dificulta o manuseamento por parte de pessoas com mobilidade reduzida. 	<p>Propõe-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A iluminação deve estar garantida nos principais pontos deste espaço.

Registo Fotográfico	Diagnóstico do Edifício	Proposta de Eliminação das Barreiras Arquitectónicas
	<p>Distribuição no edifício</p> <ul style="list-style-type: none"> - Este edifício estrutura-se em três pisos, sendo um deles o piso -1. O acesso aos vários pisos é feito por escadas e por elevador. - Existe um corredor que tem dimensão não regulamentar no entanto os restantes corredores, átrios e espaços de distribuição são amplos, permitindo espaço de passagem e de manobra. - A cabine do elevador tem dimensões regulamentares. A porta também tem dimensão regulamentar, no entanto os botões do interior não têm escrita Braille nem alto-relevo. - As escadas apesar de terem os degraus com dimensões regulamentares, têm largura não regulamentar. O corrimão tem altura não regulamentar. 	<p>Propõe-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Os espaços de estar e canais de circulação têm de ter um vão mínimo de 1,20m, não só para executar manobras mas também para o cruzamento de pessoas. - Os degraus devem ter 0,28m (cobertor) e 0,18m (espelho), a guarda deve estar a uma altura entre os 0,85m e os 0,90 m e a largura livre das escadas deverá ser de 1,20m. - As escadas e rampas devem apresentar faixas de aproximação de textura e cor contrastantes, no início e fim de cada lanço, devem ainda ostentar um pavimento regular e antiderrapante.
	<p>Acesso a dependências e instalações</p> <ul style="list-style-type: none"> - Existe uma porta interior não regulamentar devido à sua largura, pois é inferior à dimensão estipulada em regulamento. - O design dos puxadores das portas está direccionado para um design inclusivo, permitindo o manuseamento por parte de pessoas com mobilidade reduzida. 	<p>Propõe-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A substituição e correcção de todas as portas, assegurando um vão mínimo de abertura de 0,77m, mínimo legal.
	<p>Dependências</p> <ul style="list-style-type: none"> - As dependências têm a disposição do mobiliário de forma organizada e que permite espaços de passagem e de manobra amplos. - Existe Instalação Sanitária dirigida a pessoas com Mobilidade Reduzida, regulamentar. - Os balcões de atendimento são rebaixados e têm 0.84m de altura, regulamentar. O balcão do bar tem 1,10 de altura e sem rebaixo, não regulamentar. 	<p>Propõe-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - O balcão do bar tem que ter uma zona livre para aproximação frontal ou lateral e o balcão terá de ser rebaixado (0,75m a 0,85m) e com uma extensão não inferior a 0,8m para poder ser utilizado por pessoas com mobilidade reduzida. - Os pavimentos de todo o edifício devem ser estáveis, não se deslocando quando sujeitos a acção mecânica. - Devem ser previstos lugares especialmente destinados a pessoas com mobilidade reduzida distribuídos por vários pontos da sala e devem estar devidamente dimensionados, conforme a secção 3.6. do regulamento.

Registo Fotográfico	Diagnóstico do Edifício	Proposta de Eliminação das Barreiras Arquitectónicas
	<p>Sinalética</p> <ul style="list-style-type: none"> - Apesar algumas dependências terem presença de sinalética, esta mostra-se ineficaz, uma vez que apresenta uma localização e dimensionamento não recomendados. Esta sinalética não é a definitiva. - Detectou-se uma completa ausência de sinalética dirigida para os invisuais (Braille) e para os surdos (sinais luminosos). 	<p>Propõe-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A melhoria da acessibilidade de informação ao nível das placas de informação, altura, dimensionamento, localização, contraste, Braille e dispositivo luminoso.

Síntese da Eliminação das Barreiras Arquitectónicas:	Remissão para a Orientação Técnica
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Relocalização do Mobiliário Urbano para Acesso Exterior Acessível 	<p>Ponto 3.2.4. Espaço Exterior Privado: Elementos Urbanos</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localização e Dimensionamento de lugares de estacionamento destinados a Pessoas com Mobilidade Reduzida 	<p>Ponto 3.2.1.5. Estacionamento</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distribuição: Localização e dimensões dos acessos verticais (escadas, rampas, elevadores e plataformas elevatórias) 	<p>Pontos 3.2.2.4., 3.2.2.5., 3.2.2.6. e 3.2.2.7. Acessos Verticais: escadas, rampas, elevadores e plataformas elevatórias</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distribuição: dimensões dos acessos horizontais em equipamentos de ensino e formação 	<p>Ponto 3.2.3.3. Equipamentos com usos específicos: Edifícios e instalações escolares e de formação</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distribuição: dimensões dos acessos horizontais 	<p>Ponto 3.2.2.3. Acessos Horizontais</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dimensionamento de Portas 	<p>Ponto 3.2.2.2. Portas</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Área de atendimento: dimensionamento do balcão de atendimento 	<p>Ponto 3.2.3.1. Áreas de Atendimento</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localização e Dimensionamento de Sinalética 	<p>Ponto 3.2.3.4 Sinalética</p>



TRANSPORTES

4

4.1. Introdução



Figura 4.1. Extracto da rede de transportes rodoviários colectivos da operadora Boa Viagem em Vila Franca de Xira

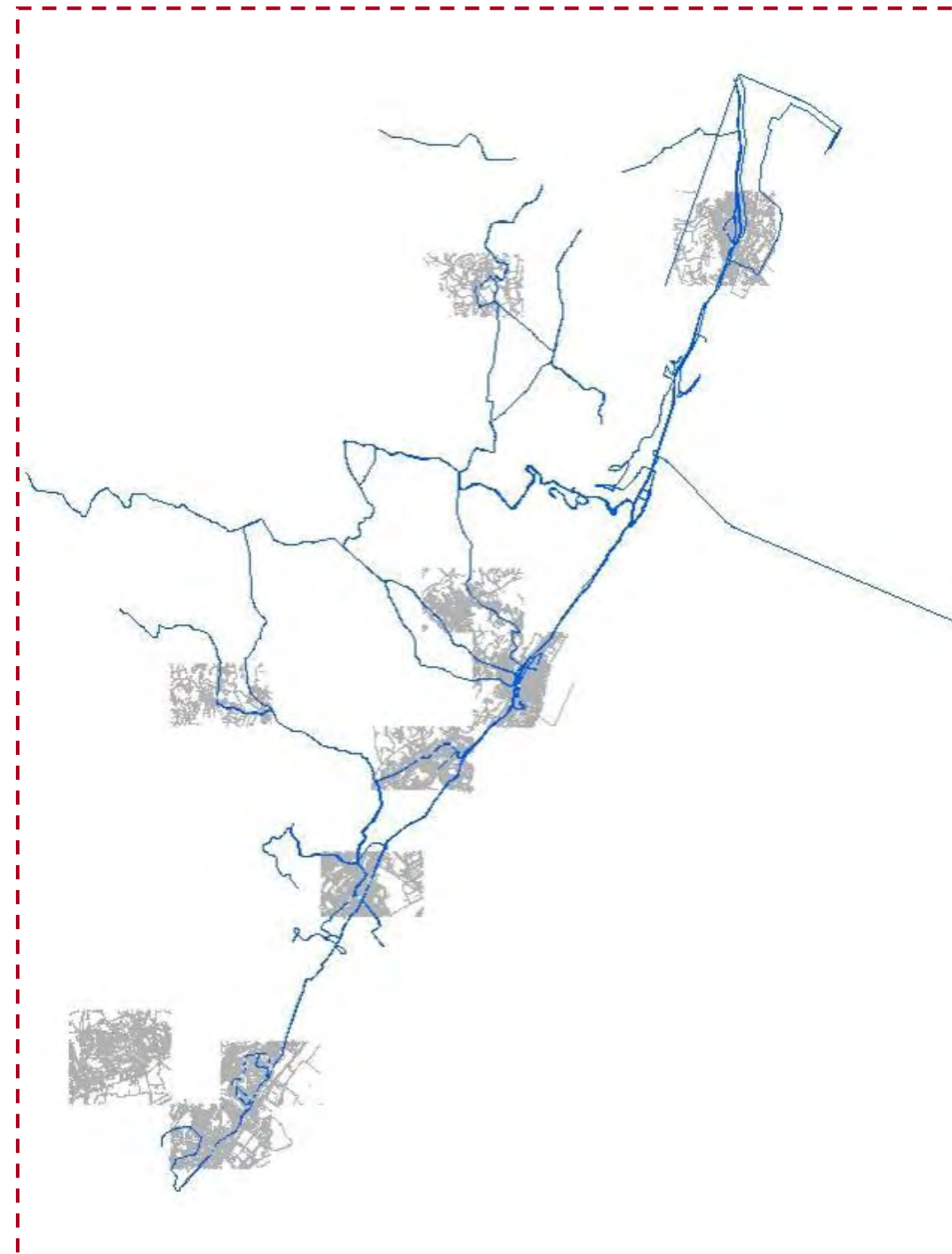


Figura 4.2. Extracto da rede de transportes rodoviários colectivos da operadora Boa Viagem em Vila Franca de Xira

A acessibilidade dos meios de transporte colectivo, é um dos aspectos fundamentais na elaboração de um plano de Acessibilidade a nível municipal.

A deslocação de pessoas com mobilidade condicionada, é dificultada pela morfologia e estrutura viária, sendo a utilização dos transportes importante na constituição de uma alternativa viável de deslocação. Aumentar os níveis de acessibilidade em todo o território, através da criação de uma rede de transportes acessíveis, permitirá que todos sejam participantes na vida em sociedade, independentemente das suas capacidades.

A melhoria da acessibilidade em transportes passa quer pela existência de infra-estruturas de apoio acessíveis, quer pela adaptação das frotas a operar nessa rede (ver figura 4.1. e 4.2.).

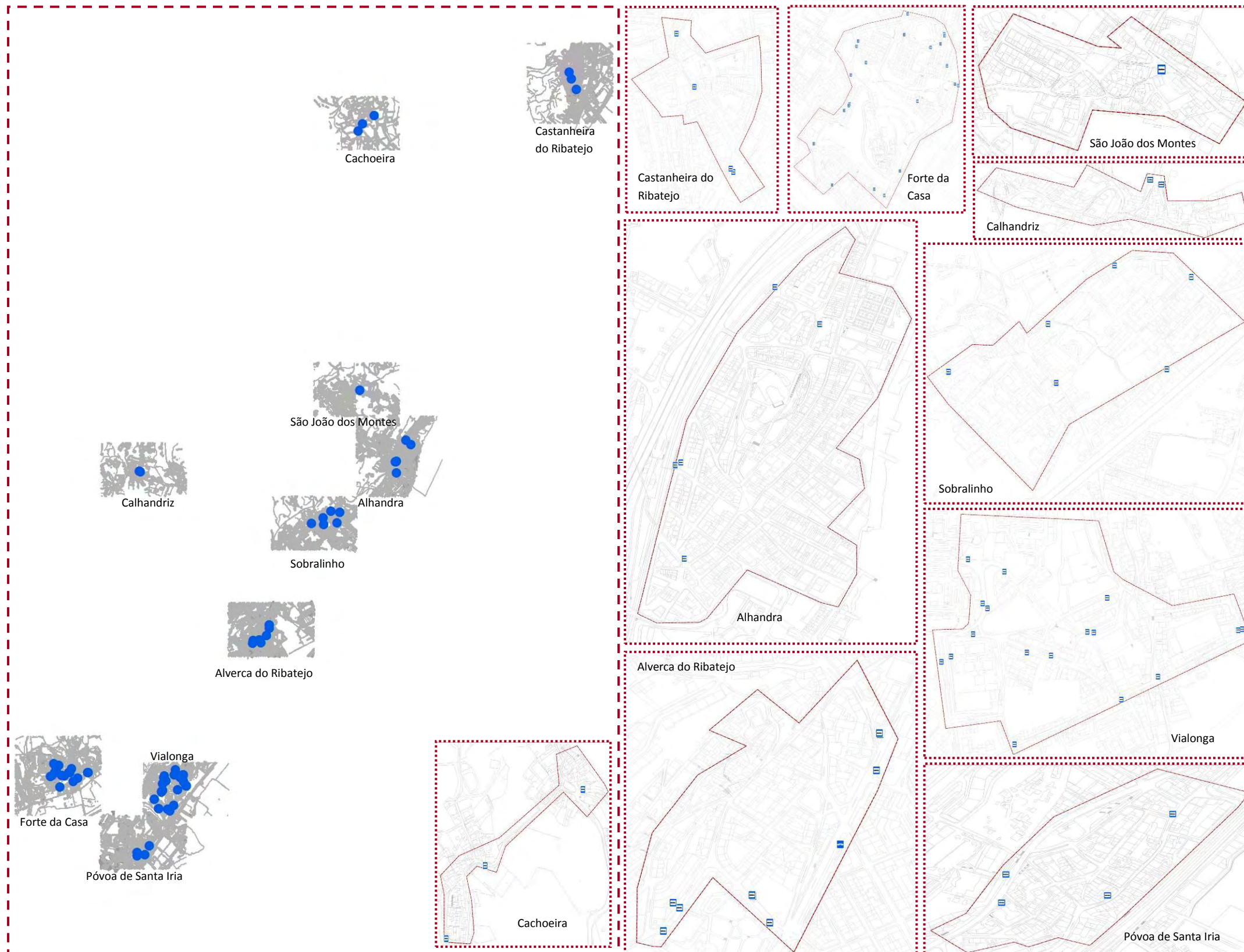


Figura 4.3. Extracto da localização de infra-estruturas de transportes rodoviários colectivos em Vila Franca de Xira

Figura 4.4. Extracto da localização de infra-estruturas de transporte rodoviários colectivas na área de Intervenção do Município de Vila Franca de Xira

Se, na sua maioria, as paragens são da responsabilidade da Câmara Municipal, por se encontrarem em espaço público, cumprindo a esta entidade as alterações para a melhoria das condições de acessibilidade (ver figura 4.5.), quando nos referimos à frota a forma de abordagem terá de ser forçosamente diferente.

No entanto, será fundamental recordar que, intervenções nas paragens melhorando a sua acessibilidade, só produzirão o efeito desejado, se os operadores que delas se servem convergirem, também, na direcção de uma melhoria das suas frotas.

4.2. Metodologia

CONDIÇÕES (ÓPTIMAS) DE ACESSIBILIDADE

Frota	
Z	Inexistência de barreiras físicas nas portas de entrada e/ou saída do veículo;
Z	Mecanismo que permita transpor a barreira física caso exista (rampas, plataformas elevatórias, etc.);
Z	Comunicação visual: identificação imediata do operador, nº e destino da linha;
Z	Integração de painéis electrónicos com sistemas de áudio no interior e exterior;
Z	Apoios e corrimãos de cor contrastantes ao longo do veículo e dispostos de forma a atender às disparidades de tamanho dos utilizadores;
Z	Botões de paragem que permitam a percepção visual e táctil, localizados ao longo de todo o veículo e emitindo sinais sonoros e visuais;
Z	Reserva de local para acomodação de cadeiras de rodas e carrinhos de bebé, equipados com sistemas de travagem;
Infra-estruturas	
Z	Acesso de nível a paragens
Z	Disponibilização de informação de rede, acessível para todos;
Z	Não obstrução do percurso acessível dos passeios com a colocação de abrigos;
Z	Corredor de entrada no abrigo de pelo menos 0,8 metros;
Z	Existência de local reservado à acomodação de uma cadeira de rodas sob o abrigo;
Z	Abrigos dimensionados ao fluxo de utilização;
Z	As placas de sinalização de paragem (postiletas, mupis, etc.) não devem impedir a livre circulação;
Z	Faixas tácteis de acesso aos veículos paralelas à via e continuação com faixas tácteis de direcção;

Figura 4.5. Condições de acessibilidade (adaptado do Plano Brasil Acessível)

As propostas de intervenção que apresentamos, no ponto seguinte, assentam na definição de linhas orientadoras que o município poderá utilizar, para determinar a execução das intervenções que considerar prioritárias. Em primeiro lugar convém salientar que nas propostas que se seguem, foram elaboradas análises, às condições de acessibilidade (ver figura 4.5). Esta análise foi efectuada no que diz respeito às infra-estruturas de apoio dos serviços de transporte colectivo. Esta é uma análise mais generalista no que diz respeito aos Serviços de Táxi e aos Operadores de Autocarros em virtude da ausência de informação disponível que permita de forma eficiente caracterizar o estado actual dos veículos de transporte colectivo a funcionar no município de Vila Franca de Xira.

A opção por uma análise mais generalista, no caso, dos Serviços de Táxi surge pelo facto de, apesar de poderem estar constituídos em “central”, são na sua maioria propriedade dos condutores, tornando impossível analisar todas as viaturas licenciadas pela Câmara Municipal.

No caso dos serviços de **transporte rodoviário colectivo** foi ainda realizada uma análise detalhada de infra-estruturas. As propostas assentam em dois modelos de fichas de caracterização:

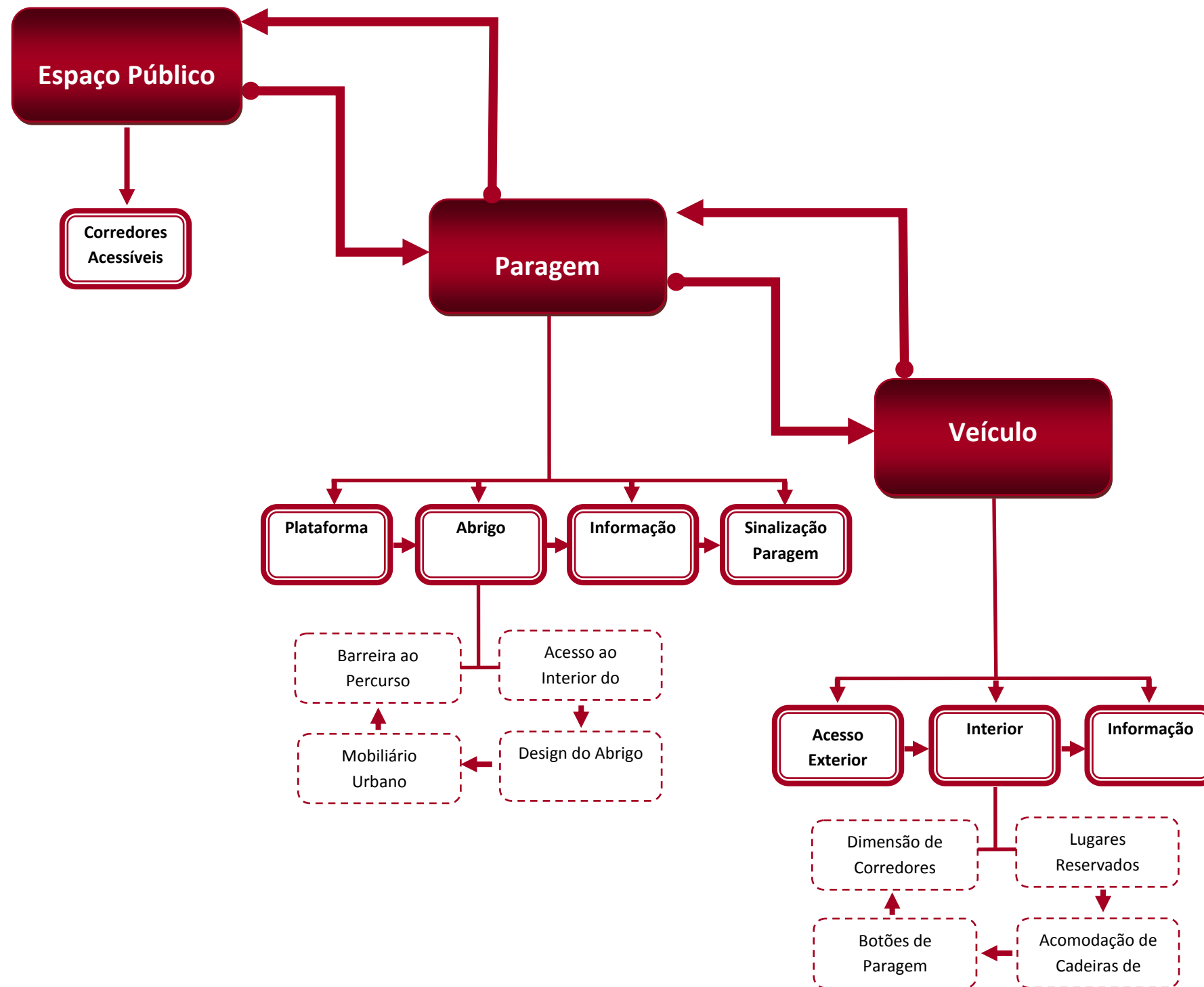


Figura 4.6. Etapas das viagens em transporte colectivo

• **Genéricas** - tipologias de problemas e orientações de resolução, para paragens e veículos;

• **Específicas** - problemas e orientações de resolução, para as tipologias de problemas, encontradas nas paragens inacessíveis da área em análise.

Para a análise das paragens é imprescindível a consulta das plantas de paragens inacessíveis, onde são cartografados os problemas encontrados nas mesmas.

Etapas de Viagem

Antes de avançar para a definição detalhada das tipologias de problemas, que paragens e veículos podem apresentar, convém especificar o que pressupõe a realização de uma viagem em Transporte Colectivo.

Optar pela realização de uma viagem neste modo de transporte, implica conhecer a acessibilidade das 5 etapas, fundamentais (ver figur a4.6), de uma viagem. As etapas principais são:

- Chegar à paragem – **Espaço Público**;
- Aceder à paragem e à informação sobre os transportes – **Paragem**;
- Aceder ao veículo e utilizar o serviço de transporte – **Veículo**;

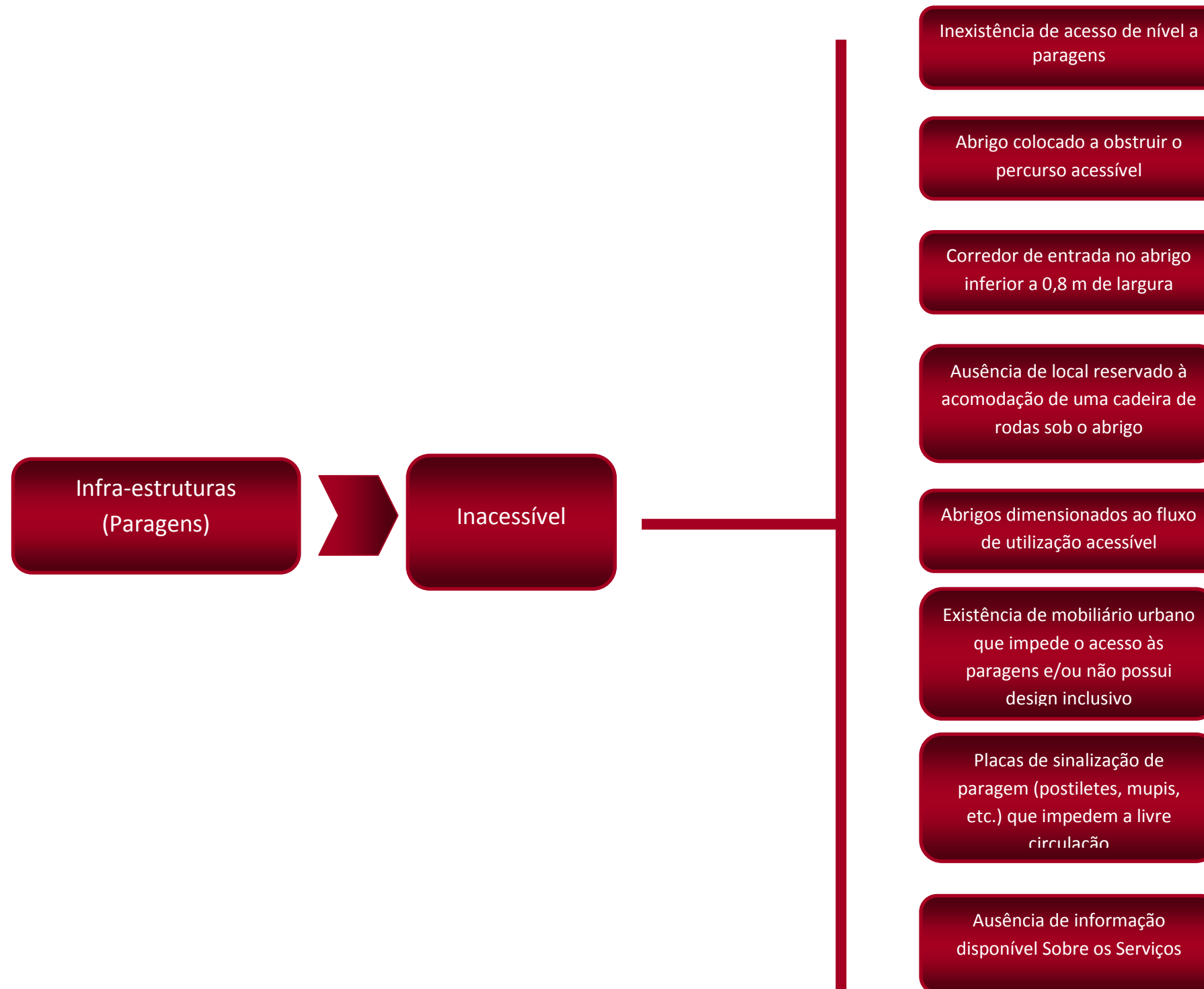


Figura 4.7. Paragens inacessíveis (tipologias de problemas)

- Abandonar o veículo – **Paragem**
- Chegar ao destino – **Espaço Público.**

No entanto, estas 5 etapas são bem mais complexas, pois desdobram-se em várias tarefas a realizar. Assim, temos necessidade de corredores acessíveis para chegar à paragem, uma vez aí, aceder à plataforma e ao abrigo é fundamental, tal como obter informação sobre os serviços, e garantir a entrada em segurança no veículo permitindo que este se aproxime o mais possível da plataforma. Até este ponto concluímos as duas primeiras etapas: Espaço Público e Paragem. Seguidamente necessitamos de aceder ao veículo, circular no seu interior, viajar comodamente e em segurança e sair na paragem pretendida, contando, assim, com a informação disponibilizada no interior do veículo.

Tipologias de Problemas

A análise elaborada aquando do diagnóstico detectou várias debilidades nas infra-estruturas da Rodoviária de Lisboa e da Boa Viagem. No global foram definidas tipologias de intervenção nas infra-estruturas inacessíveis, sendo que cada uma delas pode apresentar mais do que um tipo de problema.

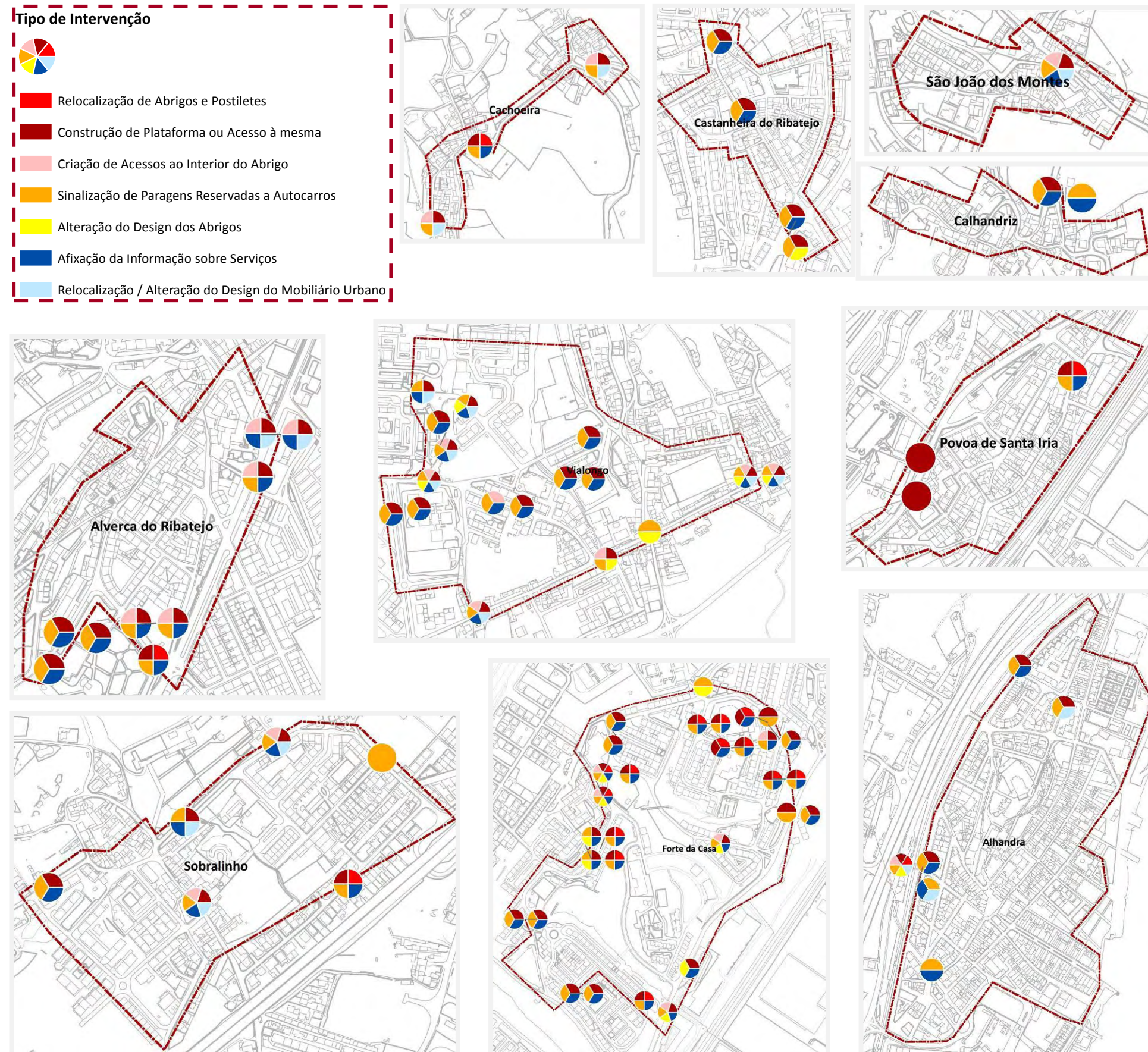


Figura 4.8. Paragens inacessíveis (tipologias de intervenções)

As tipologias a definir são:

- 1. Relocalização de Abrigos e Postiletes** – Relocalização de todos os abrigos / postiletes cuja colocação provoca descontinuidade no percurso acessível;
- 2. Construção de Plataforma ou de Acesso à mesma** – Criação de plataformas e respectivos acessos potenciando a utilização dos veículos com pisos rebaixados;
- 3. Criação de Acessos ao Interior do Abrigo** – Eliminação de obstáculos à entrada do abrigo pela: inadequada colocação de mobiliário urbano e/ou reduzida dimensão de percurso livre na entrada;
- 4. Sinalização de Paragens Reservadas a Autocarros** – Sinalização dos locais de paragem reservada, junto das plataformas;
- 5. Design dos Abrigos** – Observância, por parte destes elementos, das regras de design universal;
- 6. Informação Disponível Sobre os Serviços** – Existência de informação, sobre redes, horários e preços;
- 7. Mobiliário Urbano (design inclusivo)** – Observância das regras do design inclusivo por parte do mobiliário urbano e apoio às paragens.

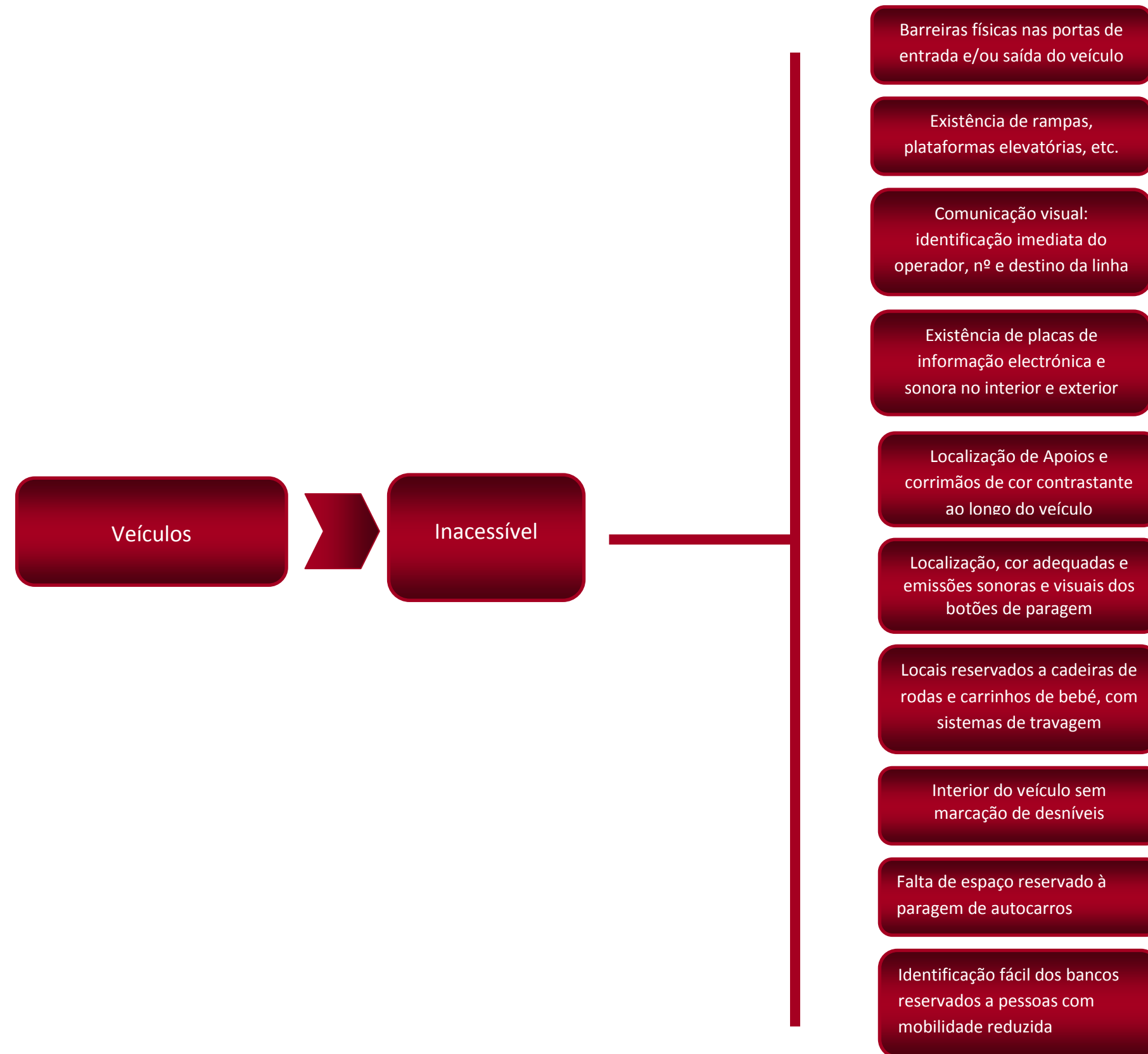


Figura 4.9. Linhas inacessíveis (tipologias de problemas)

Para melhorar a acessibilidade, das Linhas de Transporte que operam em Vila Franca de Xira, deve ter-se em conta as seguintes orientações, a saber:

- **Acessos** – a forma como é feito o acesso ao interior do veículo;
- **Corredores** – dimensão dos corredores no interior dos veículos;
- **Lugares Reservados** – existência e sinalização de lugares reservados a pessoas com mobilidade condicionada;
- **Espaços de Acomodação de Cadeiras de Rodas e Carrinhos de Bebê** – existência desses espaços, sistemas de retenção utilizados, e botões de paragem específicos;
- **Botões de Paragem e Apoios** – utilização de cores contrastantes, adequação a diferentes alturas e dimensão dos botões de paragem;
- **Informação Disponível Sobre os Serviços** – existência de informação, sobre redes, horários, preços e indicação de paragens seguintes.

Nos pontos seguintes, estão evidenciadas as tipologias de problemas, e as propostas de intervenção para as infra-estruturas consideradas inacessíveis.






4.3. Caracterização Geral das Tipologias de Intervenção

4.3.1. Infra-estruturas de transportes colectivos

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p>Barreira no Percurso Acessível</p>  <p>São João dos Montes</p> <p>Forte da Casa</p> <p>Abrigos barreira ao percurso acessível</p>	<p>Os abrigos e postiletes utilizados na sinalização dos serviços de transportes colectivos prestados aos utentes são muitas vezes localizados nos passeios impossibilitando a continuidade dos percursos pedonais. Estas situações, que obstruem a normal circulação pedonal e, em especial, a locomoção de pessoas portadoras de mobilidade reduzida, são mais comuns em paragens com Abrigo mas, também, ocorrem na sinalização por postilete.</p> <p>Abrigos</p> <p>A orientação para a localização dos Abrigos “tradicionais” (fechados em um, ou ambos os topos), aponta para a sua utilização apenas em passeios cuja dimensão possa albergar conjuntamente o abrigo e o percurso acessível, permitindo a continuidade dos mesmos.</p> <p>Em passeios de menor dimensão, onde a coexistência entre abrigo e percurso pedonal se salda pela descontinuidade do último, as soluções apresentadas apontam para a utilização de Abrigos em “L” invertido, libertando o passeio dos obstáculos que representam os topos laterais do Abrigo.</p> <p>Postiletes</p> <p>A utilização de postiletes de sinalização de paragem, se bem que menos confortável para os utilizadores, é fundamental no caso desta paragem se localizar em passeios de dimensão mínima (1,2m). Este tipo de sinalização constitui-se como barreira à mobilidade quando se localiza obstruindo os passeios (não garantido qualquer das excepções de largura de corredor acessível previstas na lei), ou quando têm afixados painéis informativos (suspensos) que podem interferir com o percurso acessível.</p> <p>A orientação para este caso assenta na colocação dos postiletes preferencialmente junto às fachadas do edifício, ou junto ao lancil do passeio garantido no mínimo um corredor acessível de 0,8m ou 0,9m consoante a extensão em que se prolonguem. Quanto à informação, que pode estar associada ao postilete, aconselha-se a sua colocação de forma paralela ao edifício ou lancil do passeio (consoante a localização do postilete e de forma visível).</p>	 <p>Percurso acessível garantido por trás do abrigo</p> <p>Abrigos em “L” Invertido permitindo a continuidade do percurso</p> <p>Placas de informação não rotativas, permitindo percurso acessível em passeio de dimensão mínima</p>

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p>Plataforma</p>  <p>Vialonga Cachoeira</p> <p>Ausência de plataforma</p>  <p>Vialonga</p>	<p>As plataformas constituem-se como importantes pontos de acesso ao veículo de transporte, na medida que representam um “compromisso” que se estabelece entre o veículo e a paragem, no sentido de tornar cada vez mais acessível e facilitada a utilização do transporte por Todos. Se esta não existir de forma acessível, não adianta o abrigo ou o veículo serem acessíveis.</p> <p>Ao nível das plataformas encontramos dois problemas distintos: a falta de plataforma e a falta de acesso à plataforma. No primeiro caso a barreira coloca-se na inexistência de uma importante infra-estrutura de apoio no acesso ao transporte, quer pela falta de um piso estável com dimensão razoável, quer pelo facto de, na sua ausência, alguns dos dispositivos de auxílio ao acesso, nomeadamente rampas, se apresentarem com inclinações mais difíceis de vencer. No segundo caso a questão põem-se ao nível das “ilhas” criadas pelas plataformas, que carecem de utilidade. De salientar são também a reduzida dimensão das plataformas não permitindo a presença de uma cadeira de rodas, e também a colocação de mecos que impedem o acesso às entradas/saídas dos veículos.</p> <p>Relativamente às plataformas as orientações apontam para a criação de plataformas nos locais onde não existam mas, sem criar ilhas, isto é, criando acessos. Nos locais onde já existem, mas cujo acesso não se verifica, a orientação aponta para criar este acesso, pois tal como já foi referido, estas são um meio importantíssimo para facilitar a acessibilidade aos veículos. Como última nota lembrar que, a existência de mecos no lancil da plataforma deve ser evitado pelas razões já mencionadas.</p>	 <p>1. e 2. Acessos a plataformas.</p> 

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p>Design</p>  <p>Vialonga</p> <p>Vialonga</p> <p>Sobralinho</p>	<p>Os Abrigos, tal como já foi mencionado, são elementos muito importantes do ponto de vista do conforto, que proporcionam aos utentes dos transportes colectivos. Apesar desse facto, para que sejam seguros, devem cumprir os princípios do design universal.</p> <p>Existem variadas tipologias de Abrigos que apresentam arestas vivas e volumes suspensos não podendo, deste modo, ser considerados como abrigos inclusivos. Os topos laterais de abrigos com partes suspensas não são facilmente detectados pelas pessoas com reduzida capacidade visual, podendo provocar acidentes.</p> <p>No caso da tipologia que se apresenta na imagem da coluna anterior, verificamos que foram retirados os topos laterais, no entanto, ficaram os suportes sendo o seu posicionamento bastante perigoso, até porque alguns se encontram no percurso acessível.</p> <p>A orientação consiste na utilização de peças que se constituam num só bloco ou com apoios a uma determinada distância que permita a detecção pela bengala de cegos. No caso específico do abrigo apresentado, o nivelamento do passeio e a retirada dos apoios que ainda restam é fundamental para resolver o problema.</p>	 <p>Abrigo adaptado ao design inclusivo pela colocação de postilote</p> <p>Abrigos com design inclusivo</p>

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p>Informação</p>  <p>Alverca do Ribatejo</p>  <p>Forte da Casa</p>  <p>Sobralinho</p>	<p>Uma Rede de transportes rodoviários Acessível, só estará completa se as paragens apresentarem informação que guie e oriente o utente, relativamente às decisões que tem de tomar na escolha de determinado meio de transporte, ou linha a seguir.</p> <p>Essa escolha apenas poderá ser efectuada tendo conhecimento de um determinado conjunto de informações, como sejam os horários, paragens e tarifário praticado. Este tipo de informação deve localizar-se nas paragens, para que a sua consulta seja uma mais-valia na deslocação dos utentes habituais e especialmente dos utentes esporádicos.</p> <p>Assim, será importante que exista informação nas paragens, sobre as linhas que nelas efectuam serviço.</p> <p>Nas paragens principais/centrais, se nas restantes não for possível, deve existir também um esquema de rede mais alargado, para que se possam perceber os locais de ligação intermodal, ou de transbordos necessários para realizar os trajectos pretendidos.</p> <p>Sempre que possível, esta informação deve ter uma dimensão que a torne acessível a utentes com baixa capacidade visual e não ser colocada a uma altura superior a 1,4m, para permitir que pessoas de baixa estatura, ou pessoas que se deslocam em cadeiras de rodas, possam ter acesso à informação de forma autónoma.</p> <p>Poderá, também, ser importante que algumas paragens (as mais centrais) sejam, ainda, dotadas de informação noutras linguagens (Braille), ou formas de comunicação (áudio), permitindo uma maior abrangência de disseminação da informação disponível. Nestas situações, deve-se colocar o sinal internacional de “acessível” para que os utentes possam decidir por essas paragens em detrimento das que não são acessíveis.</p>	  <p>Exemplos de informação mais detalhada e de informação adaptada em braille</p>


TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p data-bbox="320 373 736 405">Sinalização de Trânsito (paragem)</p>  <p data-bbox="231 867 474 892">São João dos Montes</p>  <p data-bbox="231 1281 460 1306">Alverca do Ribatejo</p>  <p data-bbox="549 1281 712 1306">Forte da Casa</p>  <p data-bbox="231 1722 460 1747">Póvoa de Santa Iria</p>	<p data-bbox="875 415 1783 520">Para que as rampas e pisos rebaixados nos veículos e as plataformas cumpram a sua função, é fundamental que o veículo possa chegar o mais próximo possível destas infra-estruturas.</p> <p data-bbox="875 552 1783 814">Os locais de paragens, são muitas vezes ocupados por carros estacionados, independentemente de existirem baías para a paragem dos autocarros, ou mesmo sinalização indicando espaço reservado aos veículos, o que impede o acesso dos veículos a estes locais. Este estacionamento em local de paragem de autocarros só é, no entanto, considerado infração, se a paragem estiver sinalizada com o sinal de trânsito H20a – Paragem de Veículos de Transporte Colectivo de Passageiros, ou for expressamente proibido estacionar.</p> <p data-bbox="875 846 1783 951">Deste modo, a primeira orientação para a solução deste problema passa por sinalizar as paragens, que não estejam em zonas de estacionamento proibido criando lugares reservados para os veículos de transporte junto das plataformas.</p> <p data-bbox="875 982 1783 1129">Este lugares reservados podem ser paralelos ao passeio e à via, ou ter uma baía de estacionamento própria para o efeito, dependendo esta decisão do perfil do arruamento em questão e do entendimento que a Autarquia tenha sobre esta matéria.</p> <p data-bbox="875 1161 1783 1350">Nas ilustrações da coluna seguinte, podem observar-se algumas indicações de dimensões de espaço reservado, para que o veículo possa fazer a aproximação e ficar junto da plataforma, consoante o tipo de infra-estrutura de que falamos e dos condicionamentos existentes junto à paragem (baías de estacionamento, plataforma específica, estacionamento ao longo da via, e plataforma/passeio).</p>	<p data-bbox="2160 279 2412 310">BONS EXEMPLOS</p>  <p data-bbox="1938 699 2656 772">Paragens e baías de estacionamento para autocarros sinalizadas correctamente</p>  <p data-bbox="1863 846 1988 867">Parada con plataforma</p> <p data-bbox="1863 1035 1982 1056">Parada en apartadero</p> <p data-bbox="1863 1224 2041 1245">Parada en zona de aparcamiento</p> <p data-bbox="1863 1413 2027 1434">Parada en el borde de la acera</p> <p data-bbox="1863 1602 2730 1696">Exemplos de dimensões para diversos tipos de estacionamento de autocarros consoante a plataforma - Fonte: Manual para la planificación, financiación e implantación de sistemas de transporte urbano, Madrid 2004</p>

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p data-bbox="329 363 685 394">Acesso ao Interior do Abrigo</p>  <p data-bbox="210 783 368 810">Forte da Casa</p>  <p data-bbox="210 1220 314 1247">Vialonga</p>  <p data-bbox="210 1646 477 1673">Castanheira do Ribatejo</p>	<p data-bbox="854 464 1727 646">A colocação de um Abrigo é sem dúvida uma importante contribuição para a utilização do transporte colectivo, designadamente pelo conforto que proporciona aos utentes. No entanto, esse conforto não pode ser conseguido à custa da não acessibilidade ao interior dos abrigos, pelas pessoas com mobilidade condicionada.</p> <p data-bbox="854 693 1727 800">Deste modo, a colocação de abrigos, de topos laterais fechados, bem como a colocação de mobiliário urbano ou caldeiras de árvores junto das entradas, muito próximo dos lancis vai impedir o acesso ao interior.</p> <p data-bbox="854 846 1727 953">A solução para este problema passa pela colocação do Abrigo garantindo um mínimo de 0,80m de largura para entrada no mesmo, partindo do princípio que o percurso acessível está garantido pela parte de trás do abrigo.</p> <p data-bbox="854 999 1727 1140">Quando esta solução não seja possível pode sempre optar-se pela abertura de um ou ambos os topos do abrigo (abrigo em “L” invertido) garantindo o acesso ao mesmo e, na eventualidade de o passeio ter a dimensão mínima, garantir a continuidade do percurso acessível.</p>	     <p data-bbox="2249 1520 2644 1667">Abrigos sem um e ambos os topos laterais, respectivamente. Abrigos colocados de forma a permitir o acesso ao seu interior.</p>

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p data-bbox="249 306 753 338">Mobiliário Urbano de Apoio às Paragens</p>  <p data-bbox="219 863 329 890">Alhandra</p>  <p data-bbox="219 1140 350 1167">Sobralinho</p>  <p data-bbox="219 1606 329 1633">Vialongo</p>	<p data-bbox="931 216 1659 247">ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR</p> <p data-bbox="839 615 1754 720">Entre o mobiliário urbano de apoio às paragens, encontramos fundamentalmente bancos e papeleiras. Estes elementos deverão estar em conformidade com os princípios do design inclusivo, o que raramente acontece.</p> <p data-bbox="839 835 1754 982">É frequente encontrar papeleiras suspensas nas entradas dos abrigos, que na maioria das vezes, além de impedirem a entrada no mesmo, são causadoras de acidentes, quer a indivíduos com baixa capacidade visual, quer ao cidadão mais distraído.</p> <p data-bbox="839 1098 1754 1171">Também os bancos de apoio apresentam debilidades que pelas razões mencionadas no parágrafo anterior deveriam ser colmatadas.</p> <p data-bbox="839 1213 1754 1287">Os bancos suspensos ou com apoios dificilmente detectáveis pelas pessoas com mobilidade condicionada são também um perigo à utilização dos espaços.</p> <p data-bbox="839 1402 1754 1476">Bancos e papeleiras monobloco, representam muito menos perigos para todos os utentes, pelo que sugerimos estas opções de design.</p>	<p data-bbox="2110 216 2362 247">BONS EXEMPLOS</p>   

4.3.2. Frota dos operadores de transportes colectivos rodoviários


TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p>Acesso Exterior</p> 	<p>As entradas e saídas são os primeiros focos de estudo quando se analisa a acessibilidade de veículos. Os acessos são fundamentais para que se possa permitir o uso autónomo do transporte colectivo. A análise efectuada aos transportes presentes na área de estudo, operadora Boa Viagem e a Rodoviária de Lisboa não nos permitiu auferir a informação necessária para a caracterização dos transportes utilizados nas Linhas Interurbanas. Contudo, é frequente este tipo de transporte apresentar grandes debilidades nomeadamente nos acessos, efectuados recorrendo a degraus.</p> <p>As soluções para este problema consistem, sempre que possível, na adaptação dos veículos e/ou pela renovação gradual das frotas, incluindo autocarros de pisos rebaixados e a utilização de rampas operadas manual ou automaticamente.</p> <p>Este tipo de soluções permite, em conjugação com criação de plataformas nas paragens, o acesso mais facilitado às pessoas com mobilidade condicionada.</p> <p>Dado o avultado investimento monetário que as alterações implicam para as operadoras, seria importante criar com estas empresas um compromisso de utilização dos novos veículos a linhas exclusivas. A exclusividade de utilização (que poderia estar afectada às linhas que movimentam maior número de utentes, ou que servem os principais equipamentos) garantiria aos utentes a presença de veículos com acessos facilitados, eliminando a aleatoriedade que, normalmente, está presente na distribuição dos veículos pelas linhas.</p>	 <p>1. e 2. Pisos rebaixados em autocarros; 3., 4., 5., 6. e 7. Rampas de acesso ao veículo; 8. Plataforma elevatória para acesso ao veículo</p>

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p data-bbox="181 344 486 373">Dimensão dos Corredores</p> <div data-bbox="255 617 397 726">  </div> <p data-bbox="418 663 730 693">Informação não disponível</p>	<p data-bbox="839 474 1804 653">Os corredores de circulação nos veículos são importantes a vários níveis, já que permitem não só a deslocação ao longo do veículo (para as movimentações de entrada e saída) mas, também, porque são os locais onde os passageiros viajam de pé.</p> <p data-bbox="839 699 1804 779">Os corredores de reduzidas dimensões, limitam a deslocação das pessoas com mobilidade reduzida, podendo impedir a utilização dos transportes a estes indivíduos.</p> <p data-bbox="839 825 1804 1108">Uma vez que corredores mais largos implicam normalmente menos lugares sentados, a solução consiste na criação de um corredor mais alargado na primeira metade ou terço do veículo (para veículos tamanho standard e articulados respectivamente). Esta solução proporcionaria a entrada de pessoas em cadeiras de rodas ou com carrinhos de bebé (pela porta frontal ou a posterior/central) e a sua deslocação para os locais reservados ou a validação e compra de título de transporte.</p> <p data-bbox="839 1155 1804 1283">Como última nota refere-se que os desníveis existentes no interior do veículo devem ser assinalados com faixas de cor contrastante (a mais utilizada é a amarela) para permitir a sua mais fácil percepção pelos utentes com baixa capacidade visual.</p>	

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p>Lugares Reservados</p> <div data-bbox="246 653 388 762"> </div> <p data-bbox="409 699 721 730">Informação não disponível</p>	<p>Devido à dimensão dos assentos e à necessidade que alguns utentes têm de viajar sentados, é importante reservar lugares de cedência obrigatória a pessoas com mobilidade condicionada, em especial: idosos, grávidas, deficientes e acompanhantes de crianças de colo.</p> <p>Os lugares em questão deverão estar sinalizados de forma inequívoca, por dísticos autocolantes e/ou por cor ou padrão diferenciado nos assentos, identificando claramente os seus destinatários.</p> <p>Devem, ainda, existir botões de paragem ao alcance dos utentes e apoios à deslocação. A localização preferencial destes assentos será junto às portas de nível para facilitar a entrada e saída destes passageiros. Se existirem desníveis para o acesso aos assentos, estes devem estar assinalados em cor contrastante, de acordo com a actual lei em vigor.</p>	<div data-bbox="1852 306 2614 877"> </div> <div data-bbox="1852 884 2258 1423"> </div> <div data-bbox="2368 898 2614 1266"> </div> <div data-bbox="2309 1283 2614 1465"> <p>Reservado a deficientes físicos, grávidas e acompanhantes de crianças de colo</p> </div> <div data-bbox="1828 1430 2297 1650"> <p>Atenção Lugar preferencial para pessoas com deficiência, com crianças de colo, grávidas, idosos e utentes com L.M.C. maior do que 40" * Lei Estatual nº 12225 - 11/01/06</p> </div> <div data-bbox="2309 1524 2614 1625"> </div> <div data-bbox="1852 1654 2594 1724"> <p>1. a 6. Identificação de lugares reservados</p> </div>

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p>Espaços de Acomodação de Cadeiras de Rodas e Carrinhos de Bebê</p> <div data-bbox="243 646 379 751" style="float: left; margin-right: 10px;"> </div> <p>Informação não disponível</p>	<p>Tal como já foi referido anteriormente também neste caso, pessoas em cadeiras de rodas ou que transportem carrinhos de bebé, devem ser reservados espaços adequados à acomodação destes utentes. Estes lugares devem estar localizados em frente aos acessos de nível e ser claramente identificados pelos utilizadores e demais utentes.</p> <p>Assume-se como equipamento indispensável, para a segurança de quem viaja em cadeira de rodas, um sistema de segurança que minimize os movimentos da cadeira composto por um dispositivo de travagem, cinto de segurança e guarda de protecção.</p> <p>Além deste sistema de segurança, ou em alternativa, podem ser inseridas nos veículos calhas de encaixe das rodas das cadeiras, complementadas com sistemas de imobilização da cadeira de rodas durante a viagem.</p> <p>No caso dos carrinhos de bebé, o dispositivo de segurança deve ter como equipamento básico um cinto de segurança que permita minimizar os movimentos do carrinho.</p> <p>Estes lugares devem também ter botões de paragem específicos que sinalizem ao motorista, a necessidade de accionar rampas ou outros dispositivos que permitam a entrada e saída dos ocupantes.</p> <p>Estes locais podem ser simultaneamente reservados à acomodação de deficientes visuais com cães guia devendo para o efeito ter um assento basculante e botões de paragem em Braille.</p> <p>No exterior, junto das portas com acessos acessíveis, é importante colocar botões que, de forma automática ou alertando o motorista, accionem esses dispositivos.</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">           </div>

1.a 10. Exemplos de identificação de lugares reservados, botões de paragem específicos e sistemas de retenção

TIPOLOGIA DE PROBLEMAS	ORIENTAÇÃO PARA A INTERVENÇÃO A EFECTUAR	BONS EXEMPLOS
<p>Botões de Paragem e Apoios</p> <div data-bbox="252 651 391 760" style="display: inline-block; vertical-align: middle;">  </div> <p data-bbox="415 699 727 730">Informação não disponível</p>	<p>Os apoios à deslocação e os botões de paragem são elementos importantes numa viagem em transporte colectivo rodoviário, sendo muitas vezes impeditivos da utilização deste modo de transporte pelas pessoas com mobilidade reduzida.</p> <p>No interior do veículo devem existir apoios à deslocação bem como botões sinalizadores de paragem e pegas de segurança para quem viaja de pé.</p> <p>Relativamente aos apoios à deslocação no interior do veículo, estes devem estar distribuídos ao longo de todo o veículo e ser de cor contrastante com o interior, permitindo a sua percepção pelos utentes com baixa capacidade visual.</p> <p>Os botões de paragem devem também ter cor contrastante e estar posicionados em locais de fácil acesso ao longo de todo o veículo e/ou próximo das portas.</p> <p>Adicionalmente, podem apresentar inscrições em braille, sendo deste modo percebidos táctil e visualmente. Quando accionados, devem emitir sinal sonoro e luminoso, permitindo a sua percepção por todas as pessoas independentemente das suas capacidades.</p> <p>As pegas de segurança para quem viaja de pé, devem estar posicionadas ao longo do veículo e apresentar-se em duas alturas distintas, para permitir que mesmo utilizadores de baixa estatura as possam alcançar.</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">       </div> <div style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>1., 2. e 3. Bons exemplos de design de botões de paragem</p> <p>4., 5. e 6 Exemplos de apoios de cor contrastante</p> </div>

4.4. Serviços de Táxi

Informação



A informação disponibilizada no veículo reveste-se de particular importância na medida, em que é a linha orientadora, permitindo a tomada de decisões relativamente aos percursos a seguir e transportes a tomar de forma a chegar ao destino pretendido. A estratégia de comunicação da informação assenta em dois níveis: comunicação exterior e comunicação interior do veículo.

O primeiro nível da informação começa no exterior do veículo onde devem estar disponíveis informações visíveis em linguagem simples e acessível, relativamente ao número do percurso e ao destino correspondente. Esta informação deve ser complementada com avisos áudio para que possa ser compreendida pelos deficientes visuais. Ainda no exterior, deve haver informação relativamente à existência de rampas e/ou pisos rebaixados, para acesso de pessoas com mobilidade condicionada e em cadeiras de rodas. A comunicação desta informação pode ser feita com recurso a ilustrações ou a inscrições identificativas das características do veículo.

Por último, seria também relevante que todos os veículos que possuíssem dispositivos de acesso ao interior, como rampas (manuais ou automáticas) e plataformas elevatórias, incorporassem um sistema que permitisse a solicitação desses dispositivos do exterior.

O segundo nível de comunicação, passa pela disponibilização de informação relativa a percursos e paragens no interior do veículo. Neste caso deverá estar afixado, em local visível e com dimensão razoável, o mapa do percurso com a identificação de todas as paragens. A utilização de painéis electrónicos, onde se identifica a paragem seguinte, constituem-se como alternativas aos mais tradicionais mapas de rede e se complementados com avisos áudio, tornar-se-ão mais abrangentes.

Os trabalhos de levantamento efectuados pelos técnicos da M.pt em Vila Franca de Xira permitiram verificar que a maioria dos autocarros que opera no município dispõem de informação sobre o percurso que se encontram a efectuar. No entanto, alguns apenas se identificam como linha urbana como é exemplo a autocarro na janela é possível ver “Urbana de Vialonga”.

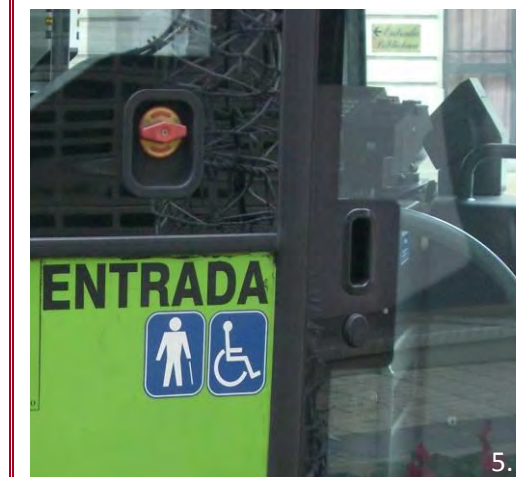




Figura 4.10. Táxis adaptados (exemplos), 1

Um dos meios de transporte mais utilizados pelos indivíduos com mobilidade reduzida é o táxi. Este é o único meio de transporte, que lhes permite realizar uma deslocação, sem que encontrem pelo caminho qualquer tipo de barreira ou obstáculo. Os táxis são bastante utilizados, principalmente em deslocações para centros de saúde e hospitais, ultimamente este papel tem passado para as ambulâncias, uma vez que muitos táxis não estão preparados para transportar pessoas em cadeiras de rodas.

A adaptação de táxis ou a compra de novos táxis adaptados deve ser uma prioridade, pois a disponibilização de 2 ou 3 veículos desta natureza, melhoraria bastante a qualidade de vidas das pessoas com mobilidade condicionada. Os serviços de táxi, especialmente adaptados com elevadores e motoristas preparados, devem operar como os táxis convencionais, atendendo também utilizadores com deficiência que optem por utilizar este tipo de transporte pago. Os táxis totalmente adaptados devem ter rampa e bancos que possam ser removidos, ou afastados total ou parcialmente (só o banco da frente, por exemplo).



Figura 4.11. Táxis e Paragem de Táxis na freguesia de Alverca do Ribatejo

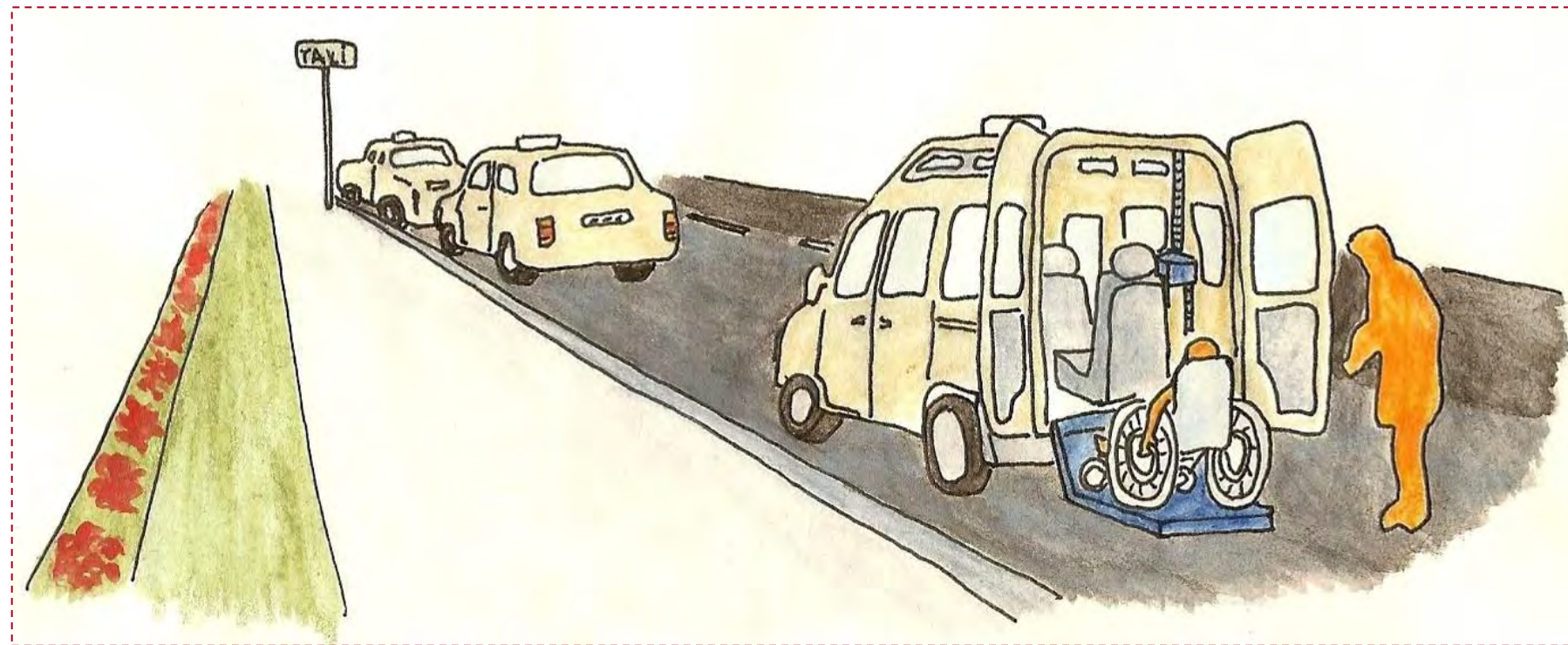


Figura 4.12. Táxis adaptados (ilustração), 2

Os serviços de táxi, especialmente adaptados com elevadores e motoristas preparados, devem operar como os táxis convencionais, atendendo também utilizadores com deficiência que optem por utilizar este tipo de transporte pago. Os táxis totalmente adaptados devem ter rampa e bancos que possam ser removidos, ou afastados total ou parcialmente (só o banco da frente, por exemplo).

De salientar ainda que, a organização de um modelo de transporte de pessoas com deficiência a nível municipal é uma prioridade actual nas políticas sociais e de mobilidade. Já há casos de sucesso, não só para o transporte de utentes em viagem de rotina (fisioterapia, saúde, escola, etc.), como, também, para o transporte por motivos mais pessoais, tais como: compras, serviços públicos, ou mesmo lazer e visitas a amigos.

4.5. Tipologias de problemas nas Infra-estruturas de transportes colectivos



Figura 4.13. Transportes em Vila Franca de Xira

O levantamento e diagnóstico revelaram a existência de 83 paragens de transportes colectivos rodoviários, na área de Estudo. Destas paragens, 81 foram classificadas como inacessíveis por diversos motivos mas, de forma geral, quase todas apresentam debilidades ao nível das plataformas, da inexistência de sinalização homologada (Sinal H20a – Paragem de Transportes Colectivos de Passageiros) e da disponibilização de informação sobre percursos, horários e preços.

É importante ressaltar que, paragens com mobiliário urbano não inclusivo, são um problema que apesar de não ser considerado fundamental, causam problemas para os utilizadores, e mesmo para as pessoas que simplesmente circulam junto a estas paragens.

Do mesmo modo, a falta de informação sobre linhas, horários e tarifários nas paragens, levanta alguns problemas à utilização, independente destes meios de transporte, a todos os utilizadores. A introdução de informação adaptada seria, com toda a certeza, uma mais-valia para todos os utentes do transporte público.

No ponto seguinte encontramos problemas e orientações específicas, por tipologia de problema, para as paragens inacessíveis, identificadas na área em estudo.

Ficha de Proposta de Intervenção de Transportes Colectivos

Tipologia de Problemas	Proposta de Intervenção	Fotos
<p>Impossibilidade de acesso ao Interior do Abrigo ou edifício</p>	<p>Utilização de Abrigo tipo “L”, uma vez que a dimensão do passeio não permite um maior afastamento do abrigo relativamente ao lancil do passeio, garantindo deste modo o acesso ao interior do abrigo.</p> <p>Regularização do Pavimento do passeio no acesso ao interior do abrigo.</p>	<p>Construção de acesso ao interior do abrigo</p> <p>Eliminação do topo retirado</p> <p>Construção de acesso ao interior do abrigo</p> <p>Regularização de pavimento e Construção de acesso ao interior do abrigo</p>

Ficha de Proposta de Intervenção de Transportes Colectivos

Tipologia de Problemas	Proposta de Intervenção	Fotos
<p>Obstrução ao Percurso Acessível de abrigos e Postiletes</p>	<p>Alteração do design do Abrigo, substituindo ou adaptando o existente por um abrigo em “L”, garantindo o percurso acessível sem quebras. Esta adaptação pode passar pela remoção dos apoios dos topos laterais, criando maior dimensão para o acesso ao interior do abrigo.</p> <p>A localização de postiletes, a obstruir o percurso acessível soluciona-se com a sua realocação, ou mais próximo do lancil do passeio, ou mais aproximado às fachadas dos edifícios.</p>	<p>Eliminação do topos Retirados do abrigo</p> <p>Relocalização ou eliminação do abrigo</p> <p>Relocalização ou eliminação do postiletes</p> <p>Relocalização ou eliminação do abrigo</p>

Ficha de Proposta de Intervenção de Transportes Colectivos

Tipologia de Problemas	Proposta de Intervenção	Fotos
<p>Inexistência de Paragem Reservada a Autocarros, que potencia o estacionamento nas baías de aproximação dos autocarros.</p>	<p>Colocação ou reforço da sinalização adequada, indicando a paragem de transportes colectivos (H20a), juntamente com a sinalização que proíba estacionar, garantindo assim a aproximação do veículo à plataforma de modo a potenciar as rampas de acesso aos veículos existentes na frota deste operador.</p>	 <p>Introduzir Sinalização de Trânsito (H20a)</p>  <p>Introduzir Sinalização de Trânsito (H20a)</p>  <p>Reforço da sinalização existente</p>  <p>Introduzir Sinalização de Trânsito (H20a)</p>

Ficha de Proposta de Intervenção de Transportes Colectivos

Tipologia de Problemas	Proposta de Intervenção	Fotos
<p>Design de Abrigo Não Inclusivo</p>	<p>Alteração do design do Abrigo, substituindo ou adaptando o existente, utilizando peças que se constituam num só bloco ou, em alternativa, com apoios a uma determinada distância permitindo a detecção pela bengala dos cegos.</p> <p>Sinalética, no caso de não existir, a indicar a existência de vidro translúcido, com barras autocolantes de cor contrastante, auxilia na detecção destas barreiras e, permitem, um reconhecimento mais rápido do obstáculo que se interpõem no percurso.</p>	 <p>Eliminação dos topos ou substituição</p> <p>Renovação dos topos do abrigo</p> <p>Alteração do Design do Abrigo</p> <p>Alteração do Design do Abrigo</p>

Ficha de Proposta de Intervenção de Transportes Colectivos

Tipologia de Problemas	Proposta de Intervenção	Fotos
<p>Ausência de acesso de nível à plataforma</p> <p>ou</p> <p>Ausência de Plataforma</p>	<p>Adaptação da plataforma adequando a sua dimensão à necessidade de acomodar uma pessoa em cadeiras de rodas assegurando pelo menos dimensão para circulação, estadia e rotação de 90º (1,20m X 1,20m). Criação do acesso à plataforma/passeio através:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Constituição de um percurso pedonal de 1,2m ao longo de todo o passeio que permita chegar junto da paragem; ▪ Criação de acesso à plataforma de forma localizada junto da paragem (rebaixamento do lancil ou construção de rampa); <p>A manutenção das infra-estruturas, nomeadamente dos passeios é importante para manter o acesso seguro e confortável aos transportes, assim é importante a regularização nos locais de entrada e saída de passageiros.</p>	

Ficha de Proposta de Intervenção de Transportes Colectivos

Tipologia de Problemas	Proposta de Intervenção	Fotos
<p>Informação Escassa ou inexistente</p>	<p>Afixação ou Reforço da informação disponibilizada sobre: horários, tarifários e mapas de rede. A informação deverá estar afixada junto da paragem e conter uma linguagem simples e clara, numa fonte tipográfica de fácil leitura. Posteriormente, poderá equacionar-se a adaptação da informação para Braille.</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;">  <p>Afixação de informação de serviços, horários, mapa da rede, etc.</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>Afixação de informação de serviços, horários, etc.</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>Afixação de informação de serviços, horários, mapa da rede, e etc.</p> </div> <div style="width: 50%;">  <p>Afixação de informação de serviços, horários, etc.</p> </div> </div>

Ficha de Proposta de Intervenção de Transportes Colectivos

Tipologia de Problemas	Proposta de Intervenção	Fotos
<p>Mobiliário Urbano não Inclusivo e mobiliário urbano que impede o acesso às paragens</p>	<p>Substituição do mobiliário existente por outro, tipo “monobloco”, mais facilmente detectados pelas bengalas dos cegos.</p>	 <p>Adaptação da papeleira suspensa e eliminação e mobiliário diverso</p> <p>Adaptação da papeleira suspensa e eliminação e mobiliário diverso</p> <p>Alteração ou adaptação do banco</p> <p>Relocalização da papeleira</p>

4.6. Conclusões

Tipologias de Problemas

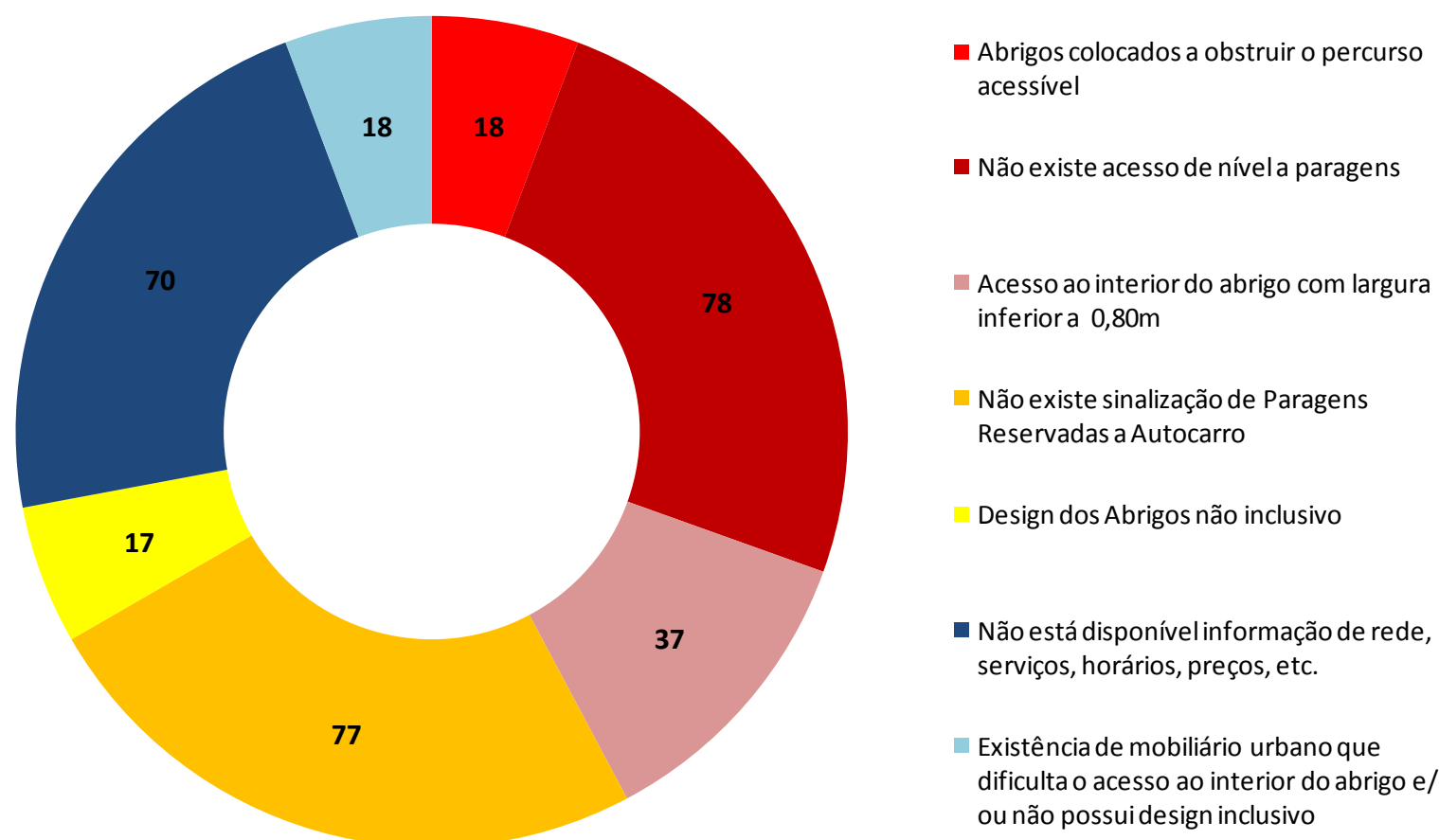


Figura 4.14. Número de Infra-estruturas por tipologia de Intervenção

Para plenitude da acessibilidade às linhas de transporte em Vila Franca de Xira, são necessárias modificações nos veículos utilizados. A maior parte dos veículos não possuem piso rebaixado, nem rampas elevatórias o que contribui para a inacessibilidade das Linhas.

Na acessibilidade às infra-estruturas foram analisadas 83 paragens, em abrigo ou postilete, sendo 81 consideradas inacessíveis. De referenciar que na maior parte das situações, a inacessibilidade de uma paragem deve-se a mais que uma tipologia de problema e por isso necessária também mais que uma intervenção. Assim e numa análise quantitativa (ver figura 4.14.), verifica-se que é necessário a construção de plataforma ou de acesso de nível à mesma, em 78 paragens. De igual modo, registaram-se 77 paragens onde não existe sinalização adequada. Outra das lacunas é a inexistência de informação sobre horários, serviços, etc., é assim necessário reforçar a informação disponibilizada em 70 infra-estruturas. É necessário criar acessos ao interior do abrigo em 37 paragens. A realocização de abrigos ou postiletas, é necessário efectuar em 18 paragens. São essenciais alterações de mobiliário urbano, cujo design ou localização, as transformam em barreiras à mobilidade em 18 infra-estruturas. Por fim, assinalam-se 17 abrigos cujo design não é o recomendado pelos princípios do design inclusivo.



COMUNICAÇÃO

Acessibilidade em impressos – exemplos de intervenção

5

5.1. Introdução

Na sequência da análise efectuada na fase anterior, apresentamos exemplos de intervenção e algumas sugestões que permitam melhorar a acessibilidade à informação prestada através de documentos impressos. Estas propostas procuram abster-se de comentar questões de composição ou “de estilo” na concepção dos documentos e focar-se em aspectos “visíveis” dos documentos impressos que podem estar mais relacionados com o acesso à informação – considerando que são estes os que tocam nas questões de responsabilidade social das autarquias.

A informação que é transmitida em impressos também não pode ser analisada como se fosse a única forma de informar os cidadãos. Tem-se observado o empenho dos municípios na optimização de serviços de atendimento directo, ao balcão e pelo telefone – concentrando num só local/ número uma grande diversidade de assuntos a resolver e informar.

Por outro lado, nos nossos dias e para além da comunicação social salientam-se, em particular, a importância da informação veiculada através da internet – quer produzida directamente pela própria autarquia, quer pelas outras instituições envolvidas em cada evento/ acção. Desta situação emerge, mais do que nunca, a importância de uma planificação global da comunicação das autarquias, que se pautem pelo rigor e coerência na imagem e comunicação institucional, não apenas pensando nos conteúdos objectivos mas também na clarificação de uma certa “personalidade” que encarne o município como emissor, com um “rosto” e atitude constante... porque desse cuidado e profissionalismo, implícitos num trabalho global, transparece também uma organização forte, estável e daí também a sua fiabilidade e a confiança que proporciona aos cidadãos.

Por sua vez, este sentimento – confiança – é essencial para motivar a participação e iniciativa das pessoas quando, perante uma dificuldade, por exemplo, de dispõem a **procurar mais informação**, em vez de se limitarem a receber ou mesmo criticar a falta de informação.

5.2. Metodologia de intervenção

Tal como explicado na fase anterior, a abordagem efectuada neste trabalho limitou-se a observar alguns documentos “assinados” pela Câmara Municipal, mas que podem ter sido produzidos por diferentes sectores/ agentes. Seleccionaram-se tipologias de documentos que têm funções e destinatários por vezes muito diferenciados, procurando abranger um universo alargado de questões e exemplos, para captar a atenção para a aplicabilidade deste tipo de sugestões nesses domínios.

Tal como a lista de critérios de análise, também estas sugestões não têm a pretensão de transformar cada impresso num “manifesto de acessibilidade” mas ilustrar duas ideias fundamentais:

1 - A adopção de algumas medidas é fácil de implementar, sobretudo sendo incorporadas no processo de concepção dos documentos; por outro lado, também se irá observar que os resultados de poucas intervenções se podem tornar bem evidentes. Note-se que estas medidas não implicam a redução da amplitude de soluções deixada à criatividade dos designers encarregados de conceber os impressos, mas tão só inscrever no seu programa algumas das alíneas que garantem o acesso àquela informação... ou a “mais informação”...

2 - Este tipo de intervenção beneficia todas as pessoas e não um público – alvo conotado com a deficiência ou incapacidades diversas - preconceito que desde logo serve de justificação para relativizar a importância destas medidas, pelo alegado “baixo número” de destinatários...

Não temos a pretensão de que TODA a informação contida em cada impresso possa ser lida por TODAS as pessoas... mas, defendemos que, aquelas que não conseguem ler ou não entendem o que lêem no impresso, possam nele encontrar alguma referência para obterem mais informação... seja um número de telefone ou uma referência a um sítio na internet - canais que porventura se adequem melhor às suas necessidades...

Com este trabalho também não pretendemos substituir-nos a quem de direito na concepção e desenho das soluções de comunicação em cada caso mas, procurando manter uma posição de observação distante e isenta, isolar alguns aspectos destes documentos que poderiam beneficiar nos níveis de “acessibilidade à informação” com a adopção dos itens seleccionados na lista de verificação usada na análise precedente.

Para ilustrar aquelas ideias-chave, estabelecemos que em cada documento se poderiam fazer apenas duas intervenções, respondendo a alguns dos itens que na fase anterior se tinham classificado como “não responde” aos critérios de acessibilidade listados.

Desta metodologia resulta o apuramento da (nova) percentagem de pontos positivos que esse documento poderia obter em potencial, caso estivesse em conformidade com aqueles itens.

É claro que estes valores são passíveis de muita discussão, desde logo porque a própria classificação em cada item é muito relativa, conforme se pretender valorizar um ou outro aspecto do conteúdo existente nos documentos analisados – mesmo durante a realização do próprio diagnóstico! Note-se que, em cada caso aplicável, foram especificadas as áreas de incidência da análise, que constam nas “observações” de cada tabela... Assim mesmo, os valores obtidos são bastante abstractos e podem distorcer a realidade.

Conscientes deste parêntesis, pareceu-nos interessante e expressivo apresentar esse novo valor, resultante da classificação por esses mesmos critérios, concorrendo com a ideia anteriormente expressa de salientar a eficácia de algumas medidas simples para os objectivos gerais deste projecto.

5.3. Sugestões relacionadas com a imagem e logótipo da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

A representação da imagem da CM de Vila Franca de Xira nos documentos impressos mereceu alguns comentários na fase de diagnóstico deste capítulo da acessibilidade, relacionados com alguma dispersão na identificação do município nos mesmos documentos.

As conclusões desse trabalho sugerem, em primeiro lugar, uma reflexão para o esclarecimento das situações em que devem ser utilizados o brasão e/ou outra imagem que represente este município.

Quanto ao próprio desenho das armas da cidade também se identificaram algumas questões a melhorar, como por exemplo, algumas discrepâncias nos dizeres que acompanham o desenho – formatação das palavras, estilo, tamanho, etc. – factos que devem ser coordenados para manter a necessária consistência.

Este trabalho também poderá passar pelo *redesign* do brasão numa versão simplificada que o torne mais funcional - a qual também seja funcional a uma só cor - e que permita mais aplicações em prol da acessibilidade, tal como foi adiantado no texto da fase anterior deste trabalho.

Verificámos ainda a utilização de um outro desenho representando o município de Vila Franca de Xira, facto que reforça a ideia da necessidade de uma clarificação da imagem municipal, de modo a evitar uma dispersão da identidade e da respectiva “imagem de marca”.

Considerando a importância crescente deste meio de informação, também se entende a necessidade de se cuidar da apresentação da informação que resulta quando impressa a partir do site do município; neste caso, verificámos que no cabeçalho das páginas assim obtidas apenas aparece o nome da página, mas não aparece qualquer imagem identificadora do município de Vila Franca de Xira.

No conjunto dos documentos impressos analisados, observou-se que entre os itens que mais prejudicaram os valores da classificação estabelecida estão o tamanho da fonte e alinhamentos / espaçamentos na paginação.

Sabemos que, além de contrariar uma certa tradição e moda de composição em tamanhos reduzidos e linhas “discretas”, este tipo de intervenção nem sempre é fácil, dadas as restrições de espaço no papel e as restrições económicas para a produção em tamanhos maiores.

Assim, defende-se a criação duas versões dos documentos mais relevantes – e a sua distribuição em papel e na página Web - em suportes e idiomas alternativos, em formatos de fácil impressão e, porventura com menos imagens/cor, mas que concentrem os dados de contacto e os conteúdos mais importantes para o acesso à informação por parte de quem não consegue ler ou entender aqueles conteúdos.

A disponibilização dos documentos impressos em formato digital na página web da Câmara de Vila Franca de Xira já se verifica hoje e foi aliás considerada uma medida de grande alcance em prol da acessibilidade a informação. O trabalho de facilitação da procura dos documentos e a promoção da acessibilidade no próprio site pode completar esse trabalho.

A melhoria da acessibilidade e a complementaridade com a promoção da identidade do município neste domínio também podem assumir outras formas, explorando outros canais sensoriais, como por exemplo, fazendo associar um som/ruído ao aparecimento da página da Câmara ou de algum dos seus departamentos – desde que respeite a necessária consistência.

Por outro lado, a criação de uma versão táctil – muito simplificada – do logótipo pode prestar-se a muitas situações, tanto em aplicações no papel (complementando o uso de “Braille” na identificação do emissor de certos documentos, como se fosse um selo branco... ou também em aplicações no pavimento ou mesmo na identificação de espaços, nas paredes de certos locais ou edifícios públicos relacionados com a Câmara Municipal.

Este tipo de iniciativa pode aumentar muito a clareza e abrangência na transmissão da identidade da autarquia, traduzindo-se na confiança dos cidadãos que valorizamos há pouco.

5.4. Algumas regras práticas

A lista de verificação que elaborámos baseou-se nas indicações de algumas das mais prestigiadas instituições europeias e americanas no domínio da acessibilidade a pessoas com deficiência visual, as quais são também defensoras do conceito de Design Inclusivo – ou seja, a concepção de soluções que incluam mais pessoas no seu programa do que as habituais (normalmente, pessoas jovens, letradas, com formação e capacidades apuradas...).

Defendendo também essa estratégia – que não a de fazer destes documentos um “exclusivo” para pessoas com incapacidades visuais e outras - seleccionámos alguns dos itens referenciados para constituir a lista que serviu de referência na avaliação dos documentos.

Porém essa lista pode ser mais extensa e variada, conforme a situação... sendo que, as sugestões que se apresentam à frente, podem não ilustrar outros casos em que o problema de acessibilidade se manifeste.

Assim transcrevemos aqui algumas das recomendações publicadas pelas mesmas entidades em que nos baseámos na primeira fase.

Fonte

Procurar uma fonte em que não se confunda o “l” (L – minúsculo) com o “I” (i maiúsculo) nem com o número “1”; é comum a confusão entre os algarismos 3,5 8 e 0. Em algumas fontes os algarismos não aparecem alinhados prejudicando a leitura. Exemplo para testar estes caracteres:

“Corbel” -(l, I, 1 – 3, 5, 8, 0) – desalinha os algarismos e não distingue as duas letras...

Exemplos de fontes em que se aplica a distinção entre os caracteres referidos:

Verdana (l, I, 1 – 3, 5, 8, 0) – tamanho 11 pontos

Bell MT - (l, I, 1 – 3, 5, 8, 0) – tamanho 12 pontos

Garamond (l, I, 1 – 3, 5, 8, 0) – tamanho 14 pontos

Tamanho e estilos

O tamanho da letra é um factor essencial à legibilidade pelo que deve ser cuidado especialmente em elementos essenciais dos conteúdos, como por exemplo a identificação e indicação dos contactos.

O tamanho mínimo recomendado é o de 12 e 14 pontos (tamanho de um “x” é de 2 a 2,3 mm. O uso de bold pode ajudar a destacar algumas palavras.

Evitar fontes com ornamentos ou muito estilizadas e “light” (como por exemplo o “Centrury gothic” ou “Commercial script”...

O uso de maiúsculas deve restringir-se a poucas palavras - evitar frases longas.

O texto em estilo “manuscrito” ou itálico e sublinhados são mais difíceis de ler.

Contraste

Preto sobre branco – proporciona melhor contraste, mas soluções em negativo, com azul e amarelo, por exemplo, também podem obter bons resultados.

Espaçamento entre linhas

A distância entre linhas ajuda muito à leitura: deve respeitar-se espaçamentos de 1,5 a 2 vezes a distância entre palavras. (pode corresponder a 3 pontos (conforme o caso...))

Ilustração dos afastamentos utilizados nos exemplos que se apresentam adiante:

Contactos evidenciados
Telefone e Página Web

Texto / imagens

Deve-se evitar contornar imagens com texto, se isso implicar que o texto comece em sítios diferentes;

Escrever sempre o texto relevante em linhas horizontais;

Evitar texto impresso sobre imagens e textura que reduzam o contraste e confundam a legibilidade.

Formulários

Proporcionar espaços generosos que permitem albergar texto grande - para pessoas com baixa visão e outras (artrites, etc). Por outro lado, a identificação clara de cada item é muito importante.

Estrutura para facilitar a “navegação” em documentos mais extensos/livros

Muito importante a consistência na posição e design da estrutura do texto: títulos, listas de conteúdos (em cabeçalho por exemplo), paginação, etc;

Parágrafos espaçados, com intervalos generosos, para ajudar a localizar cada ideia-chave (simplificar linguagem e isolar conteúdos – uma ideia por parágrafo - são também referidos como soluções importantes na elaboração de textos para a Web.)

Impressão

Evitar papel brilhante – os reflexos prejudicam a leitura – e o papel demasiado fino. O ideal será papel com, pelo menos, 90gr/m2 (o papel demasiado fino pode deixar transparecer o que está impresso nas costas)

Documentos na WEB

Todos os documentos impressos, hoje em dia, são feitos com uma base digital. Por isso podem facilmente ser disponibilizados através das páginas internet das autarquias sem custos adicionais... e com muitas vantagens. Devem porém ter-se em atenção:

- a sua correcta referenciação (designação objectiva no link que lhe der acesso) e localização na página Web;
- atender às características e às limitações de impressão “doméstica” – em formato A4 e sem muita definição, provavelmente em preto/branco
- prever a sua partição em módulos de largura A4, quando necessário, para garantir o tamanho de fonte adequado dos conteúdos naquele formato.

Em geral, e para o conjunto dos documentos, a acessibilidade depende sobretudo de uma grande coerência e consistência no design e na programação dos canais de comunicação com os destinatários. E para este trabalho, normalmente os profissionais que trabalham com as Câmaras Municipais estão bem preparados... porventura, precisam de ser sensibilizados e estimulados por uma política também abrangente, em matéria de acessibilidade.

5.5. Sugestões de intervenção

Junto anexamos exemplos de intervenção em cada um dos documentos analisados na fase anterior. Estes exemplos aparecem em folhas independentes, identificadas por ordem alfabética.

De cada documento extraímos uma parte, que reproduzimos (na escala real) na área do lado esquerdo da página e, à direita, ilustramos um dos modos como poderiam ser corrigidos os itens classificados como negativos na lista de verificação usada na análise.

Nestas sugestões – tal como na análise – incidimos nos aspectos objectivos da informação presente em cada caso e procurámos “recortar” uma pequena área da imagem para reproduzir o resultado visual da aplicação dos critérios em causa. Para cada documento foram propostas, no máximo, duas intervenções. No conjunto dos 10 documentos tentámos diversificar os exemplos com intervenções em itens diferentes (mesmo que um pouco forçados).

No topo superior direito expomos o valor (potencial) da percentagem de itens positivos que resultaria na avaliação, se aplicada a lista de verificação usada anteriormente.

(Tal como já dissemos antes, este número pretende representar apenas uma expressão das melhorias objectivas nos “níveis de acessibilidade” que se podem obter em cada caso. Tal não significa que seja a única forma de o conseguir.)

Referências

Cunha, Maria Paula Trigueiros – “A cidade à vista do Cego – informação, Mobilidade e Cidadania”, dissertação de Mestrado, FAUP/FEUP, Porto, 2000

Fonseca, Vitor (1980) - Reflexões Sobre A Educação Especial Em Portugal , Moraes editores, Lisboa, 1980

Godinho, F; Borba, A; Santos, C; Trigueiros, P. - Tecnologias sem barreiras no local de trabalho. Manual. Ed. UTAD, Vila Real, 2004

Wagner, J. M. (1992) - Accesibilidad al Medio Urbano para Discapacitados Visuales -_Servicio de publicaciones del Colegio oficial de Arquitectos de Madrid, 1992

www.tracecenter.wisc.edu

www.rnib.org

NOTA: a elaboração dos “Exemplos de Intervenção” teve a participação da Designer Né Santelmo.



Acessibilidade para Todos - Município de Vila Franca de Xira
FASE II - Exemplos de Intervenção

A

Folheto promocional /eventos **doc.n.1**

Resultado potencial da Intervenção de acordo com os critérios usados na análise **76%**

INTERVENÇÃO:

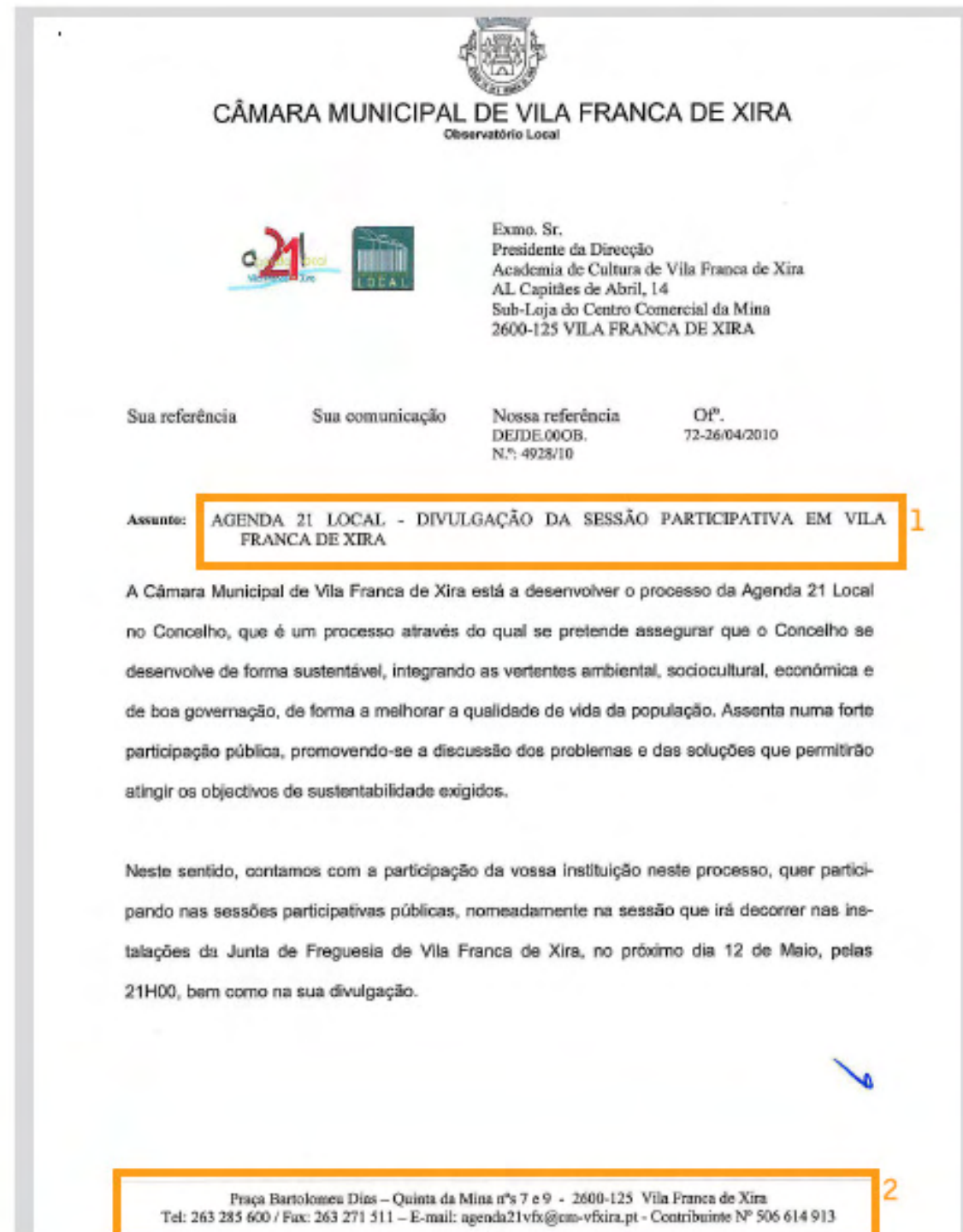
1
Visite-os

Uso de tipografia simples e clara

2
Passeie, exercite-se ou, simplesmente, aprecie. Todo o ano ao seu dispor!

Bom contraste entre texto e fundo

(O texto colocado sobre a imagem ou textura perde legibilidade)



Acessibilidade para Todos - Município de Vila Franca de Xira
FASE II - Exemplos de Intervenção

B

Papel de carta

doc.n 2

Resultado potencial da Intervenção
de acordo com os critérios usados na análise **94%**

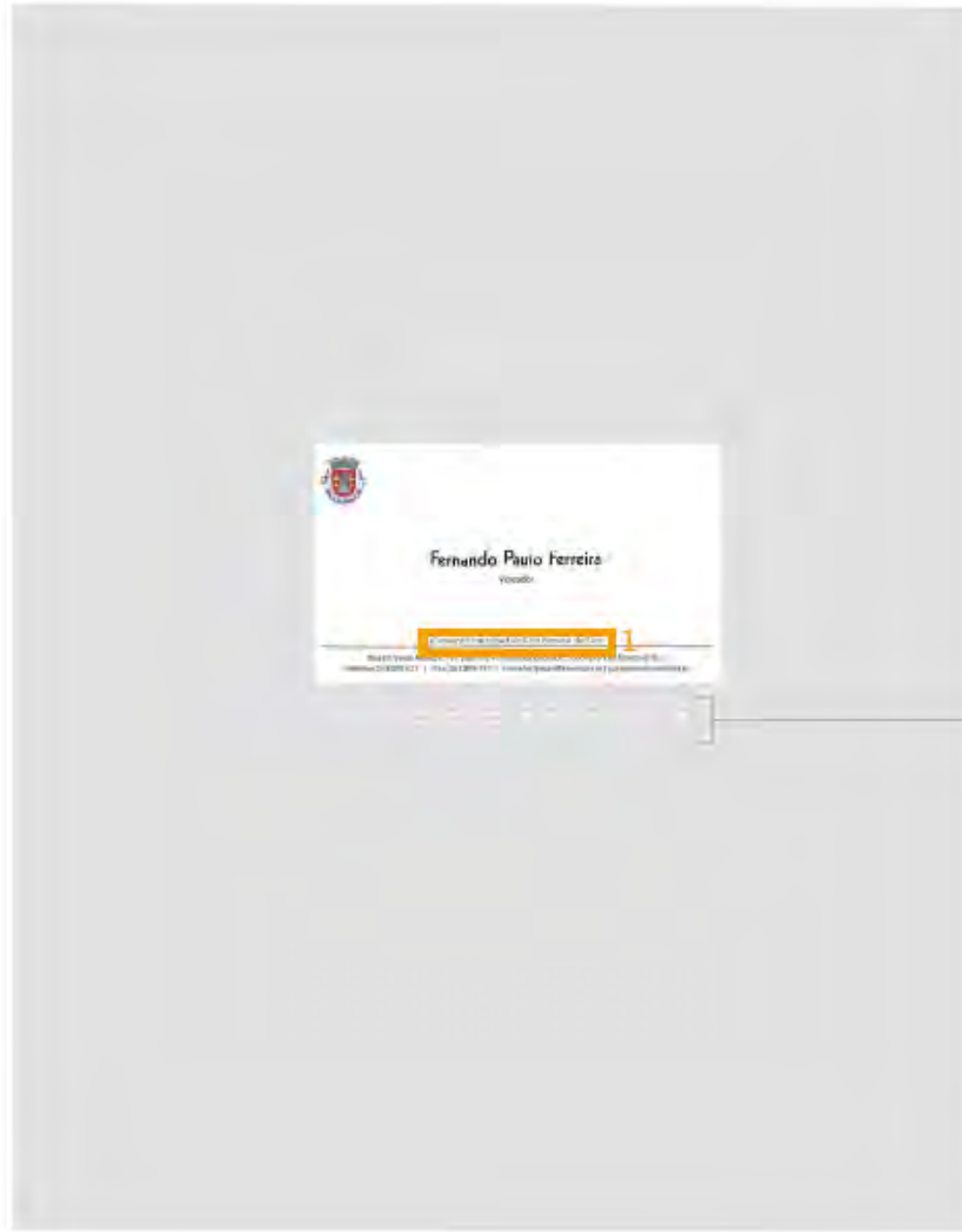
INTERVENÇÃO:

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Agenda 21 Local - Divulgação da Sessão Participativa
em Vila Franca de Xira

Praça Bartolomeu Dias - Quinta da Mina nºs 7 e 9
2600-125 Vila Franca de Xira
Tel.: 263 285 600 / Fax: 263 271 511
agenda21vfx@cm-vfxira.pt
NIPC nº 506 614 913

Texto alinhado à esquerda



Cartão pessoal da presidência/
vereação **doc. n 3**

Resultado potencial da intervenção
de acordo com as prioridades usadas na análise **88%**

INTERVENÇÃO:

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Texto estilo normal
Contactos em braile
(p.e. autocolante)

INICIATIVAS

Câmara Municipal promove Ciclo de Fóruns sobre Qualidade de Vida e Desenvolvimento Sustentável
Está em curso, de Março a Maio, por iniciativa da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, um Ciclo de Fóruns de

Dia	Freguesia	Local
05_Abr	Vaião	ARRY
08_Abr	Calhandriz	Junta de Freguesia
16_Abr	Sobralinho	Casa do Estudado
23_Abr	Averca	Unipol das Passadeiras
30_Abr	Alandra	Sociedade União Alandranense

população de todas as freguesias do Concelho, contribuindo para a implementação de ações e medidas que visem uma melhor qualidade de vida. O ciclo é organizado pela Agência 21 Local da Câmara Municipal, em parceria com a Universidade Nova de

Local e um processo através do qual se pretende assegurar que o Concelho se desenvolve de forma sustentável, integrando as vertentes ambiental, sociocultural, económica e de boa governação, contribuindo para a melhoria integrada da qualidade de vida da população.

Comemorações do Dia Mundial dos Direitos do Consumidor
Assinalando o Dia Mundial dos Direitos do Consumidor, o CIAC - Centro de Informação Autárquica ao Consumidor de Vila Franca de Xira realizou entre 15 e 19 de Março, uma iniciativa de divulgação deste serviço junto da população em geral, em todas as freguesias do concelho. O objetivo desta iniciativa foi dar a conhecer aos munícipes a existência de um serviço municipal que tem como principais funções informar os consumidores dos seus direitos e deveres, servir de mediador nos pequenos litígios entre consumidores e fornecedores ou prestadores de serviços, bem como receber e encaminhar as suas reclamações às entidades competentes.

Sessão de Divulgação sobre Sistemas de Incentivos
A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, no âmbito da Divisão de Atividades Económicas e em parceria com a empresa "Trouco & Henrique Associados", promoveu no dia 23 de Março, no Auditório da Junta de Freguesia de Vila Franca de Xira, uma Sessão de Divulgação sobre "QREN - Sistemas de Incentivos - Apoios Financeiros à Formação e ao Investimento nas Organizações".

Por um melhor Ambiente no Concelho
De 18 a 22 de Março, realizaram-se um pouco por todo o Concelho diversas atividades, promovidas pela Pelouro do Ambiente do Município de Vila Franca de Xira, cujo denominador comum foi a promoção de uma melhor qualidade de vida, rentabilizando os recursos existentes e contribuindo para a qualidade ambiental do nosso Concelho.

Árvore do Centenário
A 22 de Março, a Câmara Municipal aderiu à iniciativa "Árvore do Centenário", promovida pela Comissão Nacional para as Comemorações do Centenário da República. Neste âmbito, foram plantadas 3 Árvores do Centenário, uma em cada Cidade do Concelho: em Vila Franca de Xira, na Escola EB1 Dr. Sousa Martins; em Averca do Ribatejo, na Escola EB 1,2,3 do Bom Sucesso; na Povoa de Santa Iria, no Parque Público da Quinta Municipal da Piedade.

Acessibilidade para Todos - Município de Vila Franca de Xira
FASE II - Exemplos de Intervenção

D

Publicação periódica (boletim) **doc.n 4**

Resultado potencial da Intervenção de acordo com os critérios usados na análise **79%**

INTERVENÇÃO:

população de todas as freguesias do Concelho, contribuindo para a implementação de ações e medidas que visem uma melhor qualidade de vida. O ciclo é organizado pela agenda 21 Local da Câmara Municipal em parceria com a Universidade

05_Abr	Vaião	AR
08_Abr	Calhandriz	Ja
16_Abr	Sobralinho	Ca
23_Abr	Averca	lg
30_Abr	Alandra	Se

Espaçamento entre parágrafos

Espaçamento entre colunas

Inauguração Posto de Atendimento SEF em Alverca do Ribatejo

Foi inaugurado pelo Ministro da Administração Interna e pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, no passado dia 14 de Julho, na Freguesia de Alverca do Ribatejo, um Posto de Atendimento do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), que visa servir não só os estrangeiros residentes no Município de Vila Franca de Xira, mas também os residentes nos Concelhos limítrofes.

Com este Posto de Atendimento será mais fácil à população estrangeira que escolhe esta região, o acesso aos meios legais para aqui trabalhar ou residir, uma vez que este Posto trata juntamente de renovações de autorizações de residência, de entregas de títulos de residência e informações, os serviços mais procurados por esta população.

Novas Instalações Municipais

Como é do conhecimento de todos, o Município de Vila Franca de Xira carece há muito de novos espaços para a instalação dos diversos serviços municipais. É necessário dotar os serviços de melhores condições para os colaboradores e para os munícipes, centralizando-os, contrariamente ao que hoje se verifica com serviços dispersos por toda a cidade e mesmo fora da sede do Concelho. Após análise aturada das várias alternativas a escolha recaiu na mais viável, a instalação dos Serviços Municipais no edifício da Visitação Centro, um local central e de fácil acessibilidade para todos, que permitirá a maximização do tempo e dos recursos despendidos na circulação dos processos e na obtenção de informações entre serviços. Neste seguimento foi dado mais um passo visando a concretização deste projecto, tendo sido aprovado em Reunião de Câmara no passado dia 14 de Julho, o Contrato Promessa de Aluguer daquele espaço. Tendo em consideração o interesse deste assunto para todos os colaboradores, temos dando conta dos desenvolvimentos que vão ocorrendo em relação ao Processo.

Acessibilidade para Todos – Município de Vila Franca de Xira
FASE II – Exemplos de Intervenção

E

Folheto promocional /serviços **doc.n 5**

Resultado potencial da Intervenção de acordo com os critérios usados na análise **58%**

INTERVENÇÃO:

**Município de Vila Franca de Xira
Porto de Lisboa**
Acordaram a transferência de áreas ribeirinhas

Não usa itálicos
Não usa sublinhados

MUNICÍPIO DE VILA FRANCA DE XIRA

Exmo(a). Senhor(a)
Presidente da Câmara Municipal de
Vila Franca de Xira

CARTÃO DE VENDEDOR AMBULANTE - REGULAMENTO MUNICIPAL Nº 1/95

Nome: _____ Nº. DE CONTRIBUÍTE: _____
Morada: _____
Código Postal: _____ Freguesia: _____
Telefone: _____ FAX: _____ E-MAIL: _____
B.L. NÚMERO: _____ DATA EMISSÃO: _____ ARQUIVO DE: _____ VALIDADE: _____

OBJECTO DO REQUERIMENTO

REQUER NOS TERMOS LEGAIS:

CONCESSÃO DO CARTÃO DE VENDEDOR AMBULANTE
LOCAIS DE VENDA (1): _____

JÁ POSSUI CARTÃO? _____ Nº: _____ VALIDADE: _____ / /

RENOVAÇÃO DO CARTÃO DE VENDEDOR AMS. Nº: _____ VÁLIDO ATÉ: _____ / /

OUTRAS SITUAÇÕES: _____

O REQUERENTE,
AOS _____

A PREENCHER PELOS SERVIÇOS

APRESENTADO B.L. Nº _____ DE _____ / / _____ EMITIDO POR _____
O FUNCIONÁRIO, _____

Acessibilidade para Todos - Município de Vila Franca de Xira
FASE II - Exemplos de Intervenção

Impresso com formulário

doc. n 6

Resultado potencial da Intervenção
de acordo com os critérios usados na análise

63%

INTERVENÇÃO:

Cartão de Vendedor ambulante - Regulamento Municip

Texto com iniciais em maiúscula

Nome completo:

Morada:

Código postal:

Freguesia:

Telefone:

Fax:

Email:

Texto não espalhado nas linhas

José Luís de Matos

habituais e estreantes, reúne-se cerca de um milhar e sortada prova desportiva. Os atletas, embora se realize, também, o Duatlo Jovem das benjamins, infantis, iniciados e juvenis, e, ainda, o Duatlo de Promoção (com os duetos de distâncias). A prova é organizada pelo Triatlo de Portugal e o Alhandra, um dos atletas que mais contribuiu, quer a nível da modalidade: José Luís de Matos.

19.ª Exposição Canina Nacional / 17.ª Edição Internacional
6 a 7 de Março

Durante dois dias, no pavilhão municipal de Castanheira de Ribatejo, o público poderá assistir aos desfiles de centenas de cães de diversas raças nacionais e estrangeiras. Com o apoio do Clube Português de Canicultura, esta competição iniciada em 1992, com os julgamentos dos exemplares, através das demonstrações previstas no programa. As apreciações são muitas e variadas. A par da edição nacional quer na internacional, elegem-se os "Best in Show". A par da exposição, a Autarquia expõe os animais do seu Canil Municipal que estão disponíveis para adopção. Não perca esta oportunidade de ganhar um Amigo, porventura o mais fiel de todos!

Ribatejo, the public can attend the parades of various breeds. With the support of the Clube Português de Canicultura, this competition starts early with the judging of the animals. Many dogs are judged in the programme. "Best in Show" are chosen. Alongside the exhibition, the Council will display the Kennel which are available for adoption. (most faithful love of all)

Calendário de Eventos 2010

Acessibilidade para Todos - Município de Vila Franca de Xira
FASE II - Exemplos de Intervenção

G

Agenda / programação cultural **doc. n 7**

Resultado potencial da Intervenção de acordo com os critérios usados na análise **89%**

INTERVENÇÃO:

Ribatejo, o público poderá assistir aos desfiles de centenas de cães de diversas raças nacionais e estrangeiras. Com o apoio do Clube Português de Canicultura, esta competição iniciada em 1992, com os julgamentos dos exemplares, através das demonstrações previstas no programa. As apreciações são muitas e variadas. A par da edição nacional quer na internacional, elegem-se os "Best in Show". A par da exposição, a Autarquia expõe os animais do seu Canil Municipal que estão disponíveis para adopção. Não perca esta oportunidade de ganhar um Amigo, porventura o mais fiel de todos!

Texto corpo 12 a 14 (entrelinha mínimo 3 pontos)

Usar papel não brilhante (o brilho dificulta a leitura)



Comunicado

N.º 9/10

INTERVENÇÃO NA ARBORIZAÇÃO RODOVIÁRIA FREGUESIA DE VILA FRANCA DE XIRA

A Câmara Municipal informa que a EP - Estradas de Portugal, SA irá proceder ao abate das árvores existentes na estrada EN10, aos quilómetros constantes do quadro abaixo, que se encontram secos e a prejudicar a segurança da via. É essencial a sua remoção para assegurar as condições de circulação na via pública, em salvaguarda de pessoas e bens.

Prevê-se que esta operação seja concluída até final do próximo mês de Julho.

Estamos a trabalhar para melhorar a qualidade de vida dos nossos Municípios.

Quadro 1 - Abate

Estrada	Km	Lado	N.º de árvores	Tipo de árvore
EN10	111+200	Direito	1	Choupo
EN10	112+500	Direito	1	Eucalipto
EN10	113+900	Direito	1	Eucalipto
EN10	116+300	Direito	1	Eucalipto
EN10	117+600	Esquerdo	1	Choupo

Solicitamos a melhor compreensão e colaboração de todos. Pedimos desculpas pelos incómodos causados.

Vila Franca de Xira, 5 de Julho de 2010

A Presidente da Câmara Municipal

- Maria da Luz Rosinha -



Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

Acessibilidade para Todos - Município de Vila Franca de Xira
FASE II - Exemplos de Intervenção

H

Impressão A4 a partir de pdf
do site da Câmara

doc. n 8

Resultado potencial da Intervenção
de acordo com os critérios usados na análise

81%

INTERVENÇÃO:

Telf.: 263 285 600
www.cm-vfxira.pt

Contactos evidenciados
Telefone
Página web

CONTACTOS - C.M. Vila Franca de Xira http://www3.cm-vfxira.pt/PageGen.aspx?WMCM_PaginaM=32448

MUNICÍPIO
PLANO ESTRATÉGICO DO
CONCELHO
URBANISMO
TURISMO
CULTURA
DESPORTO
JUVENTUDE
EDUCAÇÃO
AÇÃO SOCIAL
AMBIENTE
ASSOCIATIVISMO
PUBLICAÇÕES
LOJA DO MUNICÍPIO

CONTACTOS

Contacto Geral
Praça Afonso de Albuquerque, nº 2
2600-093 Vila Franca de Xira
Telefone: 263 285 600

Delegação da Câmara Municipal em Alverca **1e2**
Avenida Capitão Meleças, nº 38
2615-096 Alverca do Ribatejo
Telefone: 219 583 149-99

Delegação da Câmara Municipal em Póvoa de Santa Iria
Rua Padre Manuel Duarte
2625 Póvoa de Santa Iria
Telefone: 219 533 050
Fax: 219 533 051
Horário: 2ª a 6ª feira, 9h-13h e 14h-17h
A tesouraria encerra às 16h
E-mail: del.povoa@cm-vfxira.pt

Gabinete de Apoio à Presidência
Praça Afonso de Albuquerque
2600-093 Vila Franca de Xira
Telefone: 263 280 460
Fax: 263 276 002
E-mail: presidencia@cm-vfxira.pt
gao@cm-vfxira.pt

Gabinete de Gestão de Informação e Relações Públicas
Avenida Pedro Vitor, nº 5
2600-221 Vila Franca de Xira
Telefone: 263 285 600
Fax: 263 276 229
E-mail: ggip@cm-vfxira.pt
Horário: 2ª a 6ª feira, 9h-12h30 e 14h-17h30

Assessoria de Imprensa
Telefone: 263 285 600
Fax: 263 280 463
E-mail: gabimprensa@cm-vfxira.pt

Gabinete da Qualidade
Rua Dr. Vasco Moniz, nº 17 (Edifício Varandas da Lezíria)
2600-273 Vila Franca de Xira
Telefone: 263 285 600, ext. 2970
Fax: 263 287 606
E-mail: qualidade@cm-vfxira.pt

Posto de Turismo Municipal
Praça Afonso de Albuquerque, nº 12
2600 Vila Franca de Xira
Telefone: 263 285 605
Fax: 263 271 516
E-mail: turismo@cm-vfxira.pt
Horário: 2ª a 6ª feira, 10h-12h30 e 14h-18h
Sábado: 10h-13h
Encerra ao Domingo e feriados.
Durante o mês de Novembro, o horário é diferente ao Domingo - 11h-15h
Serviços:
• Informação sobre toda a actividade turística do Concelho, bem como feiras e eventos

Acessibilidade para Todos - Município de Vila Franca de Xira
FASE II - Exemplos de Intervenção

Impressão directa do site

doc. n 9

Resultado potencial da Intervenção
de acordo com os critérios usados na análise

94%

INTERVENÇÃO:

Delegação da Câmara Municipal em Alverca **1e2**
Avenida Capitão Meleças, n.º38
2615-096 Alverca do Ribatejo
Telf.: 219 583 149 / 99

Texto corpo 12 a 14
Espaçamento entre linhas
(mínimo 3 pontos)

Município de

Vila Franca de Xira

Infoacessibilidade

6

6.1. WEB**Recomendações**

Depois de avaliada a acessibilidade do site da responsabilidade da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira www3.cm-vfxira.pt, sugerimos as seguintes recomendações de forma a adaptar o site em conformidade com os níveis de acessibilidade do W3C desejados:

A. Ferramentas de edição e produção de conteúdos

- Em ferramentas de criação de conteúdos, identificar opções ou plugins de avaliação de acessibilidade.
- Em CMS (Content Management Systems), escolher opções mais acessíveis para os menus e verificar a capacidade de edição e alteração do código gerado. Criar páginas de conteúdo para teste de acessibilidade.

B. Ferramentas de Avaliação de Acessibilidade

- Utilizar pelo menos duas ferramentas de avaliação de acessibilidade online como o HERA <http://www.sidar.org/hera/index.php.pt> ou o TAW <http://www.tawdis.net>.
- Utilizar Barra de Acessibilidade para Internet Explorer http://www.wat-c.org/WAT/versions/pt/WAT_PT_1-2.exe, para avaliação individual dos pontos de verificação. É necessário verificar compatibilidade com a versão do Sistema Operativo Windows.
- Testar as páginas com leitor de ecrã. Sugerimos a utilização da versão de demonstração do JAWS. Download em:
http://www.freedomscientific.com/fs_downloads/jaws.asp
Funções básicas do leitor de ecrã JAWS:
<http://www.maujor.com/tutorial/usando-jaws-para-testes.php>

C. Técnicas de avaliação manual.

A par da avaliação automática, recomendamos algumas técnicas de avaliação manual, tais como:

- Navegar nos links apenas com o teclado, usando a tecla TAB para avançar e SHIFT + TAB para recuar (teclas válidas para o browser Internet Explorer).
- À medida que navega com a tecla TAB, ler apenas os links e verificar se o texto faz sentido fora do contexto e se não há ambiguidade devido à eventual repetição.
- Aumentar o tamanho de texto no menu Ver (I. E.), para verificar o uso de valores absolutos ou relativos.

- Alterar a largura da janela do browser e verificar se a disposição do texto se ajusta à mesma.
 - Desactivar o carregamento de imagens nas opções avançadas do I. E.
 - Imprimir página sem usar a cor e verificar se não há perda de informação relevante.
- D. Avaliação de contraste
- Para verificar contrastes, usar Barra de Acessibilidade do I.E. ou ferramentas online, listadas do W3C/WAI <http://www.w3.org/WAI/ER/tools/>
- E. Avaliação com utilizadores
- Efectuar testes com utilizadores. Solicitar avaliação por utilizadores de leitores de ecrã, dando algumas tarefas de pesquisa.
- F. Legendagem de vídeos
- Para legendar vídeos, pode adoptar três estratégias:
- Legenda embutida no vídeo, usando por exemplo o Windows Movie Maker incluído no Sistema Operativo Windows Vista
 - Legenda separada do vídeo usando tecnologia SMIL (<http://home.utad.pt/~leonelm/w3ctranslations/smil>)
 - Legendagem separada do vídeo usando tecnologia Microsoft SAMI (<http://msdn2.microsoft.com/en-us/library/ms971327.aspx>)
- Para os pontos anteriores, poderá ser usado editor de legendas gratuito MAGpie <http://www.wgbh.org/wgbh/pages/ncam/webaccess/magindex.html>
- Referências: NCAM <http://ncam.wgbh.org/>
- G. Sites de referência
- Nacionais
- Unidade ACESSO da UMIC
www.acesso.unic.pt
- Site do CERTIC / UTAD
<http://www.acessibilidade.net/web/>
- Site de Acessibilidade do CEGER
<http://www.acessibilidade.gov.pt>

Internacionais

W3C / Web Accessibility Initiative (WAI)

<http://www.w3.org/WAI/>

Site do Jim Thatcher

<http://jimthatcher.com/>

SIDAR (Espanha)

<http://www.sidar.org/>

Site Maujor: CSS, Padrões Web, Acessibilidade

<http://maujor.com/>

WebAIM: Web Accessibility In Mind

<http://www.webaim.org/>

Tradução das Diretrizes de Acessibilidade ao Conteúdo (WCAG) do W3C

WCAG 1.0 (5 de Maio de 1999)

<http://www.utad.pt/wai/wai-pageauth.html>

WCAG 2.0 (11 de Dezembro de 2008)

<http://www.acesso.unic.pt/w3/TR/WCAG20/>

H. Informação sobre a acessibilidade do site

- Afixar na primeira página Símbolo de Conformidade de acessibilidade (W3C) ou Símbolo de Acessibilidade (NCAM)
<http://ncam.wgbh.org/webaccess/symbolwinner.html>
- Criar página com informação sobre a acessibilidade do site (associar a Símbolo de Acessibilidade na página).
- Assegurar contacto facilitado com o responsável do site para eventuais dificuldades de acesso a conteúdos.

I. Conformidade com a 2ª versão do WCAG

Recomendamos também que se procure assegurar o nível 2 da 2ª versão da WCAG. Poderá usar versão beta do TAW para avaliação automática, embora seja aconselhável usar os recursos de avaliação da versão 1 do WCAG.

6.2. Espaços Públicos de Acesso à Internet

Para aumentar a Acessibilidade dos Espaços Públicos de Acesso à Internet, sugerimos a aquisição dos seguintes equipamentos e a adopção de configurações em pelo menos um dos computadores disponibilizados nos Equipamentos Sociais, que passamos a descrever.

6.2.1. Biblioteca Municipal de Vila Franca de Xira

O acesso ao interior do edifício faz-se sem dificuldade. O espaço interior apesar de não ser amplo, não apresenta obstáculo à circulação mesmo a pessoas com mobilidade condicionada.

Foi relatado pelo responsável do Espaço, que é habitual a visita de utentes com necessidades especiais.

Assim, a natureza deste equipamento social, a população servida e a localização geográfica justificam o investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico.

Para a sala para adultos, o investimento a nível de Tecnologias de Acesso recomendado descreve-se na tabela que se segue:

DA - Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.

Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Leitor de Ecrã e Headphones			X			
Amplificador de Ecrã			X			
Linha Braille			X			
Webcam	X					
Monitor de 21" (mínimo de 19")			X		X	
Etiquetas c/ caract. ampliados p/ teclados			X	X		
TrackBall		X			X	

Seria também importante considerar a adopção de configurações de Acessibilidade no Sistema Operativo como por exemplo, configurar seta do rato ampliada, itens do ambiente de trabalho ampliado, aumentar a altura do título das janelas e botões, aumentar a largura da barra de deslocamento, dos menus, etc.

Tecnologias de Acesso a informação impressa e para produção de formatos alternativos	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Software de leitura de documentos Daisy			X	X	X	
Telelupa			X		X	
Impressora Braille			X			
Scanner c/ alimentador automático		X	X			
Leitor autónomo			X	X	X	

Materiais de leitura em formato Alternativo *	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Livros, jornais, revistas e informação sonoros			X	X	X	
Livros, jornais, revistas e informação em letras grandes			X		X	
Livros, jornais, revistas e informação impressos em Braille			X			
Livros, jornais, revistas e informação em formato digital		X	X			

Para a sala infanto-juvenil, o investimento a nível de Tecnologias de Acesso recomendado descreve-se na tabela que se segue:

DA - Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.

Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Crianças
Amplificador de Ecrã			X		X
Teclado de Conceitos Intellikeys c/ software Overlay Maker e IntelliPics Studio		X		X	X
Rato com dimensões para crianças					X
Teclado colorido para crianças				X	X
Eee PC com ecrã táctil		X		X	X
Webcam	X				X
Monitor de 19"			X		X
Etiquetas c/ caracteres ampliados p/ teclados			X		X
TrackBall para crianças		X		X	X

6.2.2. Biblioteca Municipal, Pólo de Alverca do Ribatejo

O acesso ao interior do edifício faz-se sem dificuldade. O espaço interior é amplo e não apresenta obstáculo à circulação mesmo a pessoas com mobilidade condicionada.

Foi relatado pelo responsável do Espaço, que é habitual a visita de utentes com necessidades especiais.

Este Equipamento Social está já equipado com alguns Produtos de Apoio.

Assim, a natureza deste equipamento social, a população servida e a localização geográfica justificam o investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico.

Para a sala de adultos, o investimento a nível de Tecnologias de Acesso recomendado descreve-se na tabela que se segue:

DA - Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.

Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Webcam	X					
Monitor de 21" (mínimo de 19")			X		X	
Etiquetas c/ caracteres ampliados p/ teclados			X	X		
TrackBall		X			X	

Seria também importante considerar a adopção de configurações de Acessibilidade no Sistema Operativo como por exemplo, configurar seta do rato ampliada, itens do ambiente de trabalho ampliados, aumentar a

Tecnologias de Acesso a informação impressa e para produção de formatos alternativos	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Software de leitura de documentos Daisy			X	X	X	
Scanner c/ alimentador automático		X	X			

altura do título das janelas e botões, aumentar a largura da barra de deslocamento, dos menus, etc.

Material de leitura em formato Alternativo *	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Livros, jornais, revistas e informação sonoros			X	X	X	
Livros, jornais, revistas e informação em letras grandes			X		X	
Livros, jornais, revistas e informação impressos em Braille			X			
Livros, jornais, revistas e informação em formato digital		X	X			

* Destes materiais em formato alternativo, deve ser privilegiado o formato digital

Para a sala juvenil, o investimento a nível de Tecnologias de Acesso recomendado descreve-se na tabela que se segue:

DA - Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.

Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Crianças
Amplificador de Ecrã			X		X
Teclado de Conceitos Intellikeys c/ software Overlay Maker e IntelliPics Studio		X		X	X
Rato com dimensões para crianças					X
Teclado colorido para crianças				X	X
Eee PC com ecrã táctil		X		X	X
Webcam	X				X
Monitor de 19"			X		X
Etiquetas c/ caracteres ampliados p/ teclados			X		X
TrackBall para crianças		X		X	X

6.2.3. Biblioteca Municipal, Pólo de Forte da Casa

O acesso ao interior do edifício faz-se através de uma porta de dimensões reduzidas. O espaço interior apesar de não ser amplo, não apresenta obstáculo à circulação mesmo a pessoas com mobilidade condicionada.

Foi relatado pelo responsável do Espaço, que não há registo da visita de utentes com necessidades especiais. Assim, a natureza deste equipamento social, a população servida e a localização geográfica justificam o investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico.

Genericamente, o investimento a nível de Tecnologias de Acesso recomendado descreve-se na tabela que se segue:

DA - Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.

Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Leitor de Ecrã e Headphones			X			
Amplificador de Ecrã			X			
Linha Braille			X			
Webcam	X					
Monitor de 21" (mínimo de 19")			X		X	
Etiquetas c/ caracteres ampliados p/ teclados			X	X		
TrackBall		X			X	

Seria também importante considerar a adopção de configurações de Acessibilidade no Sistema Operativo como por exemplo, configurar seta do rato ampliada, itens do ambiente de trabalho ampliados, aumentar a altura do título das janelas e botões, aumentar a largura da barra de deslocamento, dos menus, etc.

Tecnologias de Acesso a informação impressa e para produção de formatos alternativos	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Software de leitura de documentos Daisy			X	X	X	
Telelupa			X		X	
Impressora Braille			X			
Scanner c/ alimentador automático		X	X			
Leitor autónomo			X	X	X	

Materiais de leitura em formato Alternativo *	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Livros, jornais, revistas e informação sonoros			X	X	X	
Livros, jornais, revistas e informação em letras grandes			X		X	
Livros, jornais, revistas e informação impressos em Braille			X			
Livros, jornais, revistas e informação em formato digital		X	X			

6.2.4. Biblioteca Municipal, Pólo da Quinta da Piedade

O acesso ao interior do edifício faz-se através de escadas exteriores. O espaço interior é amplo e não apresenta obstáculo à circulação mesmo a pessoas com mobilidade condicionada.

Foi relatado pelo responsável do Espaço, que é habitual a visita de utentes com necessidades especiais devido à proximidade da CERCI.

Assim, a natureza deste equipamento social, a população servida e a localização geográfica justificam o investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico.

Para a sala para adultos, o investimento a nível de Tecnologias de Acesso recomendado descreve-se na tabela que se segue:

DA - Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.

Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Leitor de Ecrã e Headphones			X			
Amplificador de Ecrã			X			
Linha Braille			X			
Webcam	X					
Monitor de 21" (mínimo de 19")			X		X	
Etiquetas c/ caract. ampliados p/ teclados			X	X		
TrackBall		X			X	

Seria também importante considerar a adoção de configurações de Acessibilidade no Sistema Operativo como por exemplo, configurar seta do rato ampliada, itens do ambiente de trabalho ampliados, aumentar a altura do título das janelas e botões, aumentar a largura da barra de deslocamento, dos menus, etc.

Tecnologias de Acesso a informação impressa e para produção de formatos alternativos	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Software de leitura de documentos Daisy			X	X	X	
Telelupa			X		X	
Impressora Braille			X			
Scanner c/ alimentador automático		X	X			
Leitor autónomo			X	X	X	

Para a sala infanto-juvenil, o investimento a nível de Tecnologias de Acesso recomendado descreve-se na tabela que se segue:

DA - Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.

Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Crianças
Amplificador de Ecrã			X		X
Teclado de Conceitos Intellikeys c/ software Overlay Maker e IntelliPics Studio		X		X	X
Rato com dimensões para crianças					X
Teclado colorido para crianças				X	X
Eee PC com ecrã tátil		X		X	X
Webcam	X				X
Monitor de 19"			X		X
Etiquetas c/ caracteres ampliados p/ teclados			X		X
TrackBall para crianças		X		X	X

6.2.5. Espaço Internet de Vila Franca de Xira

O acesso ao interior do edifício, faz-se sem dificuldade aparente, apesar do passeio ser estreito. O interior é amplo o que facilita a circulação mesmo a pessoas com mobilidade reduzida, e a altura das mesas dos computadores é adequada, o que facilita a aproximação aos terminais de acesso.

Foi relatado pela responsável do Espaço, que não é habitual a visita de utente com necessidades especiais. É habitual promover cursos de informática a idosos através da Universidade Sénior e um dos alunos é cego.

Assim, a natureza deste equipamento social, a população servida e a localização geográfica, justificam uma atenção prioritária e particular em termos de investimento em acessibilidades electrónicas e apoio técnico.

Genericamente, o investimento a nível de Tecnologias de Acesso recomendado descreve-se na tabela que se segue:

Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Leitor de Ecrã e Headphones			X			
Amplificador de Ecrã			X			
Linha Braille			X			
Impressora Braille			X			
Webcam	X					
Monitor de 21" (mínimo de 19")			X		X	
Etiquetas c/ caracteres ampliados p/ teclados			X	X		
TrackBall		X			X	

DA - Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.

Seria também importante considerar a adopção de configurações de Acessibilidade no Sistema Operativo como por exemplo, configurar seta do rato ampliada, itens do ambiente de trabalho ampliado, aumentar a altura do título das janelas e botões, aumentar a largura da barra de deslocamento, dos menus, etc.

6.3. Centros de recursos recomendados para apoio:

⇒ Delegação de Lisboa da ACAPO

Rua Rodrigues Sampaio, 146-2º esq.

1150-282 Lisboa

Telefone: 21 3 18 2 9 10

Fax: 21 3 18 2 9 29

E-mail: lisboa@acapo.pt

⇒ CRTIC de Loures

Escola EB 2,3 Gaspar Correia

Avenida das Escolas, nº 9

2685-204 Portela

Email: crticloures@gmail.com

6.4. Empresas fornecedoras de produtos de apoio (Ajudas Técnicas):

⇒ Área da deficiência Visual:

- Tiflotenia <http://www.tiflotecnia.com/>
- Ataraxia <http://www.ataraxia.pt/>
- ElectroSertec <http://electrosertec.pt/>

⇒ Área da deficiência motora:

- Anditec <http://www.anditec.pt/>
- Cnotinfor <http://www.imagina.pt/>
- Fundação Portugal Telecom <http://www.fundacao.telecom.pt/>



PROGRAMA DE ACÇÃO

7

7.1. INTRODUÇÃO

A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira decidiu avançar com a elaboração do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade, numa nova estratégia em torno do planeamento urbano. Este processo, conjectura, a visão da acessibilidade nos núcleos urbanos do município que conduziu a uma nova direcção, no âmbito do desenvolvimento sustentável, e na consequente procura da melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos, sem excepção.

O presente documento constitui o resultado dos estudos e propostas desenvolvidos no âmbito do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade, culminando na obtenção de um Programa de Acção. O seu objectivo final, está assim, ligado à operacionalização do plano, abrangendo, de igual modo, as cinco áreas transversais de Espaço Público, Edificado, Transportes, Comunicação, e, por fim, a Infoacessibilidade, uma matéria inovadora, nunca tratada e analisada do ponto de vista do direito de Todos à informação.



Figura 7.1. Imagens do Município de Vila Franca de Xira.

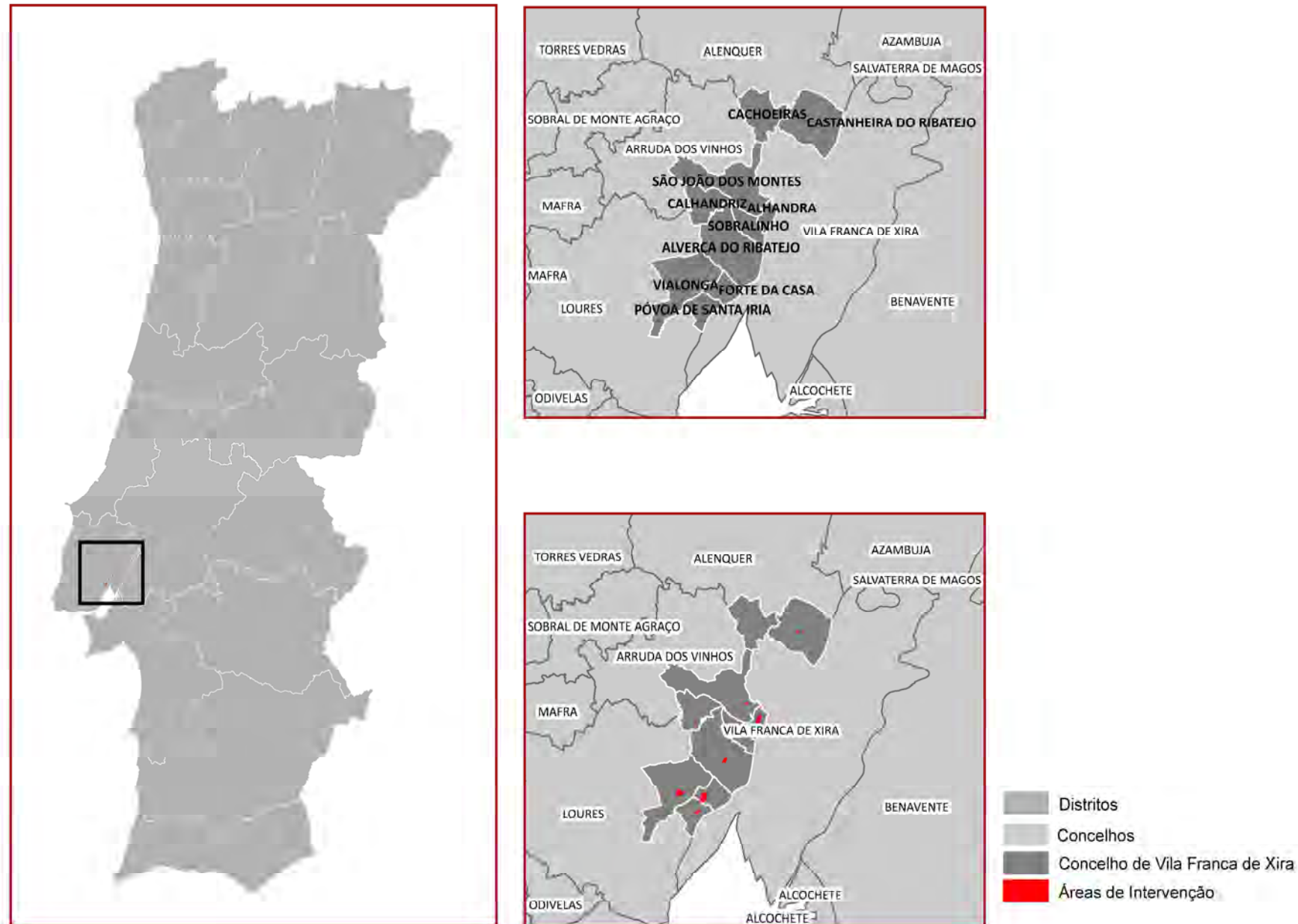


Figura 7.2. Mapa com o limite da área de intervenção do Município de Vila Franca de Xira

Após a decisão de avanço do projecto, tiveram lugar diversas reuniões, tanto no processo de pré-candidatura como após a aprovação da mesma.

Desde então foram estabelecidas, com frequência, reuniões de trabalho ao nível interno, com a equipa que desenvolve os estudos para a elaboração do plano e, ainda, acções de envolvimento e participação com as diversas entidades e representantes da sociedade civil.

Nas referidas reuniões foi discutido o âmbito geral da candidatura e do Plano que daí nasce, tendo-se acordado que o fio condutor deveria preferencialmente recair sobre a melhoria da acessibilidade e consequente melhoria da qualidade dos espaços urbanos do município, contribuindo para a igualdade social e melhoria da qualidade de vida das populações.

Os limites da área de intervenção foram propostos, tendo em conta os estudos desenvolvidos previamente pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, e foram dados a conhecer a todos os intervenientes, bem como, foram disponibilizados os documentos existentes, e acompanhados de perto os trabalhos da equipa da m.pt®.



Figura 7.3. Transportes públicos rodoviários.

O município entra agora numa nova fase que merece especial atenção e cuidado, e que exige a gestão de todo um conjunto de conflitos, interesses e necessidades, chegando finalmente a uma intenção comum: a melhoria da acessibilidade no município.

O Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade tem subjacente, paralelamente aos objectivos gerais e específicos estipulados anteriormente, a intenção da autarquia em proporcionar às pessoas que residem, trabalham e visitam a cidade de Vila Franca de Xira uma melhor qualidade de vida e padrões de bem-estar material, humano e social, mais elevados.

Surge, assim, o desenho deste projecto com o intuito de transformar o concelho de Vila Franca de Xira num território vencedor, atraindo actividades de perfil tecnológico avançado e instituições modernas e tornando-se cada vez mais um município de elevada qualidade urbana, seguro, inclusivo e tolerante.

O Programa de Acção que se apresenta, ganhou a forma apresentada tendo como base a *visão* de um território urbano de excelência.

Na estratégia delineada, os factores territoriais ganham, progressivamente uma importância acrescida, pois a qualidade urbana transforma-se numa exigência social e a gestão do território passa a constituir-se como um factor decisivo da competitividade das cidades e da estrutura empresarial que nelas reside.

7.2. ESTRUTURA DE IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA DE ACÇÃO**7.2.1. ORGANIZAÇÃO DO PROGRAMA DE ACÇÃO**

Figura 7.4. O conceito multidisciplinar e transversal da acessibilidade na Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Entre vários dos principais factores de inovação, podemos encontrar um que é fundamental: a forma e o modelo de organização.

Neste sentido, as orientações dirigem-se para a criação de um grupo de trabalho coeso e responsável pelos objectivos de execução a estipular pelo município.

Do mesmo modo, pretende-se que essa estrutura técnica seja competente e ágil, que incorpore conhecimento e experiência, com proveniência interna da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, e que consiga uma maior garantia de execução efectiva dos projectos, cumprimento de objectivos definidos e monitorização das acções concretizadas.

Organograma da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira

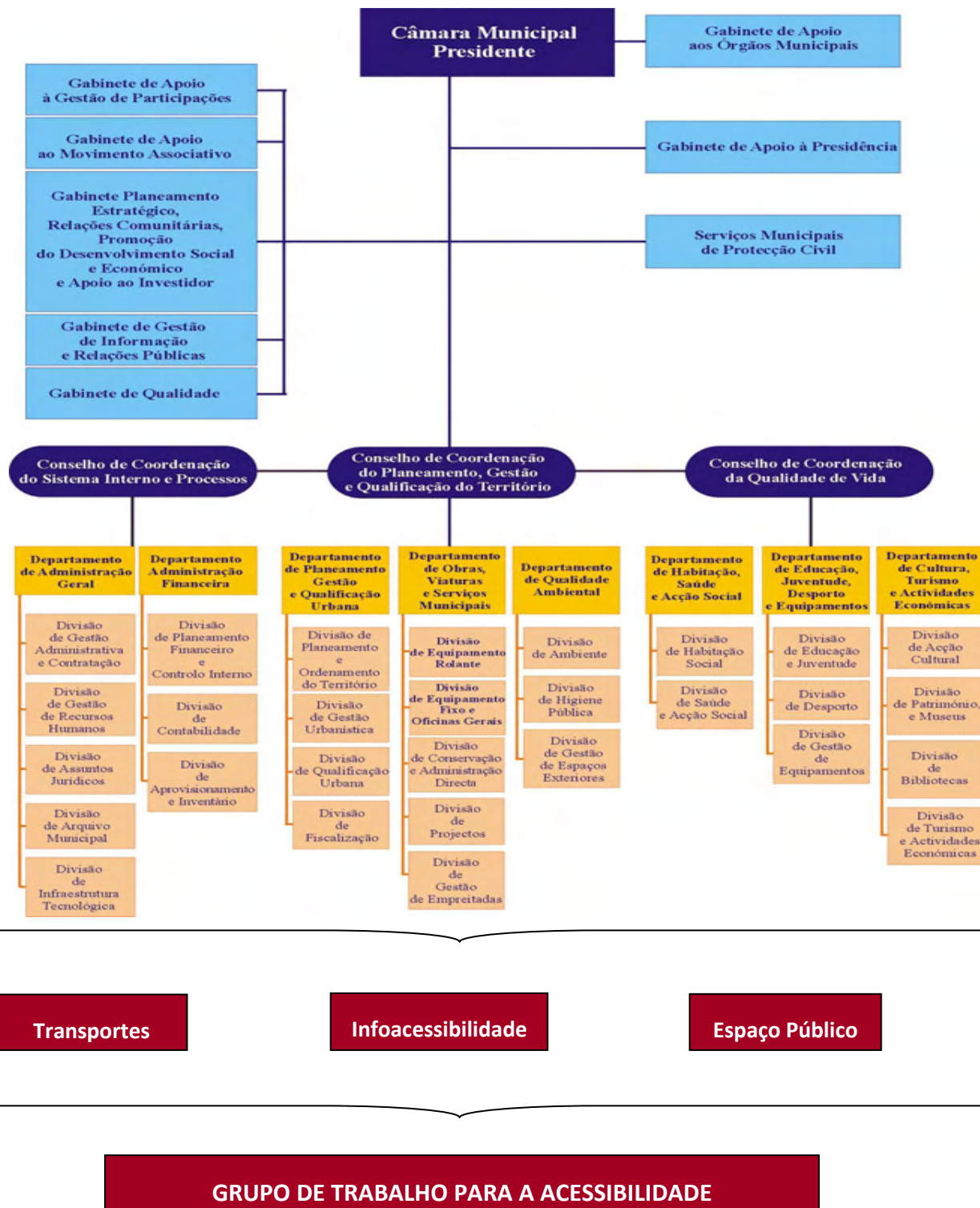


Figura 7.5. O conceito multidisciplinar e transversal da acessibilidade na Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

O grupo de trabalho terá como missão:

- A coordenação global do Programa de Acção;
- O controlo do cumprimento das responsabilidades dos diversos departamentos;
- O cumprimento das orientações estabelecidas;
- A procura de complementaridades e soluções inovadoras para potenciar os resultados dos projectos;
- A articulação das entidades privadas, que sejam relevantes para o sucesso da intervenção, com entidades públicas;
- A articulação com as entidades nacionais e regionais responsáveis pela Política das Cidades.

7.2.2. ESTRUTURA DO PROGRAMA DE ACÇÃO



Figura 7.6. Vista Panorâmica sobre a freguesia de Vialonga.

O Programa de Acção proposto não pode constituir-se apenas como um instrumento de negociação com a administração local.

Tem que se assumir como uma marcação temporal, enquanto ponto de partida para uma nova fase do desenvolvimento urbano sustentável.

7.2.3. IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA DE ACÇÃO



Figura 7.7. O conceito multidisciplinar e transversal da acessibilidade na Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

O processo de desenvolvimento sustentável dos nossos territórios tem de forma inevitável um conceito subjacente de constante monitorização e trabalho sobre os mesmos. Apesar da acessibilidade e mobilidade não serem os únicos sectores a contabilizar para o referido conceito, constituem-se como áreas essenciais, necessitando, por isso, de um sistema eficaz de gestão e controlo para que os níveis de qualidade dos espaços, edifícios e comunicações do Município de Vila Franca de Xira se tornem um exemplo a seguir, mas, acima de tudo, permitam a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Assim sendo, a estrutura desenhada para a implementação do Programa de Acção do Plano Municipal de Acessibilidade, construiu-se com o intuito de facilitar a percepção dos procedimentos a adoptar pela equipa de trabalho, para que a execução das propostas seja conduzida de forma correcta abrangendo as cinco áreas sectoriais da acessibilidade. Com esse mesmo intuito, foram desenvolvidas as orientações estratégicas para a execução das soluções e as fichas de intervenção para as referidas áreas que traduzem a forma de operacionalizar os trabalhos de eliminação das barreiras à acessibilidade.

7.3. ORIENTAÇÃO ESTRATÉGICA PARA OS SECTORES ESPECÍFICOS DA ACESSIBILIDADE



Figura 7.8. Imagens do município de Vila Franca de Xira.

As orientações que se apresentam foram estruturadas com o intuito de conduzir à continuidade do processo de gestão da acessibilidade no município de Vila Franca de Xira.

Pretende-se que o município se torne conhecedor em matéria de Acessibilidade e Mobilidade para Todos, mas também que se torne autónomo o suficiente para garantir a prossecução do trabalho desenvolvido em todas as áreas em que a referida matéria deverá estar presente, designadamente: Espaço Público, Edificado, Transportes, Comunicação e Infoacessibilidade.

O Programa de Acção temporal deverá ser de aplicação relativamente rápida, aproveitando para o efeito, não só o orçamento camarário disponível para este tipo de intervenções, mas também os fundos comunitários previstos no âmbito do actual QREN.

7.3.1. ESPAÇO PÚBLICO

Acções para o Espaço Público: melhoria da acessibilidade	Tipologia a)
<p>Pretende-se com acções de intervenção no espaço público, a qualificação dos mesmos, direccionando para utilizações essencialmente pedonais com inclusão de melhorias ao nível da acessibilidade. Considera-se também o recurso a mobiliário urbano e equipamento inclusivo, com o intuito de melhorar o ambiente urbano, assim como, melhorar a qualidade do espaço público das quatro áreas específicas analisadas.</p> <p>Constitui ainda uma mais-valia a aplicação destes pressupostos de forma a tornar os espaços urbanos do município apelativos para novos habitantes, visitantes, e empresas.</p> <p>O objectivo final desta acção remete para a obtenção de uma Rede de Percursos Pedonais Acessíveis que permitam, não só o usufruto dos espaços e vias públicas, mas também utilizá-los como meio para aceder aos principais serviços municipais, aos transportes e à informação.</p>	Objectivos
<p>Efeitos políticos de imagem e de boas práticas, aproveitamento das potencialidades de estar e lazer do território a intervir, redução das disparidades sócio-territoriais relativamente à apropriação dos espaços, que constitui dimensão nuclear da inclusão social.</p>	Resultados esperados
<p>Com a presente acção de melhoria da acessibilidade, o município de Vila Franca de Xira contribui, directamente, para o fomento de um território com qualidade do ambiente urbano e conseqüente qualidade de vida das populações que aí residem e trabalham.</p> <p>Concorre igualmente para a construção de um território inovador e competitivo, para o desenvolvimento socioeconómico e cultural, culminando na valorização territorial.</p>	Pertinência e coerência face à estratégia de desenvolvimento
Inconvenientes da não realização	
<p>A não intervenção nestes espaços agravará os problemas de mobilidade e acessibilidade que actualmente se fazem sentir no município, contribuindo para o desequilíbrio urbano, para o agravamento no diferencial de condições disponíveis para o desenvolvimento de novas actividades económicas, criadoras de emprego e de valor acrescentado para a economia, e contribuindo ainda para o sentimento de discriminação e isolamento por parte das populações que aí residem e trabalham. O desencorajamento à apropriação do espaço público pelos cidadãos e a diminuição da atractividade dos núcleos empresariais da região passam a constituir também um risco permanente.</p>	

7.3.2. EDIFICADO

Acções para o Edificado: melhoria da acessibilidade	Tipologia b)
<p>O projecto tem o objectivo de qualificar e modernizar um serviço de interesse colectivo para a população.</p> <p>Contribuir para a igualdade de género e proporcionar a integração social e cultural, qualificação e modernização dum serviço de interesse colectivo para a população, a adaptação de um equipamento e de um serviço de proximidade.</p> <p>O objectivo final desta acção remete para a obtenção de um Conjunto de Equipamentos Acessíveis que permitam não só o acesso à entrada do edifício mas também que seja possível usufruir do seu interior.</p>	<p>Objectivos</p>
<p>Efeitos políticos de imagem e de boas práticas, bem como, o aproveitamento das potencialidades dos serviços públicos na sua plenitude, o que contribui para uma inclusão social mais eficaz.</p>	<p>Resultados esperados</p>
<p>A acção de melhoria da acessibilidade do município de Vila Franca de Xira contribui, directamente, para o fomento de um conjunto de equipamentos que proporcionem qualidade de vida das populações que aí residem e trabalham.</p> <p>Concorre igualmente para a organização de um sector de edificado que promove um território inovador e competitivo, para o desenvolvimento socioeconómico e cultural, culminando na valorização local.</p>	<p>Pertinência e coerência face à estratégia de desenvolvimento</p>
<p>Inconvenientes da não realização</p>	
<p>A não realização deste projecto concorrerá para a fragilização da estrutura de apoio ao cidadão existente e conseqüentemente a redução de integração dos cidadãos que não se enquadram no perfil de “homem médio” explanado anteriormente. O desencorajamento à apropriação dos serviços públicos pelos cidadãos e a diminuição da atractividade do próprio município passa a constituir também um risco permanente.</p>	

7.3.3. TRANSPORTES

Acções para os Transportes: melhoria da acessibilidade	Tipologia c)
<p>As acções de intervenção nos transportes, terão como objectivo a elaboração de uma Estratégia Municipal de Mobilidade e Transportes, com um tratamento específico para as questões: do transporte de pessoas, independentemente das suas condicionantes de mobilidade, criando um sistema de mobilidade que abranja todos os modos de transporte e a sua articulação, e a renovação das frotas com veículos amigos do ambiente. Considera-se também a conjugação desta Estratégia com os objectivos orientadores das acções para o espaço público pela sua interdependência ao nível das deslocações mais longas e mais difíceis de efectuar em percursos pedonais.</p> <p>A aplicação destes pressupostos constitui ainda uma mais-valia tornando “mais próximos” locais e equipamentos indispensáveis à vivência diária em sociedade, encurtando distâncias, facilitando deslocações e criando uma verdadeira alternativa ao transporte individual, reduzindo deste modo as emissões de gases poluentes. O objectivo final desta acção remete para a obtenção de uma Rede de Linhas de Transporte Acessível que permita o uso do Transporte colectivo de modo fiável, seguro e confortável, por Todos independentemente da sua capacidade de deslocação, quer sejam residentes ou visitantes.</p>	<p>Objectivos</p>
<p>Efeitos de melhoria de qualidade ambiental, incremento da inclusão e aumento de políticas de boas práticas, na promoção das transferências intermodais e na marcha a pé. Redução das disparidades sócio-territoriais relativamente à apropriação dos espaços, que constitui dimensão nuclear da inclusão social.</p>	<p>Resultados esperados</p>
<p>Com a presente acção de melhoria da acessibilidade, o município de Vila Franca de Xira contribui, directamente, para o fomento de um território com qualidade do ambiente urbano e inclusão das populações que aí residem e trabalham.</p> <p>Concorre igualmente para a construção de um território competitivo, para o desenvolvimento socioeconómico e cultural, culminando na valorização territorial e ambiental.</p>	<p>Pertinência e coerência face à estratégia de desenvolvimento</p>
<p>Inconvenientes da não realização</p>	
<p>A não intervenção neste sector agravará os problemas de mobilidade e acessibilidade que actualmente se fazem sentir no município, contribuindo para o desequilíbrio urbano, para o sentimento de discriminação e isolamento por parte das populações que aí residem e trabalham e a diminuição da qualidade ambiental. A degradação da eficiência operacional inclusiva dos transportes colectivos desencorajará a utilização do transporte colectivo e conseqüentemente aumentará a utilização do transporte motorizado individual, o que agravará os fluxos de trânsito, tornando a cidade cada vez mais congestionada.</p>	

7.3.4. COMUNICAÇÃO

Acções para a Comunicação: melhoria da acessibilidade	Tipologia d)
<p>O acesso à informação é condição essencial para uma participação e pleno gozo dos direitos de cidadania. Assim, a promoção do acesso à informação e comunicação é o objectivo geral destas acções.</p> <p>Neste capítulo focaram-se algumas questões, ilustraram-se problemas e exemplificaram-se soluções em documentos impressos, produzidos no município. Mas este não é o único veículo da imagem e sobretudo da informação, tão importante aos munícipes: assim, entende-se que a meta a atingir deverá situar-se na garantia de que as pessoas que não conseguem ler ou não entendem os conteúdos dos impressos, possam neles encontrar alguma referência para obterem mais informação - seja um número de telefone ou um sítio na internet, canais que porventura se adequem melhor às suas necessidades e/ou preferências.</p>	Objectivos
<p>Para atingir estes objectivos é importante o estabelecimento de medidas políticas e processos de trabalho que conduzam a maior rigor e coerência na comunicação – quer internamente, quer para com os munícipes e ainda em acções interinstitucionais – considerando simultaneamente os vários canais de comunicação.</p> <p>A sensibilização e formação específica de todos os funcionários municipais, em particular dos técnicos envolvidos nas tarefas de comunicação municipal será um dos resultados esperados com maior potencial, já que permitirão corrigir algumas irregularidades detectadas e, sobretudo, garantir a progressiva incorporação de uma atitude “inclusiva” nas suas acções futuras. Neste plano encontram-se algumas regras práticas e sugestões úteis para a implementação da acessibilidade em futuros documentos.</p>	Resultados esperados
<p>A inclusão é uma palavra de ordem, que incorpora valores éticos, obrigações legislativas e responde objectivamente a necessidades sociais. Um bom trabalho de comunicação global transparece uma organização forte, estável e daí também a sua fiabilidade e a confiança que proporciona aos cidadãos, promovendo a confiança e a motivação para a participação e iniciativa.</p> <p>Este tipo de intervenção beneficia todas as pessoas e não um público – alvo conotado com a deficiência ou incapacidades diversas.</p>	Pertinência e coerência face à estratégia de desenvolvimento
Inconvenientes da não realização	
<p>Hoje em dia a chamada “infoexclusão” pode ser causadora de grandes desequilíbrios e prejuízos, em particular às pessoas que normalmente já estão fragilizadas por outras razões – sejam resultado da idade, da incapacidade, da situação socioeconómica, etc. A inclusão em geral e a acessibilidade à informação em particular, colocam novos e importantes desafios às instituições com maior responsabilidade social, rumo à sustentabilidade e inclusão social. As entidades que não respondem aos desafios que a sociedade vai encontrando, perdem em credibilidade institucional e recuam na história em lugar de acompanharem o progresso e inovação social.</p>	

7.3.5. INFOACESSIBILIDADE

Acções para a Infoacessibilidade: melhoria da acessibilidade	Tipologia d)
<p>A melhoria da Infoacessibilidade deve ter em conta a facilidade de acesso e de uso das Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) por um leque alargado de cidadãos incluindo os que possuem alguma deficiência ou incapacidade. Isto significa que não só deve ser possível ter acesso a estas tecnologias mas também que devem ser fáceis de usar.</p> <p>A acessibilidade às TIC, da responsabilidade do município, deve ser também encarada como uma forma alternativa de facilitar o acesso a outros serviços e constituir um recurso para o desenvolvimento de políticas sociais dirigidas a populações com necessidades especiais, nomeadamente a pessoas com deficiência e a idosos. Esta visão implica a presença de uma política activa nesta área, ou seja, o município não deve ter um comportamento passivo limitando-se a disponibilizar Tecnologias de Acesso e Conteúdos Acessíveis.</p>	<p>Objectivos</p>
<p>A melhoria da Infoacessibilidade no município de Vila Franca de Xira pode ser construída pela aplicação de regras de acessibilidade em conteúdos Web, pela inclusão de requisitos de acessibilidade na aquisição de produtos e serviços TIC, pela aquisição de tecnologias de acesso ao computador e à informação, com formação e iniciativas locais para a promoção da inclusão digital de cidadãos com necessidades especiais.</p> <p>A adopção de regras de acessibilidade nos sítios Web e a aquisição de tecnologias de acesso para os espaços públicos que foram objecto de avaliação são um exemplo de medidas locais de Inclusão Digital. Mas deve haver uma monitorização da eficiência destas medidas não as deixando ao abandono. A dinâmica de produção de conteúdos para a Web pode rapidamente descurar o esforço feito em prol da acessibilidade num determinado momento, e as tecnologias de acesso adquiridas podem ter uma utilização muito reduzida por falta de conhecimentos e de iniciativas que as rentabilizem.</p> <p>Assim, os resultados esperados devem ser a três níveis: aplicação da generalidade das recomendações propostas; melhoria do <i>know-how</i> sobre Infoacessibilidade apostando na formação; e nomeação de uma equipa responsável pela monitorização e dinamização dos recursos de acessibilidade no município.</p>	<p>Resultados esperados</p>

7.4. FICHAS DE INTERVENÇÃO PARA OS SECTORES ESPECÍFICOS DA ACESSIBILIDADE

7.4.1. ESPAÇO PÚBLICO

PERCURSO ACESSÍVEL:

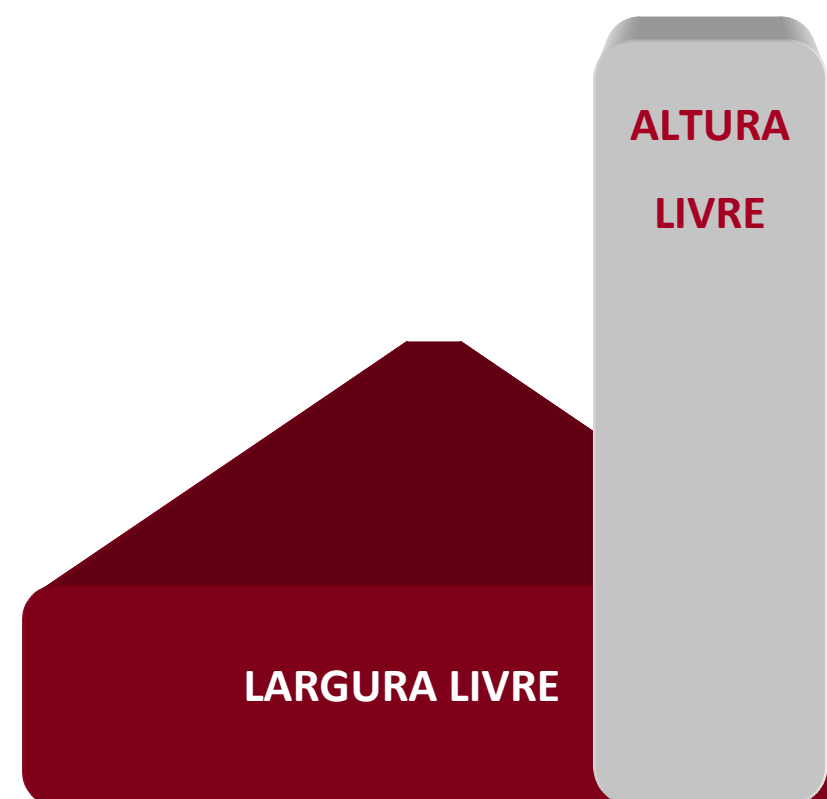


Figura 7.9. O conceito multidisciplinar e transversal da acessibilidade na Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

O meio físico criado pelo homem é construído na assunção de que se destina ao “ser médio”. A pessoa constitui “a exceção”, e origina “o problema”.

A prática corrente deverá ser invertida e não só ao nível teórico. A operacionalização das acções programadas em matéria de acessibilidade torna-se um factor de base para a implementação da mudança.

Todos devem utilizar qualquer parcela do espaço público da forma mais independente e natural possível. Os destinatários de soluções mais inclusivas, passam a ser **todos os cidadãos** e não apenas aqueles que apresentam maiores dificuldades de interacção com o meio.

Para o alcance destes objectivos, delineados previamente, deverá ser considerada a salvaguarda de dois parâmetros fundamentais para a obtenção de uma rede contínua de percursos pedonais acessíveis, tal como explicitado na Figura 7.9.

- . A altura livre do percurso;
- . A largura livre do percurso.



Figura 7.10. O conceito multidisciplinar e transversal da acessibilidade na Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Através desses dois parâmetros fundamentais à obtenção da acessibilidade no espaço público, a equipa técnica da m.pt® desenvolveu as propostas ideais de intervenção para a resolução dos problemas identificados na Fase de Levantamento e Diagnóstico do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade do município de Vila Franca de Xira.


Contudo, tendo em conta o volume de propostas e a dimensão das áreas específicas estudadas, as soluções foram trabalhadas de forma a obter uma sistematização das operações a implementar no espaço público.


Para o efeito, o trabalho resultou num conjunto de dados seriados por tipologias de intervenção que vão de encontro aos resultados obtidos na Fase de Propostas de Intervenção do presente plano, agora apresentados de uma forma mais simplificada e auxiliados pelas Fichas de Intervenção e Plantas Síntese anexas ao presente documento.

As orientações apresentadas nos pontos que se seguem não dispensam a consulta da Lei em matéria de Acessibilidade e Mobilidade para Todos, designadamente o Decreto-Lei nº 163/2006.

7.4.1.1. DESENHO URBANO

Ficha de Intervenção ESPAÇO PÚBLICO	Desenho Urbano - Reperfilamento de Vias	Vias Partilhadas – Uso Misto
<p>Dotar a via de capacidade de circulação com espaços contíguos, com pavimentos confortáveis, direccionando a estrutura do arruamento para o uso pedonal prioritário.</p> <p>Além da alteração e correcção funcional do arruamento e das indispensáveis melhorias na acessibilidade pedonal, pretende-se melhorar a qualidade do espaço urbano que será alvo de intervenção.</p>		<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Nivelamento de todo o arruamento; • Utilização de materiais diferenciados que permitam evidenciar a prioridade do percurso pedonal relativamente ao rodoviário; • Perfil-tipo1 – construção da faixa central com uma largura mínima de 1,20m, confortável, de circulação pedonal; • Perfil-tipo 2 – construção de faixas pedonais laterais confortáveis ao mesmo nível que a faixa de circulação rodoviária, sinalizando, sempre, a prioridade do peão em todo o arruamento. 		<p>Intervenção Específica</p>
<p style="text-align: center;">Locais propostos</p>		
<p>. O Perfil-tipo 1 e Perfil-tipo 2 destinam-se a ruas com perfil de largura de rua inferior a 5,40m, designadamente:</p> <p>- Perfil-tipo: Travessa da Fragateira, Beco das Passeirinhas, Rua Dr. Miguel Bombarda, Rua do Outeiro, Calçada da Quinta da Serrana, Rua do Adro, Estrada São João dos Montes, Rua João Guerreirinho Cachaço</p> <p>- Perfil-tipo 2: Rua da Escola Dr. Sousa Martins, Rua Henrique Taveira, Rua Dr. Miguel Bombarda, Rua do Cemitério, Rua da Fonte, Rua da República, Azinhaga do Lagar, Rua 25 de Abril</p>		
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #800000; margin-right: 5px;"></div> <div style="margin-right: 20px;">Perfil-tipo 1</div> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #000080; margin-right: 5px;"></div> <div style="margin-right: 20px;">Perfil-tipo 2</div> <div>Todos os locais listados encontram-se identificados, com o perfil associado, em planta de propostas de intervenção</div> </div>		

Ficha de Intervenção ESPAÇO PÚBLICO	Desenho Urbano - Reperfilamento de Vias	Vias Segredadas – Uso Diferenciado
<p>Dotar a via de capacidade de circulação pedonal com espaços diferenciados ao nível funcional.</p> <p>Melhorar a segurança e o conforto dos arruamentos, tendo como ponto assente a existência de passeios que devem dar uma resposta total ao seu propósito de servir os peões.</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>		<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Construção ou alargamento de passeios; • Possível reformulação das ruas que funcionam com dois sentidos rodoviários para ruas de sentido único; • Poderá implicar a reestruturação dos sentidos das ruas envolventes a fim de potenciar a fluidez de tráfego; • Evitar a colocação de mobiliário urbano quando os passeios dispõem de uma dimensão mínima de 1,20m. 		<p>Intervenção Específica</p>
<p>Locais propostos</p>		
<p>O Perfil-tipo 3, destina-se a ruas com perfil médio de largura de rua compreendido entre 5,40m e 8,40m, entre as quais:</p> <p>Alguns Troços da Rua Almirante Shultz, Rua Manuel Bombarda, Largo do Açougue, Rua da Palha Blanco, Rua Dom António de Ataíde, Rua Primeiro de Maio, Rua 5 de Outubro, Rua do Sol Posto, Rua da Liberdade</p>		
<p> Perfil-tipo 3 Todos os locais listados encontram-se identificados, com o perfil associado, em planta de propostas de intervenção</p>		

Ficha de Intervenção ESPAÇO PÚBLICO	Desenho Urbano - Reperfilamento de Vias	Vias Segredadas - Uso Diferenciado
<p>Dotar a via de capacidade de circulação pedonal com espaços diferenciados ao nível funcional: trânsito rodoviário, espaços pedonais.</p> <p>Melhorar a segurança e o conforto dos arruamentos, tendo como ponto assente a existência de passeios de ambos os lados do arruamento que devem dar uma resposta total ao seu propósito de servir os peões, bem como a existência de duas faixas de rodagem.</p> <p>Além da alteração funcional da via e das indispensáveis melhorias na acessibilidade pedonal, pretende-se melhorar a qualidade do espaço urbano que será alvo de intervenção.</p>		Objectivos
<ul style="list-style-type: none"> • Construção ou alargamento de passeios; • Manutenção de ruas com dois sentidos de trânsito rodoviário; • Evitar a colocação de mobiliário urbano quando os passeios dispõem de uma dimensão mínima de 1,20m; • Se o arruamento se aproximar da largura máxima do perfil, poderá dispor de ilhas ou corredores de infra-estruturas num dos lados dos passeios. 		Intervenção Específica
Locais propostos		
<p>O Perfil-tipo 4 destina-se a ruas com perfil médio de largura de rua compreendido entre os 8,40m e os 9,60m, sendo elas:</p> <p>Rua Maestro Silva Marques, Rua Gago Coutinho, Largo Dona Júlia Palha, Rua Soda Pova, Rua da República, Rua Primeiro de Maio, Rua Paço do Sobralinho</p>		
 Perfil-tipo 4	Todos os locais listados encontram-se identificados, com o perfil associado, em planta de propostas de intervenção	






Ficha de Intervenção ESPAÇO PÚBLICO	Desenho Urbano - Reperfilamento de Vias	Vias Segredadas – Uso Diferenciado
<p>Dotar a via de capacidade de circulação pedonal com espaços diferenciados ao nível funcional: rodoviário, pedonal, áreas de infra-estruturas, separadores centrais, etc. São inúmeras as opções em termos de desenho urbano, uma vez que as soluções a conciliar são extensas.</p> <p>Melhorar a segurança e o conforto dos arruamentos, tendo como ponto assente a existência de passeios que devem dar uma resposta total ao seu propósito de servir os peões.</p> <p>Além da indispensável melhoria na acessibilidade pedonal, pretende-se melhorar a qualidade do espaço urbano que será alvo de intervenção.</p>		<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Construção ou alargamento de passeios; • Possível reformulação das ruas; • 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; • Os Corredores de infra-estruturas deverão ser constituídos em material e/ou cor diferente para se perceber a distinção entre canal de infra-estruturas/mobiliário e canal de circulação pedonal. Além do exposto, 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 europeias. 		
<p>Locais propostos</p>		
<p>. O Perfil-tipo 5, destina-se a ruas com largura superior a 9,60m:</p> <p>- Troço da Rua Dom Sérgio, Largo do Forte da Casa, Estrada Nacional 10, Rua Manuel Joaquim dos Reis, Avenida 28 de Setembro, Rua Casal dos Mortais</p>		
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #4F7942; margin-right: 5px;"></div> <p>Perfil-tipo 5</p> </div> <p style="text-align: center;">Todos os locais listados encontram-se identificados, com o perfil associado, em planta de propostas de intervenção</p>		

7.4.1.2. OBRAS DE ADAPTAÇÃO PONTUAL

Ficha de Intervenção ESPAÇO PÚBLICO	Desenho Urbano - Reperfilamento de Vias	Confluência de Vias
<p>O estudo e tratamento de áreas de confluência é essencial para permitir a continuidade dos percursos confortáveis e acessíveis ao longo do espaço público. Muitos dos arruamentos analisados, por apresentarem geometria variada, impossibilitam a continuidade ou junção dos Perfis-tipo.</p> <p>A solução passa pelo desenvolvimento de uma solução diferenciada de desenho urbano para cada caso em concreto, que integre os distintos perfis, previamente solucionados.</p>		<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Estudo da confluência dos diferentes arruamentos, previamente solucionados e corrigidos em matéria de acessibilidade, encontrando a melhor forma de garantir continuidades dos percursos pedonais acessíveis e também a boa circulação rodoviária; • Construção ou alargamento de passeios garantindo um percurso pedonal acessível de dimensões mínimas de 1,20m ou 1,50m, consoante a funcionalidade da via rodoviária adjacente. 		<p>Intervenção Específica</p>
Locais propostos		
<p>Os cruzamentos, entroncamentos e praças onde se propõe a correcção dos problemas de Acessibilidade e Mobilidade para Todos, encontram-se identificados em planta síntese, anexa ao presente documento.</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div data-bbox="774 1482 872 1535"> </div> <div data-bbox="881 1493 1329 1524"> <p>Cruzamentos, entroncamentos e praças</p> </div> <div data-bbox="1644 1493 2175 1524"> <p>Simbologia identificada em planta síntese</p> </div> </div>		

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	ARMÁRIO DE INFRA-ESTRUTURAS	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização do armário de infra-estruturas de electricidade, comunicação, gás, etc., concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio, no âmbito do Decreto 163/2006.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada através de trabalhos de adaptação pontual, dotar-se-á o espaço público do município de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, contribui-se, de forma inevitável, para a melhoria da qualidade visual do espaço público das áreas específicas estudadas.</p>		<p>Objectivos</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas nos locais onde não é respeitada a dimensão mínima associada à largura livre do percurso acessível; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio equipamento; • Para o caso de não ser possível a colocação dos armários em corredores de infra-estruturas, estes deverão colocar-se encostados às fachadas dos edifícios ou muros; • Ajuste das ligações de electricidade, comunicações, gás, à nova localização do armário; • Reparação do pavimento onde estava colocada originalmente a infra-estrutura. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	BOCA-DE-INCÊNDIO	
<p>Dotar a via de capacidade de circulação com espaços contíguos, livre de obstáculos, direccionando a estrutura do passeio para o conforto e Acessibilidade para Todos.</p> <p>O objectivo específico da intervenção remete-nos para a supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização das bocas-de-incêndio.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas nos locais onde se constituem como barreira devido à sua localização errada e/ou devido ao design; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio equipamento; • Ajuste das ligações de saneamento à nova localização da boca-de-incêndio; • Reparação do pavimento onde estava colocada originalmente a infra-estrutura. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
 <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	CABINE TELEFÓNICA	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização da cabine telefónica, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio, no âmbito do Decreto-Lei 163/2006.</p> <p>Além do exposto, não poderá ficar de parte o conjunto de critérios previstos no referido decreto para o acesso às cabines telefónicas, bem como se deverá ter em atenção o design escolhido para este equipamento que deverá ser “inclusivo”.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas quando as mesmas não respeitem a dimensão mínima associada à largura livre do percurso acessível; • A colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o acesso e manutenção do próprio equipamento. Não obstante estas orientações, deverá estar localizada junto a um corredor acessível; • Ajuste das ligações de electricidade e telecomunicações à nova localização da cabine telefónica; • Reparação do pavimento onde estava colocada originalmente a cabine telefónica. • Alcance: o equipamento deverá ter uma zona livre que permita a aproximação frontal, ou lateral com os intervalos definidos na Lei, designadamente na secção 4.2. do Anexo ao Decreto-Lei nº 163/2006; • O equipamento manuseável (telefone) da cabina deverá estar a uma altura do piso compreendida entre 1,00m e 1,30m; • Estar suspenso, de modo a possuir uma zona livre com uma largura não inferior a 0,70m e uma altura ao piso não inferior a 0,65m; • Utilizar números do teclado com referência táctil (alto-relevo ou braille). 			<p>Intervenção Específica</p>
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">     </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	LOCALIZAÇÃO DE ÁRVORES	
Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes apenas da localização da árvore, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio, conforme os parâmetros dispostos na Lei.			Objectivos
<ul style="list-style-type: none"> • Sempre que possível deve proceder-se ao alargamento do passeio de forma a garantir um espaço canal de circulação pedonal que cumpra o disposto no Decreto-Lei 163/2006; • Quando não for possível este alargamento, deve averiguar-se a possibilidade de realocação da árvore que impede a existência de um corredor pedonal; • Apenas em último caso, após verificar que não existem mais alternativas viáveis, se deve proceder à remoção da árvore; • A plantação de árvores deverá ser feita preferencialmente em corredores de infra-estruturas, de forma a facilitar a utilização do passeio, ou em locais onde a árvore e respectiva caldeira respeitem as dimensões mínimas do passeio; • Reparação do pavimento onde estava colocada a árvore para que a apropriação do passeio possa ser feita, de forma segura e confortável, pelos peões. 			Intervenção Específica
Simbologia em planta			
 A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento			
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	CANDEIRO DE ILUMINAÇÃO PÚBLICA	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização do candeeiro de iluminação pública, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a construção de passeios amplos e livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>		<p>Objectivos</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do percurso acessível; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio equipamento; • Ajuste das ligações de electricidade, à nova localização do candeeiro; • Reparação do pavimento que foi alvo de intervenção. 		<p>Intervenção Específica</p>	
<p>Simbologia em planta</p>			
<p> A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">     </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	DEGRAUS E ESCADAS	
<p>Diminuição dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização ou da estrutura inerente aos degraus e escadas existentes na via pública.</p> <p>Adaptação de situações complexas inerentes a esta barreira urbanística recorrendo a trabalhos técnicos de pequeno projecto e posterior obra.</p> <p>Pretende-se dotar o espaço público do município de Vila Franca de Xira de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Associadas a esta barreira existem várias tipologias que se poderão encontrar no espaço público: Degraus, Escadarias e Escadarias em rampa. • A largura dos lanços, patins e patamares das escadas não deve ser inferior a 1,20 metros; • As escadarias e escadarias em rampa existentes na via pública devem possuir patamares superior e inferior, com uma profundidade, medida no sentido do movimento, não inferior a 1,20 metros, e com uma faixa de aproximação constituída por um material de revestimento de textura diferente e cor contrastante com o restante piso. Devem ser constituídas por degraus que cumpram as relações dimensionais estipuladas no Decreto-Lei 163/2006; • Se os desníveis a vencer, forem superiores a 2,40 metros, as escadas deverão possuir patins intermédios com uma profundidade igual ou superior a 0,70 metros; • Os elementos que constituem as escadas não devem apresentar arestas vivas ou extremidades projectadas perigosas; • Caso as escadas vençam desníveis superiores a 0,40m, devem ter corrimãos de ambos os lados ou, devem ter um duplo corrimão central se a largura da escadaria for superior a 3,00m. Se a largura da escadaria for superior a 6,00m terá corrimãos de ambos os lados e um duplo corrimão central; • Também os corrimãos a instalar deverão satisfazer as condições previstas na referida Lei. • Para as escadarias em rampa, os troços em rampa devem ter uma inclinação nominal não superior a 6% e um desenvolvimento, medido entre o focinho de um degrau e a base do degrau seguinte, não inferior a 0,75m ou múltiplos inteiros deste valor. A projecção horizontal dos troços em rampa entre patins ou entre troços de nível não deve ser superior a 20,00m. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">     </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	RAMPA	
<p>Eliminação dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização ou da inclinação das rampas existentes na via pública, garantindo o cumprimento da legislação nesta matéria.</p> <p>A adaptação de situações complexas inerentes a esta barreira urbanística exige o recurso a trabalhos técnicos de pequeno projecto de adaptação, substituição ou até reformulação dos espaços e posterior obra. As intervenções, embora projectadas para cada caso específico, deverão ter em conta a estratégia desenvolvida a montante. Pretende-se, assim, dotar o espaço público do município de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> As rampas devem ter a menor inclinação possível e satisfazer uma das seguintes situações: <ol style="list-style-type: none"> 1) Ter uma inclinação não superior a 6%, vencer um desnível não superior a 0,60m e ter uma projecção horizontal não superior a 10,00m; 2) Ter uma inclinação não superior a 8%, vencer um desnível não superior a 0,40m e ter uma projecção horizontal não superior a 5,00m; As rampas em curva deverão ter o raio de curvatura que não deve ser inferior a 3,00m, medido no perímetro interno da rampa, e a inclinação não deve ser superior a 8%; As rampas devem possuir uma largura não inferior a 1,20m, excepto nas situações salvaguardadas por Lei; As rampas devem possuir corrimãos de ambos os lados, excepto nas situações salvaguardadas por Lei; Tal como nas escadarias, o revestimento de piso das rampas, no seu início e fim, deve ter faixas com diferenciação de textura e cor contrastante relativamente ao pavimento adjacente. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">     </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	PARQUÍMETRO	
<p>Pretende-se a diminuição dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização de parquímetros, garantindo o cumprimento da legislação nesta matéria, e, por fim, conseguindo a supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos parquímetros, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Pretende-se, assim, dotar o espaço público do município de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível.</p>			Objectivos
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do percurso acessível; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio equipamento; • O acesso ao parquímetro, quando localizado no corredor de infra-estruturas, deve ser feito através do passeio e deve estar a uma altura que possibilite a sua utilização por uma pessoa em cadeira de rodas; • Quando não exista corredor de infra-estruturas, o percurso de aproximação ao equipamento deve estar previsto para que se faça de forma segura e posicionado para que se assegure a utilização por Todos; • Ajuste das ligações de electricidade à nova localização do parquímetro; • Reparação do pavimento de onde foi retirado; • Colocação ou recolocação da infra-estrutura de acordo com os parâmetros de alcance aos objectos e equipamentos, tal como definido por Lei. 			Intervenção Específica
Simbologia em planta			
 A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento			
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	PASSAGENS DE PEÕES: PINTURA	
<p>Aumentar a segurança dos atravessamentos dos peões nas vias rodoviárias, corrigindo as deficiências ao nível da sinalização e pintura. Pretende-se, assim, a diminuição dos problemas de acessibilidade decorrentes da deficiente manutenção dos atravessamentos de peões, garantindo o cumprimento da legislação nesta matéria.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • A zebra deverá ser de cor branca sobre fundo em cor contrastante; • Deverá ter uma largura mínima compreendida entre 4,00m ou 5,00m, acompanhada de igual modo da largura dos rebaixamentos de passeio que lhe dão acesso; • Manutenção e conservação da zebra e do contraste com o fundo deverão ser alvo de constante monitorização; • Os materiais a aplicar deverão ser estudados, consoante o tipo de pavimento pré-existente. 			<p>Intervenção Específica</p>
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Obras de adaptação pontual	PASSAGENS DE PEÕES: REMOÇÃO DE ESTACIONAMENTO	
<p>Aumentar a segurança dos atravessamentos dos peões nas vias rodoviárias, corrigindo as deficiências ao nível da localização, extensão e desenho das passagens de peões. Pretende-se, assim, a diminuição dos problemas de acessibilidade decorrentes do deficiente planeamento destes atravessamentos, principalmente quando os mesmos culminam em zonas de estacionamento, não garantindo as condições de segurança e acessibilidade dos peões.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Remoção do estacionamento do local de atravessamento de peões e área envolvente; • Deverão ser garantidos 5,00 metros livres antes da passagem de peões para que a visibilidade da passagem de peões pelos automobilistas não seja impedida; • Construção de passeio no local onde existia estacionamento, para que o percurso pedonal tenha a continuidade necessária; • O passeio deverá ser rebaixado na área de acesso à passagem de peões e, se possível, possuir uma guia para cegos de cor contrastante; • Toda a estrutura da passagem de peões deverá ter uma largura mínima compreendida entre 4,00m ou 5,00m, acompanhada de igual modo da largura dos rebaixamentos de passeio que lhe dão acesso; • Os materiais a aplicar deverão ser estudados e adaptados ao tipo de pavimento pré-existente para que não se dê origem a situações de impacte visual ao nível urbanístico. 			<p>Intervenção Específica</p>
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>			

7.4.1.3. REMOÇÃO DE OBSTÁCULOS / RELOCALIZAÇÃO DE ELEMENTOS URBANOS

<p>Ficha de Intervenção Espaço Público</p>	<p>Obras de adaptação pontual</p>	<p>PASSAGENS DE PEÕES: ACESSO</p>	
<p>Aumentar a segurança dos atravessamentos dos peões nas vias rodoviárias, corrigindo as deficiências ao nível da estrutura de acesso às passagens de peões. Pretende-se, assim, a diminuição dos problemas de acessibilidade decorrentes do deficiente desenho destes atravessamentos, principalmente quando os mesmos não garantem o acesso seguro e confortável à passagem de peões, e respectivas condições de acessibilidade.</p>		<p>Objectivos</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • A solução a adoptar para o acesso à passagem de peões pode passar por duas soluções: novo desenho de rebaixamento de passeios ou de sobrelevação da passadeira; • No caso das passagens de peões ao nível da estrada, o passeio deverá ser rebaixado na área de acesso à passagem de peões e, se possível, possuir uma guia para cegos de cor contrastante; • Toda a estrutura da passagem de peões deverá ter uma largura mínima compreendida entre 4,00m ou 5,00m, acompanhada de igual modo da largura dos rebaixamentos de passeio que lhe dão acesso, caso se trate de uma passagem ao nível da estrada; • No caso das passagens de peões sobrelevadas, estas têm normalmente uma dupla função, porque além de permitirem o percurso contínuo pedonal, funcionam como lombas que obriga os veículos a reduzirem a velocidade na aproximação às mesmas. Deverão contudo, ser bem assinaladas (pintura contrastante) e sinalizadas (sinalização vertical) para que sejam devidamente reconhecidas pelos condutores; • Deverão ser compostas por materiais aderentes, pois, caso contrário, se tratar de um piso composto por material escorregadio os peões correm maior risco de atropelamento; • A funcionalidade deverá aliar-se à estética e, como tal, os materiais a aplicar deverão ser estudados e adaptados ao tipo de pavimento envolvente para que não se dê origem a situações de impacte ou desajuste urbanístico. 		<p>Intervenção Específica</p>	
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">     </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	SINAIS DE TRÂNSITO	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização de sinais de trânsito, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			Objectivos
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção dos sinais de trânsito nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do percurso acessível, tanto em largura como em altura; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio equipamento; • Reparação do pavimento que foi alvo de intervenção; • Em áreas históricas, estes elementos deverão ser colocados nas fachadas dos edifícios uma vez que os perfis de rua subjacentes a esse tipo de núcleos correspondem, na sua maioria, a uma largura reduzida. 			Intervenção Específica
Simbologia em planta			
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <p data-bbox="765 1371 2199 1402">A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
		<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>	

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	ILUMINAÇÃO DE FESTAS E ROMARIAS	
<p>Apesar de temporários, estes elementos, quando mal posicionados na via pública pedonal, provocam problemas de acessibilidade. Assim sendo, quando ocupam a largura destinada ao percurso pedonal, deverão ser removidos ou recolocados nos locais correctos.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>		Objectivos	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do percurso acessível; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio equipamento; • Ajuste das ligações de electricidade à nova localização das iluminações; • Reparação do pavimento onde foi colocada inicialmente a estrutura; • Em áreas históricas, estes elementos deverão ser colocados nas fachadas dos edifícios (ficando suspensos) uma vez que os perfis de rua subjacentes a esse tipo de núcleos são normalmente reduzidos. 		Intervenção Específica	
Simbologia em planta			
		<p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p>	
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	POSTES COM FLOREIRA / BANDEIRA	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização de postes com bandeiras ou com floreiras, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>		Objectivos	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre e também, no caso dos postes com floreira, cumprida a dimensão mínima associada à altura livre do percurso acessível; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento da própria floreira ou bandeira; • Reparação do pavimento onde foi colocado inicialmente o poste. 		Intervenção Específica	
Simbologia em planta			
 P. Floreira  P. Bandeira - A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento			
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	GRADEAMENTO / GRADEAMENTO COM PUBLICIDADE	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos gradeamentos, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município de Vila Franca de Xira, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			Objectivos
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do percurso pedonal acessível; • Colocação preferencial fora do percurso pedonal, de forma a facilitar a utilização do passeio; • Não colocar gradeamentos que impeçam o acesso às passagens de peões ou locais de atravessamento sinalizados por semáforos; • Reparação do pavimento onde foi colocado inicialmente o gradeamento. 			Intervenção Específica
Simbologia em planta			
 Gradeamento  Gradeamento com Publicidade - A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento			
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	FLOREIRAS	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização das floreiras, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			Objectivos
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destas estruturas nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio mobiliário urbano; • No caso de não existirem corredores de infra-estruturas para a colocação destes objectos, os mesmos deverão possuir um design inclusivo de forma a facilitar a utilização do espaço público por Todos; • Reparação do pavimento onde foi colocada inicialmente a floreira. 			Intervenção Específica
Simbologia em planta			
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div> </div>			
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	PAPELEIRAS	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização das papeleiras e do seu design, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção das papeleiras nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio mobiliário urbano; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, recorrendo a mobiliário compacto, sem arestas ou elementos salientes e sem afunilamentos junto ao piso; • Reparação do pavimento onde se encontrava inicialmente a papeleira. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	CICLOPARQUES	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos cicloparques e do seu design, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível.</p> <p>Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>		Objectivos	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção dos cicloparques nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio mobiliário urbano; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, livre de arestas ou elementos salientes que provoquem o impacto com os peões que circulam na via pública; • Reparação do pavimento onde foi colocado inicialmente o Cicloparque. 		Intervenção Específica	
Simbologia em planta			
		<p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p>	
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	BOLA, PRUMO OU MECO	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos prumos, mecos ou bolas, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>		Objectivos	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destes elementos nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação preferencial em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como o manuseamento do próprio mobiliário urbano; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, recorrendo a mobiliário compacto, sem arestas ou elementos salientes, sem afunilamentos junto ao piso que provoquem o impacto com os peões que circulam na via pública; • Reparação do pavimento onde foram colocados inicialmente os mecos ou elementos similares. 		Intervenção Específica	
Simbologia em planta			
		A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento	
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	CALDEIRA DE ÁRVORE	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização das caldeiras de árvores, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio. Pretende-se dotar o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção das caldeiras de árvores nos locais onde não é de todo cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Poder-se-á optar pela colocação de grelha de protecção na caldeira, ao nível do passeio e com as seguintes características, desde que cumpridas sempre as regras de largura e altura livre do passeio: <ul style="list-style-type: none"> - Grelhas de protecção (conforme ilustração e respectivas especificações). Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, livre de arestas ou elementos salientes que provoquem o impacte com os peões que circulam na via pública; • Colocação preferencial das árvores e respectivas caldeiras em corredores de infra-estruturas, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio; • Reparação do pavimento onde foi colocada inicialmente a caldeira de árvore, no caso de a mesma ter sido removida. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
		<p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p>	
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	PLACA TOPONÍMICA / PLACA DE DIRECÇÃO	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização das placas toponímicas e do seu design, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>		Objectivos	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção das placas nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação preferencial em fachadas dos edifícios, sempre que possível, de forma a facilitar a utilização do passeio; • Deverá ter-se em atenção a preferência por elementos desenvolvidos com base no conceito de “design inclusivo”, livre de arestas ou elementos salientes que provoquem o impacte com os peões que circulam na via pública; • No caso de se tratar da remoção de uma placa toponímica do pavimento (poste ou pilarete), propõe-se a reparação do pavimento onde se encontrava colocada inicialmente a placa toponímica. 		Intervenção Específica	
Simbologia em planta			
		A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento	
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	OBRA OU TAPUME	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização de obras ou tapumes existentes na via pública, de forma a conceder à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>		Objectivos	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a substituição dos tapumes e a resolução do impedimento de passagem na via pública provocada pela obra, quando não seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Deverá ter-se em atenção a construção de tapumes e protecções à obra, livre de arestas ou elementos salientes que provoquem o impacto com os peões que circulam na via pública, bem como a sua conveniente sinalização com cores contrastantes; • Reparação do pavimento onde foi colocada inicialmente o tapume ou o passeio que foi alvo de uma obra. 		Intervenção Específica	
Simbologia em planta			
		A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento	
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	OBSTÁCULO COMERCIAL	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos obstáculos comerciais e do modo como vão alterando a sua disposição em função de várias situações, de forma a conceder à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir as barreiras identificadas, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível.</p> <p>Ao mesmo tempo, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se que os objectos comerciais se localizem em espaços adequados, fora do percurso acessível; • Remoção dos objectos comerciais como esplanadas, mostruários de artigos e vestuário dos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação preferencial dentro dos estabelecimentos comerciais ou em corredores de infra-estruturas, praças ou espaços que não interrompam ou dificultem o percurso acessível; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano ou objectos comerciais (como os mostruários) desenvolvidos com base no conceito de “design inclusivo”, livre de arestas ou elementos salientes. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
			



Ficha de Intervenção Espaço Público	Remoção de Obstáculos / Relocalização de elementos urbanos	ESTACIONAMENTO ABUSIVO	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes do estacionamento dos veículos no passeio, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio. Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se o reforço da fiscalização no espaço público do município; • A colocação de prumos ou mecos, de design apropriado, e de preferência em corredores de infra-estruturas, poderá ser uma opção para impedir o estacionamento de veículos sobre o passeio; • No que respeita aos mecos ou prumos deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, compacto, sem afunilamentos junto ao piso, livre de arestas ou elementos salientes que provoquem o impacto com os peões que circulam na via pública; • Reparação do pavimento danificado pelo estacionamento abusivo. 			<p>Intervenção Específica</p>
<p>Simbologia em planta</p>			
		<p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p>	
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
			

7.4.1.4. INTERVENÇÕES MISTAS

Ficha de Intervenção Espaço Público	Intervenções mistas	ABRIGO DE TRANSPORTES PÚBLICOS	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos abrigos de transportes públicos, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>		Objectivos	
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destes elementos nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação no espaço público de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como a utilização do próprio abrigo; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, recorrendo a mobiliário compacto, sem arestas ou elementos salientes, que provoquem o impacte com os peões que circulam na via pública; • Ajuste das ligações de electricidade, à nova localização do abrigo, caso ele possua elementos que necessitem destas ligações; • Reparação do pavimento onde estava localizado inicialmente o abrigo. 		Intervenção Específica	
Simbologia em planta			
		<p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p>	
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Intervenções mistas	CONTENTOR DO LIXO	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos contentores de lixo, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destes elementos nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação no espaço público de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como a utilização do próprio contentor do lixo, devendo o acesso do mesmo estar direccionado para a parte pedonal da rua e não para a via rodoviária; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, recorrendo a mobiliário compacto, sem arestas ou elementos salientes, para que a utilização do contentor se faça da forma mais segura e acessível possível; • Reparação do pavimento onde estava localizado inicialmente o contentor do lixo. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Intervenções mistas	MARCO DO CORREIO	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos marcos de correio postal, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destes elementos nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação no espaço público de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como a utilização do próprio marco do correio; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, recorrendo a mobiliário compacto, sem arestas ou elementos salientes, que provoquem o impacte com os peões que circulam na via pública; • Reparação do pavimento onde estava localizado inicialmente o marco do correio. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
	<p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p>		
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Intervenções mistas	MUPI	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização dos MUPI's, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			Objectivos
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destes elementos nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação no espaço público de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como a visualização do próprio MUPI publicitário ou informativo; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, recorrendo a mobiliário compacto, sem arestas ou elementos salientes, que provoquem o impacte com os peões que circulam na via pública; • Ajuste das ligações de electricidade, à nova localização do MUPI, caso ele possua elementos que necessitem destas ligações; • Reparação do pavimento onde estava inicialmente localizado o MUPI. 			Intervenção Específica
Simbologia em planta			
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div> </div>			
Boas práticas / Exemplos de intervenção			
<div style="text-align: center;">  </div>			

Ficha de Intervenção Espaço Público	Intervenções mistas	QUIOSQUE	
<p>Supressão dos problemas de acessibilidade decorrentes da localização de quiosques, concedendo à via pública pedonal os critérios exigidos de largura livre de passeio.</p> <p>Ao corrigir a barreira identificada, dotar-se-á o espaço público do município de Vila Franca de Xira, nomeadamente os passeios, de capacidade de circulação pedonal segura, confortável e acessível. Ao mesmo tempo, com a desobstrução de passeios, tornando-os livres de obstáculos, contribui-se para a melhoria da qualidade visual do espaço público.</p>			<p>Objectivos</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Propõe-se a remoção destes elementos nos locais onde impedem que seja cumprida a dimensão mínima associada à largura livre do passeio; • Colocação no espaço público de forma a facilitar a utilização do passeio, bem como a visualização do próprio quiosque publicitário ou informativo; • Deverá ter-se em atenção a preferência por mobiliário urbano desenvolvido com base no conceito de “design inclusivo”, recorrendo a mobiliário compacto, sem arestas ou elementos salientes, que provoquem o impacte com os peões que circulam na via pública; • Ajuste das ligações de electricidade, à nova localização do quiosque; • Reparação do pavimento onde estava inicialmente localizado o quiosque. 			
<p>Simbologia em planta</p>			
<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>A proposta de intervenção apresentada encontra-se identificada em planta síntese, anexa ao presente documento</p> </div>			
<p>Boas práticas / Exemplos de intervenção</p>			
			

7.4.2. EDIFICADO

Ficha de Acção	Bombeiros Voluntários de Alhandra
INTERVENÇÃO	
1.ª PRIORIDADE	
1. A criação de lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida, próximos do momento de entrada principal ao edifício;	
2. A criação de canais de circulação com largura mínima de 1,20m livre de obstáculos, de modo a permitir a chegada ao ponto de entrada principal;	
3. Eliminação de todas as soleiras e desníveis superiores a 0,02m;	
4. A instalação de equipamento elevatório de modo a garantir a comunicação entre pisos;	
5. A criação de percursos, com uma largura mínima de 1,20m que permitam o acesso de pessoas com mobilidade reduzida às várias dependências e à instalação sanitária adaptada;	
6. A criação de instalações sanitárias para pessoas com mobilidade reduzida, correctamente adaptada e equipada segundo a legislação.	
2.ª PRIORIDADE	
1. A substituição e correcção de todas as portas, assegurando um vão mínimo de abertura de 0,77m;	
2. A troca das maçanetas para modelos de alavanca permitindo o fácil manuseamento, que sejam fáceis de agarrar com uma mão e que não requeira uma pressão firme nem força;	
3. A correcção e instalação de corrimãos em todas as escadas bem como a instalação de faixas antiderrapantes e faixas de sinalização visual com textura e cor contrastantes;	
4. Instalação de sinalética direccionada para pessoas cegas, com alto-relevo e Braille em todas as dependências a uma altura não superior a 1,40m;	
5. A criação de percursos, para pessoas com limitações visuais, recorrendo a pavimento texturado ou a instalação de pitons, ou telas acrílicas de alto-relevo;	
6. Instalação de equipamento de auto-atendimento, devendo este possuir um design inclusivo e seja de fácil utilização.	

Ficha de Acção	Centro Comunitário de Povos
INTERVENÇÃO	
1ª PRIORIDADE	
1. A criação de lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida, próximos do momento de entrada principal ao edifício;	
2. Eliminação de todas as soleiras e desníveis superiores a 0,02m;	
3. Substituição das portas de entrada ao edifício por portas com uma largura mínima de 0,87m, sendo recomendado que sejam de abertura automática;	
4. A instalação de equipamento elevatório de modo a garantir a comunicação entre pisos;	
5. A criação de percursos, com uma largura mínima de 1,20m que permitam o acesso de pessoas com mobilidade reduzida às várias dependências e à instalação sanitária adaptada;	
6. A criação de instalações sanitárias para pessoas com mobilidade reduzida, correctamente adaptada e equipada segundo a legislação.	
2ª PRIORIDADE	
1. A substituição e correcção de todas as portas, assegurando um vão mínimo de abertura de 0,77m;	
2. A troca das maçanetas para modelos de alavanca permitindo o fácil manuseamento, que sejam fáceis de agarrar com uma mão e que não requeira uma pressão firme nem força;	
3. A correcção e instalação de corrimãos em todas as escadas bem como a instalação de faixas antiderrapantes e faixas de sinalização visual com textura e cor contrastantes;	
4. Instalação de sinalética direccionada para pessoas cegas, com alto-relevo e Braille em todas as dependências a uma altura não superior a 1,40m;	
5. A criação de percursos, para pessoas com limitações visuais, recorrendo a pavimento texturado ou a instalação de pitons, ou telas acrílicas de alto-relevo;	
6. Instalação de equipamento de auto-atendimento, devendo este possuir um design inclusivo e seja de fácil utilização.	

Ficha de Acção	Casa da Juventude de Alverca
INTERVENÇÃO	
1.ª PRIORIDADE	
1. A criação de lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida, próximos do momento de entrada principal ao edifício;	
2. A criação de canais de circulação com largura mínima de 1,20m livre de obstáculos, de modo a permitir a chegada ao ponto de entrada principal;	
3. Eliminação de todas as soleiras e desníveis superiores a 0,02m;	
4. Substituição das portas de entrada ao edifício por portas com uma largura mínima de 0,87m, sendo recomendado que sejam de abertura automática;	
5. A instalação de equipamento elevatório de modo a garantir a comunicação entre pisos;	
6. A criação de percursos, com uma largura mínima de 1,20m que permitam o acesso de pessoas com mobilidade reduzida às várias dependências e à instalação sanitária adaptada;	
7. A criação de instalações sanitárias para pessoas com mobilidade reduzida, correctamente adaptada e equipada segundo a legislação.	
2.ª PRIORIDADE	
1. A substituição e correcção de todas as portas, assegurando um vão mínimo de abertura de 0,77m;	
2. A troca das maçanetas para modelos de alavanca permitindo o fácil manuseamento, que sejam fáceis de agarrar com uma mão e que não requeira uma pressão firme nem força;	
3. A correcção e instalação de corrimãos em todas as escadas bem como a instalação de faixas antiderrapantes e faixas de sinalização visual com textura e cor contrastantes;	
4. Instalação de sinalética direccionada para pessoas cegas, com alto-relevo e Braille em todas as dependências a uma altura não superior a 1,40m;	
5. A criação de percursos, para pessoas com limitações visuais, recorrendo a pavimento texturado ou a instalação de pitons, ou telas acrílicas de alto-relevo;	
6. Instalação de equipamento de auto-atendimento, devendo este possuir um design inclusivo e seja de fácil utilização.	

Ficha de Acção	Junta de Freguesia de Póvoa de Santa Iria
INTERVENÇÃO	
1 ª PRIORIDADE	
1. A criação de lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida, próximos do momento de entrada principal ao edifício;	
2. A criação de canais de circulação com largura mínima de 1,20m livre de obstáculos, de modo a permitir a chegada ao ponto de entrada principal;	
3. Eliminação de todas as soleiras e desníveis superiores a 0,02m;	
6. A criação de percursos, com uma largura mínima de 1,20m que permitam o acesso de pessoas com mobilidade reduzida às várias dependências e à instalação sanitária adaptada;	
7. A criação de instalações sanitárias para pessoas com mobilidade reduzida, correctamente adaptada e equipada segundo a legislação.	
2 ª PRIORIDADE	
1. A substituição e correcção de todas as portas, assegurando um vão mínimo de abertura de 0,77m;	
2. A troca das maçanetas para modelos de alavanca permitindo o fácil manuseamento, que sejam fáceis de agarrar com uma mão e que não requeira uma pressão firme nem força;	
3. A correcção e instalação de corrimãos em todas as escadas bem como a instalação de faixas antiderrapantes e faixas de sinalização visual com textura e cor contrastantes;	
4. Instalação de sinalética direccionada para pessoas cegas, com alto-relevo e Braille em todas as dependências a uma altura não superior a 1,40m;	
5. A criação de percursos, para pessoas com limitações visuais, recorrendo a pavimento texturado ou a instalação de pitons, ou telas acrílicas de alto-relevo;	
6. Instalação de equipamento de auto-atendimento, devendo este possuir um design inclusivo e seja de fácil utilização.	

7.4.3. TRANSPORTES COLECTIVOS

A deslocação de pessoas e bens tem uma importância cada vez maior, influenciando quer o crescimento económico e o emprego, quer o desenvolvimento sustentável dos territórios. Estes factos foram reconhecidos em Setembro de 2007, pela Comissão das Comunidades Europeias, no seu Livro verde, subjugado à temática “Por uma Nova Cultura de Mobilidade Urbana”. Aqui são definidas orientações para a mobilidade urbana, uma vez que cada vez mais se exige responsabilização das autoridades locais, regionais e nacionais. “A mobilidade urbana deve favorecer o desenvolvimento económico das vilas e cidades, a qualidade de vida dos seus habitantes e a protecção do ambiente.”

No supracitado Livro Verde constituem-se como objectivos definidos a resposta a cinco desafios prioritários, em que o Desafio 4 - Rumo a transportes urbanos acessíveis - encara directamente a acessibilidade dos transportes urbanos como prioridade. Assim, deve fomentar-se um melhor e maior acesso aos transportes, para todos os cidadãos, evidenciando que a acessibilidade aos transportes diminui a dependência relativamente aos outros, aumentando a qualidade de vida de Todos.

É de evidenciar, que dada a crescente procura de diferentes modos de deslocação, a oferta de transportes deve adaptar-se a especificidades do mercado, globais e individuais, de forma a satisfazer as necessidades das populações.

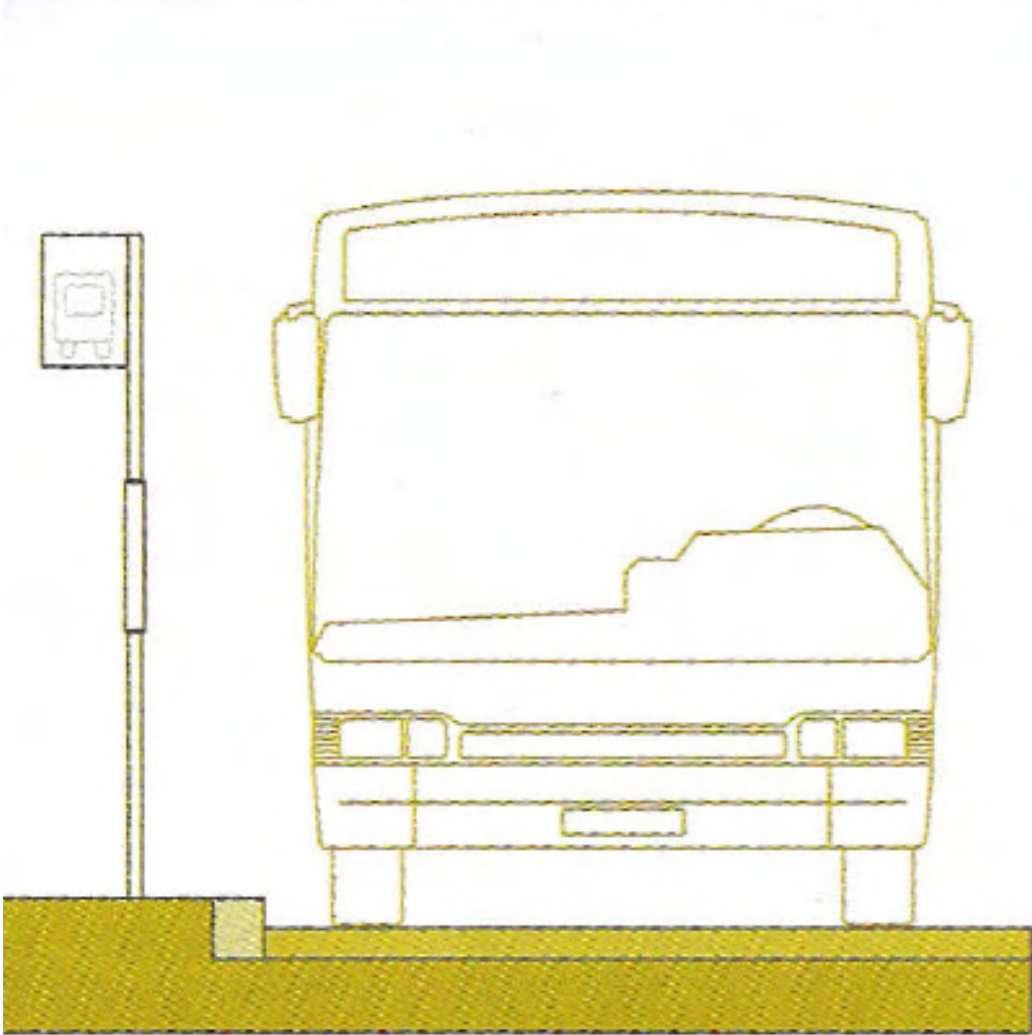
“As (i) mobilidades, também nos transportes, são pois uma problemática do desenvolvimento sustentado das cidades. Por isso, torna-se urgente e obrigatório que sejam um factor a ter em conta no planeamento, desenvolvimento e gestão corrente da mobilidade nas diferentes escalas nacionais, regionais e locais e pelos diferentes agentes que participam na sociedade.”



TELES, Paula, A Mobilidade inclusiva, transportes acessíveis, in Revista Transportes n.º 64, Junho 2008

Ficha de Intervenção Transportes Públicos Colectivos		Abrigo	
Objectivos		Identificação dos principais problemas relacionados com os Abrigos de Transportes Públicos e intervenções/adaptações necessárias para a sua resolução	
Identificação de Problemas		Intervenções Focalizadas	
<p>Acesso ao Interior do Abrigo – existência de obstáculos à entrada no abrigo quer pela inadequada colocação de mobiliário urbano, quer pela reduzida dimensão de percurso livre na entrada para o abrigo.</p>		<p>Remoção dos apoios dos topos laterais ou utilização de Abrigo tipo “L” invertido, quando a dimensão do passeio não permite um maior afastamento do abrigo relativamente ao lancil do passeio, garantindo deste modo o acesso ao interior do abrigo.</p>  <p>Fonte: http://www.transport.qld.gov.au/Home/Assistance_and_services/Access_and_mobility/Accessible_regional_bus_stops/</p>	

Ficha de Intervenção Transportes Públicos Colectivos		Abrigo
Objectivos	Identificação dos principais problemas relacionados com os Abrigos de Transportes Públicos e intervenções/adaptações necessárias para a sua resolução	
Identificação de Problemas	Intervenções Focalizadas	
<p>Design dos Abrigos – desadequação, por parte destes elementos, das regras de design universal;</p>	<p>Eliminação de arestas vivas, volumes e partes suspensas dos topos laterais de abrigos, utilizando peças que se constituam num só bloco ou com apoios a uma determinada distância que permita a detecção pela bengala de cegos.</p> <div data-bbox="1991 758 2718 1293" data-label="Image"> </div> <p>Fonte: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=470067&page=2</p> <div data-bbox="2021 1402 2703 1906" data-label="Image"> </div> <p>Fonte: http://www.internetvibes.net/2007/08/08/landmark-bus-shelter-concept-design/</p>	

Ficha de Intervenção Transportes Públicos Colectivos		Abrigo
Objectivos	Identificação dos principais problemas relacionados com os Abrigos de Transportes Públicos e intervenções/adaptações necessárias para a sua resolução	
Identificação de Problemas	Intervenções Focalizadas	
<p>Utilização inadequada, não respeitando as regras de design inclusivo, de mobiliário urbano de apoio às paragens, ressalvando como exemplos as papeleiras e bancos suspensos.</p>	<p>Adaptação do mobiliário existente ou a sua substituição por outro, tipo “monobloco”, mais facilmente detectado pelas bengalas dos cegos;</p> <p>Aplicação de pisos diferenciados, para acesso ao abrigo e à plataforma de entrada no autocarro.</p> <div data-bbox="1941 808 2703 1199" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1902 1199 2724 1829" data-label="Image"> </div> <p>Fonte: http://www.access-board.gov/research/DWSynthesis/report.htm</p>	

Ficha de Intervenção Transportes Públicos Colectivos		Plataforma
Objectivos	Identificação dos principais problemas associados às Plataformas de Acesso aos Transportes Públicos e intervenções/adaptações necessárias para a sua resolução	
Identificação de Problemas	Intervenções Focalizadas	
Ausência de sinalização do local de paragem reservado para os autocarros para que possam parar, para tomar e largar passageiros, junto das plataformas;	Colocação da sinalização adequada, indicando a paragem de transportes colectivos, garantindo assim a aproximação do veículo à plataforma de modo a potenciar as rampas de acesso aos veículos existentes na frota deste operador.	 <p>Fonte: Manual para la planificación, financiación e implantación de sistemas de transporte urbano, Madrid 2004</p>

Ficha de Intervenção Transportes Públicos Colectivos		Informação
Objectivos	Problemas associados à informação (in) disponível	
Identificação de Problemas	Intervenções Focalizadas	
<p>A não disponibilização de informação sobre os serviços: redes, horários e preços.</p>	<p>Colocação ou reforço da informação nos locais de paragem, indicando a linha a que corresponde, o destino, os horários dessa(s) linha(s), preço do percurso e outras informações que interfiram com o normal funcionamento dos serviços de transporte, prestado nesse local. Exemplos de informação a disponibilizar, nas imagens adjacentes.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>Mobilis – Leiria</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Mobilis – Leiria</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>STCP – Matosinhos</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>STUC – Coimbra</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>STUC – Coimbra</p> </div> </div>	

7.4.4. COMUNICAÇÃO EM DOCUMENTOS IMPRESSOS

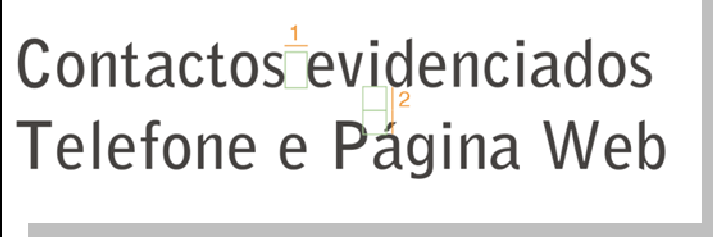
O trabalho desenvolvido baseou-se em indicações de algumas das mais prestigiadas instituições europeias e americanas no domínio da acessibilidade, as quais são também defensoras do conceito de Design Inclusivo – ou seja, a concepção de soluções abrangentes e que incluam, no seu programa os requisitos das pessoas com incapacidades diversas. Defendendo também essa estratégia - que não a de fazer destes documentos um trabalho “exclusivo” e destinado a pessoas com incapacidades visuais - seleccionámos alguns dos itens referenciados para constituir a lista que serviu de referência na avaliação dos documentos.

Assim, de seguida salientam-se algumas recomendações práticas a considerar na concepção de novos documentos de modo a promover a melhoria das condições de acessibilidade à informação impressa.

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	FONTE / TIPO DE LETRA
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>Fonte</p> <p>Procurar uma fonte em que não se confunda o “L” minúsculo com o “i” maiúsculo, nem com o número “1”; é comum a confusão entre os algarismos 3,5 8 e 0. Em algumas fontes os algarismos não aparecem alinhados prejudicando a leitura.</p> <p>Exemplos de fontes, para testar estes caracteres:</p> <p>“Corbel” tam 11 - l,l,1 – 3,5,8,0 (Desalinham-se os algarismos e não se distinguem bem as duas primeiras letras).</p> <p>Century Gothic – tam 11: l,l,1- 3,5,8,0 Não se distinguem bem as letras, mas os algarismos parecem bem abertos e claros.</p> <p>Exemplos de fontes em que se aplica a distinção entre os caracteres referidos:</p> <p>Verdana (l, I, 1 – 3, 5, 8, 0) – tamanho 11 pontos Bell MT - (l, I, 1 – 3, 5, 8, 0) – tamanho 12 pontos Garamond (l, I, 1 – 3, 5, 8, 0) – tamanho 14 pontos</p>	

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	TAMANHO DE LETRA E ESTILOS
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>O tamanho da letra é um factor essencial à legibilidade pelo que deve ser cuidado especialmente nos elementos essenciais dos conteúdos, como por exemplo a identificação do emissor e indicação dos contactos.</p> <p>O tamanho mínimo recomendado é o de 12 e 14 pontos (tamanho de um “x” é de 2 a 2,3 mm). O uso de bold pode ajudar a destacar algumas palavras.</p> <p>Evitar fontes com ornamentos ou muito estilizadas e muito “light” (como por exemplo o “Century gothic” ou “Commercial script”).</p> <p>O uso de maiúsculas deve restringir-se a poucas palavras - evitar frases longas.</p> <p>O texto em estilo “manuscrito” ou itálico e sublinhados são mais difíceis de ler.</p>	

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	CONTRASTE
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>O tipo de contraste preferencial remete para a utilização do Preto sobre branco – proporciona melhor contraste, mas soluções em negativo, com azul e amarelo, por exemplo, também podem obter bons resultados.</p>	

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	ESPAÇAMENTO ENTRE LINHAS
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>A distância entre linhas ajuda muito à leitura: devem respeitar-se espaçamentos de 1,5 a 2 vezes a distância entre palavras. (pode corresponder a 3 pontos (conforme o caso)).</p> <p>Ilustração dos afastamentos utilizados nos exemplos que se apresentam adiante:</p> 	

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	TEXTO / IMAGENS
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>Deve-se evitar contornar imagens com texto, se isso implicar que o texto comece em sítios diferentes; Escrever sempre o texto relevante em linhas horizontais.</p> <p>Evitar texto impresso sobre imagens e textura que reduzam o contraste e confundam a legibilidade.</p>	

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	FORMULÁRIOS
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>Proporcionar espaços generosos que permitem albergar texto grande e desalinhado - para pessoas com baixa visão e outras (artrites, etc).</p> <p>Por outro lado, a identificação clara de cada item é muito importante.</p>	

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	Estrutura para facilitar a “NAVEGAÇÃO” em documentos mais extensos/livros
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>Muito importante a consistência na posição e design da estrutura do texto: títulos, listas de conteúdos (em cabeçalho por exemplo), paginação, etc.</p> <p>Parágrafos espaçados, com intervalos generosos, para ajudar a localizar cada ideia-chave (simplificar linguagem e isolar conteúdos – uma ideia por parágrafo - são também referidos como soluções importantes na elaboração de textos para a Web).</p>	

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	IMPRESSÃO
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
Evitar papel brilhante – os reflexos prejudicam a leitura – e o papel demasiado fino. O ideal será papel com, pelo menos, 90gr/m ² (o papel demasiado fino pode deixar transparecer o que está impresso nas costas).	

Ficha de Intervenção Documentos Impressos	Documentos na WEB
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>Todos os documentos impressos, hoje em dia, são feitos com uma base digital. Por isso podem facilmente ser disponibilizados através das páginas internet das autarquias sem custos adicionais e com muitas vantagens.</p> <p>Devem porém ter-se em atenção:</p> <ul style="list-style-type: none"> - A sua correcta referenciação (designação objectiva no link que lhe der acesso) e localização na página Web; - Atender às características e às limitações de impressão “doméstica” – em formato A4 e sem muita definição, provavelmente em preto/branco - prever a sua partição em módulos de largura A4, quando necessário, para garantir o tamanho de fonte adequado dos conteúdos naquele formato, de preferência, usar fontes “true type” que evitem distorção na impressão. 	

7.4.5. INFOACESSIBILIDADE

As recomendações gerais de promoção da Infoacessibilidade têm como principais linhas orientadoras planos nacionais e internacionais de acessibilidade para cidadãos com necessidades especiais na sociedade da informação, bem como, boas práticas, normas e recomendações técnicas reconhecidas internacionalmente.

A escolha de Tecnologias de Acesso para vários equipamentos sociais deve ter em conta o contexto de utilização, os públicos-alvo principais e a racionalização de recursos. Assim, os recursos necessários, por exemplo, para pessoas com deficiência visual numa Biblioteca podem não se justificar na sua totalidade para um Espaço Internet.

A diferença etária dos utilizadores é outro factor que deve ser considerado.

Ficha de Intervenção Infoacessibilidade	ACESSIBILIDADE DE SÍTIOS WEB
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade	
<p>As directrizes sobre acessibilidade de conteúdos Web do W3C têm sido adoptadas em Portugal e na União Europeia desde há cerca de uma década, principalmente na Administração Central. O nível de Acessibilidade tem variado entre o mais básico e o intermédio. A adopção da versão mais recente destas recomendações do W3C, aprovadas em Dezembro de 2008, é uma tendência inevitável, não só pela sua actualização tecnológica como também para efeitos de monitorização e comparação entre os Estados Membros. A avaliação do estado da acessibilidade dos sítios Web de acordo com as duas versões do W3C já começa a ser realizada apesar de em muitos casos ainda não ter sido adoptada oficialmente a mais recente. Recomendamos por isso que o município adopte o nível de conformidade intermédio das directrizes do W3C das duas versões.</p> <p>Esta medida deve prever a formação dos técnicos de informática da Câmara Municipal, independentemente de serem ou não responsáveis pelo design ou reestruturação do sítio Web, estipulação de prazos para a sua implementação e avaliação periódica (semestral ou anual).</p>	

Ficha de Intervenção Infoacessibilidade		TECNOLOGIAS DE ACESSO PARA EQUIPAMENTO SOCIAL PRINCIPAL				
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade						
Genericamente, deve ser identificado o Equipamento Social que justifica maior investimento ao nível de Tecnologias de Acesso. Devido à complexidade e ao maior número de Tecnologias de Acesso, deve ser considerada formação adequada ao nível de utilização e garantido apoio técnico especializado. Para este Equipamento Social deve ser considerado o tipo de soluções indicadas nas tabelas que se seguem:						
DA- Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.						
Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Leitor de Ecrã e Headphones			X			
Amplificador de Ecrã			X			
Linha Braille			X			
Webcam	X					
Monitor de 21" (mínimo de 19")			X		X	
Etiquetas c/ caract. ampliados p/ teclados			X	X		
TrackBall		X			X	
Tecnologias de Acesso a informação impresa e para produção de formatos alternativos	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Software de leitura de documentos Daisy			X	X	X	
Telelupa			X		X	
Impressora Braille			X			
Scanner c/ alimentador automático		X	X			
Leitor autónomo			X	X	X	
Materiais de leitura em formato Alternativo *	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Livros, jornais, revistas e informação sonoros			X	X	X	
Livros, jornais, revistas e informação em letras grandes			X		X	
Livros, jornais, revistas e informação impressos em Braille			X			
Livros, jornais, revistas e informação em formato digital		X	X			
* Destes materiais em formato alternativo deve ser privilegiado o formato digital						

Ficha de Intervenção Infoacessibilidade	TECNOLOGIAS DE ACESSO EM ESPAÇOS PÚBLICOS PARA USO DA INTERNET SEM DIFERENCIAÇÃO ETÁRIA					
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade						
<p>Para um espaço desta natureza, onde há menor probabilidade de procura por parte de pessoas com necessidades especiais, o investimento em Tecnologias de Acesso deve ser moderado. Para este Equipamento Social é recomendado o seguinte tipo de soluções:</p> <p>DA- Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.</p>						
Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
Leitor de Ecrã e Headphones			X			
Amplificador de Ecrã			X			
Webcam	X					
Monitor de 19"			X		X	
Etiquetas c/ caract. ampliados p/ teclados			X	X		
TrackBall		X			X	

Ficha de Intervenção		TECNOLOGIAS DE ACESSO EM ESPAÇOS PÚBLICOS DE INTERNET				
Infoacessibilidade		PARA CRIANÇAS E JOVENS				
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade						
Para este público-alvo específico, importa tornar as interfaces mais simples, intuitivas e atractivas. Para este Equipamento Social deve ser considerado o seguinte tipo de soluções que na maioria dos casos podem ser utilizadas por qualquer criança, independentemente de possuir ou não deficiência:						
DA- Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.						
Tecnologias de Acesso para computadores	DA	DF	DV	DI	Crianças	
Amplificador de Ecrã			X		X	
Teclado de Conceitos Intellikeys c/ software Overlay Maker e IntelliPics Studio		X		X	X	
Rato com dimensões para crianças					X	
Teclado colorido para crianças				X	X	
Eee PC com ecrã tátil		X		X	X	
Webcam	X				X	
Monitor de 19"			X		X	
Etiquetas c/ caract. ampliados p/ teclados			X		X	
TrackBall para crianças		X		X	X	

Ficha de Intervenção Infoacessibilidade	QUIOSQUES INFORMATIVOS					
Recomendações focalizadas para a melhoria da acessibilidade						
<p>Na aquisição de quiosques informativos podem ser considerados requisitos de acessibilidade para terminais de uso público, como os recomendados pelos responsáveis do Portal Tiresias (www.tiresias.org). Entre estes devem estar presentes as seguintes precauções mínimas:</p> <p>DA- Deficiência Auditiva; DF – Deficiência Física; DV – Deficiência Visual; DI - Deficiência Intelectual.</p>						
Quiosques Informativos	DA	DF	DV	DI	Idosos	Crianças
A navegação deve ser possível através de teclado físico		X	X			
Deve possuir ou ser possível instalar e utilizar leitor de ecrã e software de ampliação			X			
Os conteúdos sonoros, nomeadamente em vídeo, devem incluir informação em formato visual	X					
A localização do quiosque deve possuir acesso facilitado a utilizadores com mobilidade reduzida		X			X	

7.5. MONITORIZAÇÃO DO PROGRAMA DE ACÇÃO

O Plano de Monitorização proposto para o Programa de Acção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade de Vila Franca de Xira apresenta-se como um instrumento de apoio à execução dos projectos e acções de promoção da acessibilidade em termos de acompanhamento e avaliação. O objectivo central é fomentar o acompanhamento sistemático das acções e promover as dinâmicas que impulsionam a execução dos objectivos do Programa de Acção. Pretende-se, deste modo, gerir e apoiar as medidas de intervenção à escala urbana, com um grande enfoque para a eficácia do Programa.

Este Plano de Monitorização constitui-se, assim, como um instrumento de apoio ao diagnóstico integrado dos problemas de acessibilidade e à identificação dos principais desafios que se colocam à área de intervenção, medindo a eficácia das intervenções para a contribuição do aumento da acessibilidade nas diversas áreas temáticas de intervenção.

OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS PARA A ACESSIBILIDADE - Dinamização Económica Qualificação do Território		
Âmbito	Indicadores a recolher	Pertinência /Justificação com o Objectivo pretendido
Novos Serviços - sector terciário	<ul style="list-style-type: none"> N.º de serviços existentes 	Número e tipologia do sector terciário a localizar-se na área.
Turismo	<ul style="list-style-type: none"> Unidades de Alojamento acessíveis 	Com a qualificação dos territórios surge a procura do sector da hotelaria no local e nas proximidades.
Qualificação espaço público	<ul style="list-style-type: none"> Superfície de espaço público intervencionado, por tipo de espaço (m²) 	Este indicador permitirá a avaliação do tipo de intervenção pelas várias tipologias de espaço público. Exemplo: ruas, via de circulação, espaços de estadia, espaços verdes, etc.
	<ul style="list-style-type: none"> Área de solo recuperado para a acessibilidade (m²) 	A identificação destas intervenções são extremamente necessárias para a promoção da qualidade de vida da população e para que este território seja bem planeado e promova a coesão social.
	<ul style="list-style-type: none"> Área verde (m²)/1000hab 	Pretende-se avaliar a integração da componente ambiental de modo a contribuir para um espaço urbano de qualidade e sustentável.
	<ul style="list-style-type: none"> Manutenção do espaço público (nº dias por mês) – Nº de acções 	Manutenção do espaço público através de acções de intervenção, remoção de obstáculos, substituição de mobiliário urbano.
Qualificação do edificado	<ul style="list-style-type: none"> N.º de acções e medidas de intervenção 	Com estes indicadores pretende-se avaliar o contributo das acções a desenvolver no âmbito do Programa de Acção para a Acessibilidade.
	<ul style="list-style-type: none"> N.º de edifícios intervencionados 	
	<ul style="list-style-type: none"> N.º de projectos e área de recuperação urbanística 	
	<ul style="list-style-type: none"> % da população abrangida por intervenções integradas para a acessibilidade no edificado 	
	<ul style="list-style-type: none"> N.º de edifícios classificados acessíveis para a totalidade do município 	
Iluminação pública	<ul style="list-style-type: none"> N.º de arruamentos iluminados 	Pretende-se com este indicador avaliar a evolução da instalação de equipamentos de iluminação nocturna do espaço público.
Acessibilidade e Mobilidade	<ul style="list-style-type: none"> Área Pedonal exclusiva ou partilhada com trânsito condicionado (m₂)/1000hab 	Este indicador é extremamente importante pois traduz a densidade urbana com fortes características para promover a acessibilidade e mobilidade.
	<ul style="list-style-type: none"> Nº de lugares de estacionamento ordenado e para pessoas com mobilidade reduzida 	Uma cidade com Acessibilidade e Mobilidade para Todos tem de ter nas suas acções atenção a este indicador pois a cidade não pode segregar os seus cidadãos.
	<ul style="list-style-type: none"> Evolução do n.º de passageiros nos transportes públicos de Vila Franca de Xira. 	A análise deste indicador permitirá retirar conclusões alusivas à sustentabilidade ambiental e ao sucesso – insucesso das campanhas promotoras ao uso de transportes públicos.

Uma aposta subjacente a este sistema é a de que esta possa funcionar como uma plataforma de comunicação entre a autarquia local, parceiros e diferentes actores urbanos, mas também, com a própria população.

Pretende-se que o sistema de monitorização possa contribuir para uma maior consciência pública e para uma maior focagem de atenção dos diferentes agentes socioeconómicos e institucionais, e da população, para determinadas realidades e daí resultar um maior envolvimento e coordenação de estratégias para o desenvolvimento do próprio município, promovendo assim um território bem planeado e governado.

A estrutura do plano de monitorização da acessibilidade de Vila Franca de Xira foi elaborada e adaptada agrupando indicadores em duas dimensões, assentes em prioridades estratégicas nacionais definidas pelo Quadro Regional Estratégia Nacional, de acordo com os quadros apresentados, para que mais facilmente se fundamentem.

OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS REGENERAÇÃO URBANA - Coesão Social

Âmbito	Indicadores a recolher	Pertinência /Justificação com o Objectivo pretendido
Reabilitação funcional e adaptação do edificado ao serviço do município	• N.º de edifícios analisados	Com estes indicadores avalia-se a fruição cultural promovida e a aderência da população a este serviço.
	• N.º de edifícios intervencionados	
	• N.º de edifícios tornados acessíveis	
Conselho cívico	• N.º de sessões públicas	Este concelho tem por objectivo promover a Governância e estes indicadores poderão traduzir a evolução da participação da população para a Regeneração Urbana de Vila Franca de Xira promovendo um concelho governável, através da participação e partilha de responsabilidade.
	• N.º de participantes	
Reabilitação funcional e recuperação do edificado de propriedade privada – comércio e serviços	• Oferta de lugares em centros de dias, centro de convívio para a 3ª idade, classificados como acessíveis	Estes indicadores avaliam o território a nível social quanto à procura e oferta de equipamentos de serviço colectivo para a população sénior e mães e crianças em risco. Assim como, as actividades desenvolvidas por estas entidades de serviço público.
	• N.º de lugares em equipamentos para a 3ª idade acessíveis	
	• N.º de actividades para a 3ª idade em equipamentos acessíveis	
	• N.º de lugares em Centro de Acolhimento acessíveis	
	• Procura dos serviços dos Centros de Dia e Centro de Acolhimento acessíveis	

OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS REGENERAÇÃO URBANA – Novas Tecnologias

Âmbito	Indicadores a recolher	Pertinência /Justificação com o Objectivo pretendido
Sistema de Informação Geográfica	• N.º de edifícios intervencionados	Com estes indicadores avalia-se a fruição cultural promovida e a aderência da população a este serviço.
	• N.º de edifícios por intervir	
	• N.º de m ² intervencionados	
	• N.º de m ² por intervir	
Disponibilização Online	• N.º de visitas	Este concelho tem por objectivo promover a Governância e estes indicadores poderão traduzir a evolução da participação da população para a Regeneração Urbana de Vila Franca de Xira promovendo um concelho governável, através da participação e partilha de responsabilidade.
	• N.º de questões colocadas sobre a matéria	

Em suma, este plano de monitorização deve ser capaz de permitir a monitorização do contexto em que se desenrolam as políticas públicas e de fornecer elementos para a avaliação dos respectivos impactos globais e, simultaneamente, ser exequível do ponto de vista da disponibilidade de informação estatística e pertinente em termos do momento de disponibilização.

Note-se que para a elaboração do presente plano de monitorização, foi estabelecido um conjunto de premissas a que deve responder, sendo elas:

1. O objectivo da monitorização;
2. O método a utilizar para atingir esse objectivo;
3. Quais os dados a recolher para a elaboração da análise;
4. A interpretação dos dados;
5. O cumprimento dos objectivos propostos.



Versão Final do Estudo

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade Município de Vila Franca de Xira

Capítulo IV

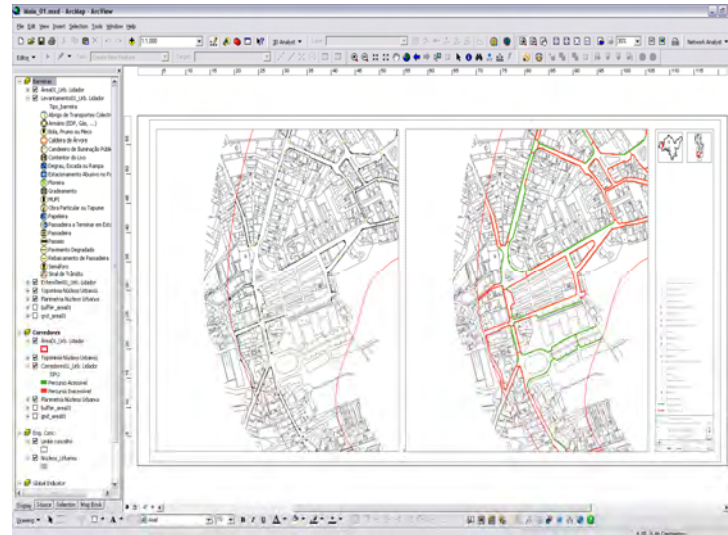
1. Procedimentos de Análise
2. Estimativas orçamentais para a remoção de barreiras



Índice

Capítulo IV – Sistemas de Informação Geográfica

1. Procedimentos de Análise	2
Identificação das soluções a adoptar no território analisado – georreferenciação das intervenções	4
Tecnologia SIG	4
2. Estimativas orçamentais para a remoção de barreiras	7
2.1 Alhandra	8
2.2 Alverca do Ribatejo	9
2.3 Cachoeira	10
2.4 Calhandriz	11
2.5 Castanheira do Ribatejo	12
2.6 Forte da Casa	13
2.7 Póvoa de Santa Iria	14
2.8 São João dos Montes	15
2.9 Sobralinho	16
2.10 Vialonga	17
2.11 Estimativa Orçamental Global	18



CAPÍTULO IV

SISTEMAS DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA



PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE

1

O projecto desenvolvido integrou, fundamentalmente, as novas tecnologias da informação e comunicação e os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), permitindo, à posteriori, a divulgação dos dados obtidos e a consequente gestão e manipulação dos dados pelos técnicos da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira com responsabilidade ao nível das acessibilidades. A informação georreferenciada é entregue em formato *shapefile*, garantindo-se, portanto, a perfeita compatibilidade com outros sistemas. Assim, asseguramos que a informação fornecida é passível de ser integrada no Sistema de Informação Geográfica da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira.

Neste sentido, e caso a Câmara Municipal de Vila Franca de Xira considere tratar-se de um passo importante, poderá constituir uma ferramenta de consulta e utilização na intranet para fins de articulação e informação dos serviços. Por outro lado, a divulgação da informação existente para o exterior é também um passo importante pois a informação poderá ser carregada no “sítio” da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, constituindo um potencial de informação ao público, e que poderá, no futuro, conduzir a uma plataforma interactiva das acções nesta matéria.

Identificação das soluções a adotar no território analisado – georreferenciação das intervenções

Os Sistemas de Informação Geográfica (SIG), tal como os entendemos hoje, têm por base progressos relativamente recentes. Se, por razões históricas, a procura de informação geográfica se deveu, essencialmente, às dificuldades de recolha, representação e transmissão, grandes mudanças ocorreram aquando da criação e desenvolvimento dos computadores e das tecnologias de informação e comunicação (TIC).

Tecnologia SIG

Ao nível da utilização das tecnologias, a ESRI Portugal prestou o apoio necessário para que a m.pt® pudesse desenvolver todo o trabalho recorrendo a uma ferramenta inovadora: canetas digitais “PenX”, software Capturx™ e, ainda, uma aplicação de “mobilidade” instalada no ArcMap, que foi desenvolvida em conjunto pelos técnicos de ambas as empresas.

O recurso a esta tecnologia (canetas digitais) permite, de forma simples e expedita, adquirir dados para posterior integração e tratamento em ambiente de Sistema de Informação Geográfica (SIG).

Os resultados do levantamento efectuado nas áreas de intervenção no Município de Vila Franca de Xira foram apresentados em planta, localizando todos os obstáculos para os quais foram posteriormente definidas e apresentadas as orientações de correcção.

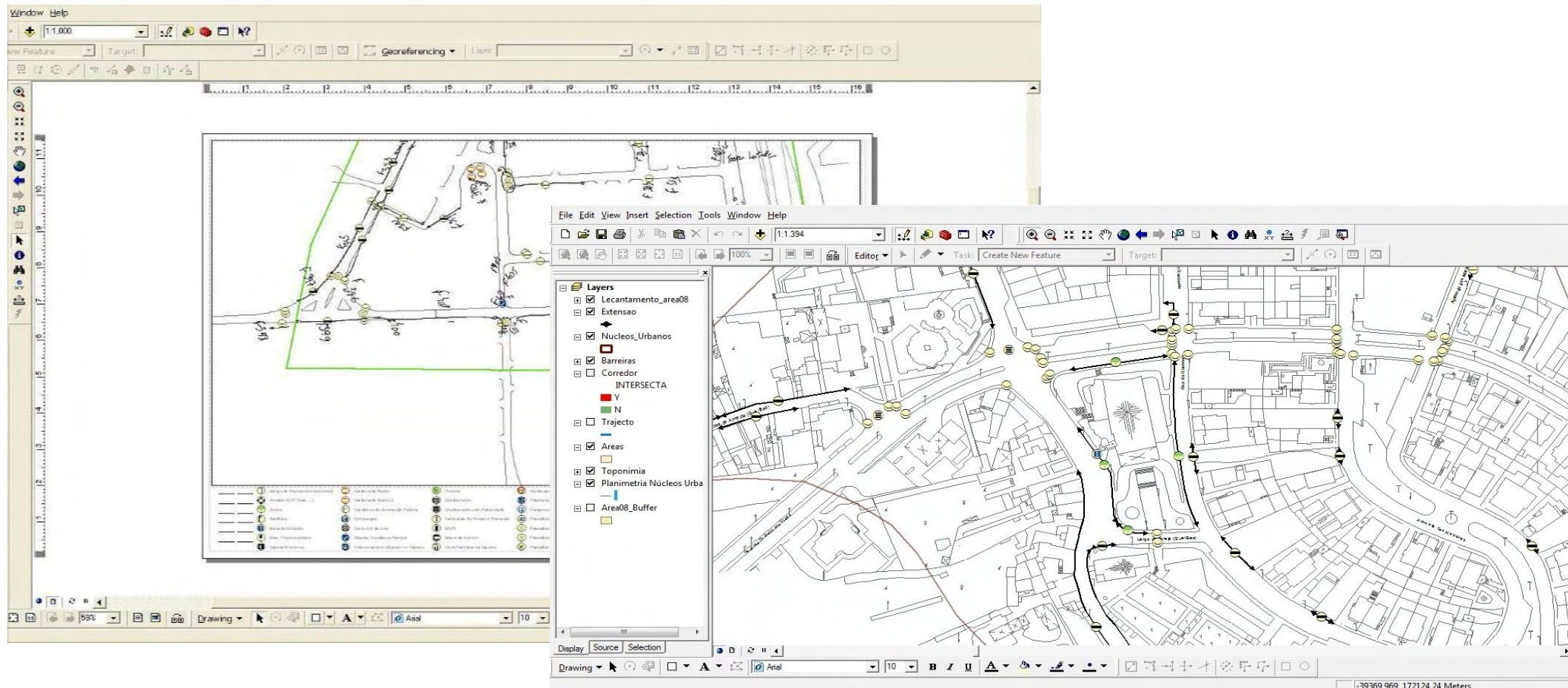
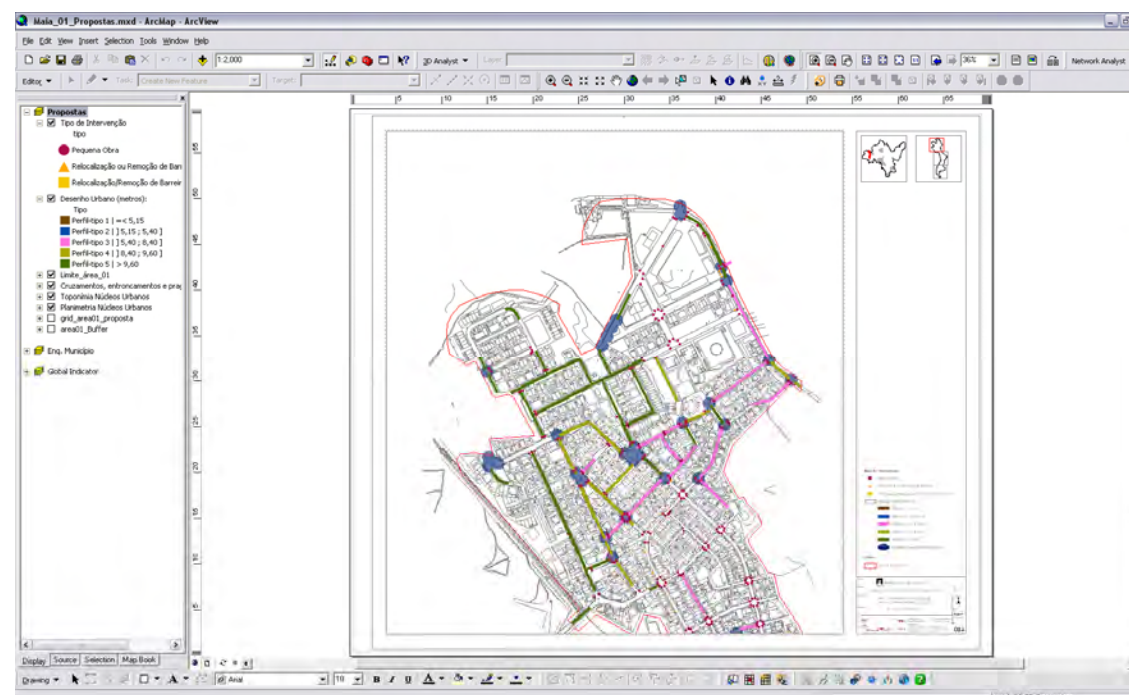


Figura 1.1. Download da informação armazenada na memória da caneta PenX e tratamento da informação recolhida



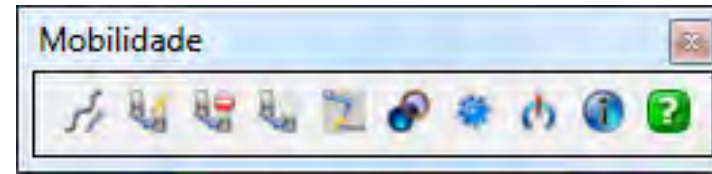


Figura 1.2. Aplicação “Mobilidade” desenvolvida em parceria com a ESRI Portugal

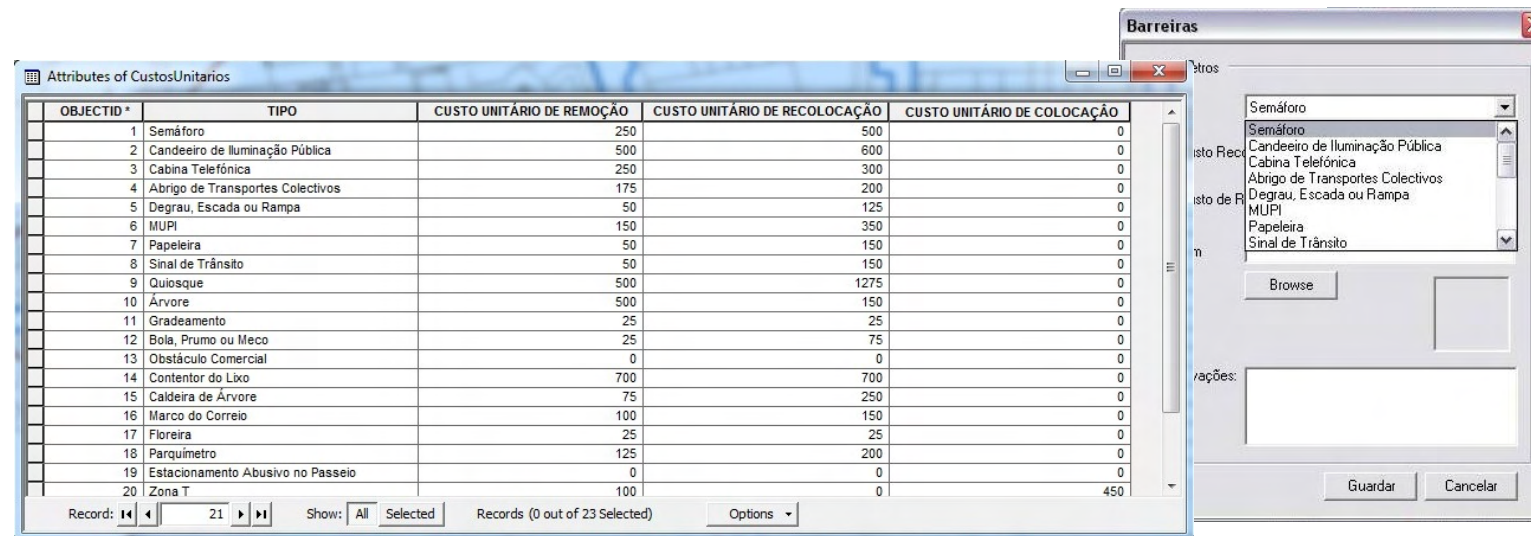


Figura 1.3. Carregamento da tabela de custos e inserção de barreiras à mobilidade

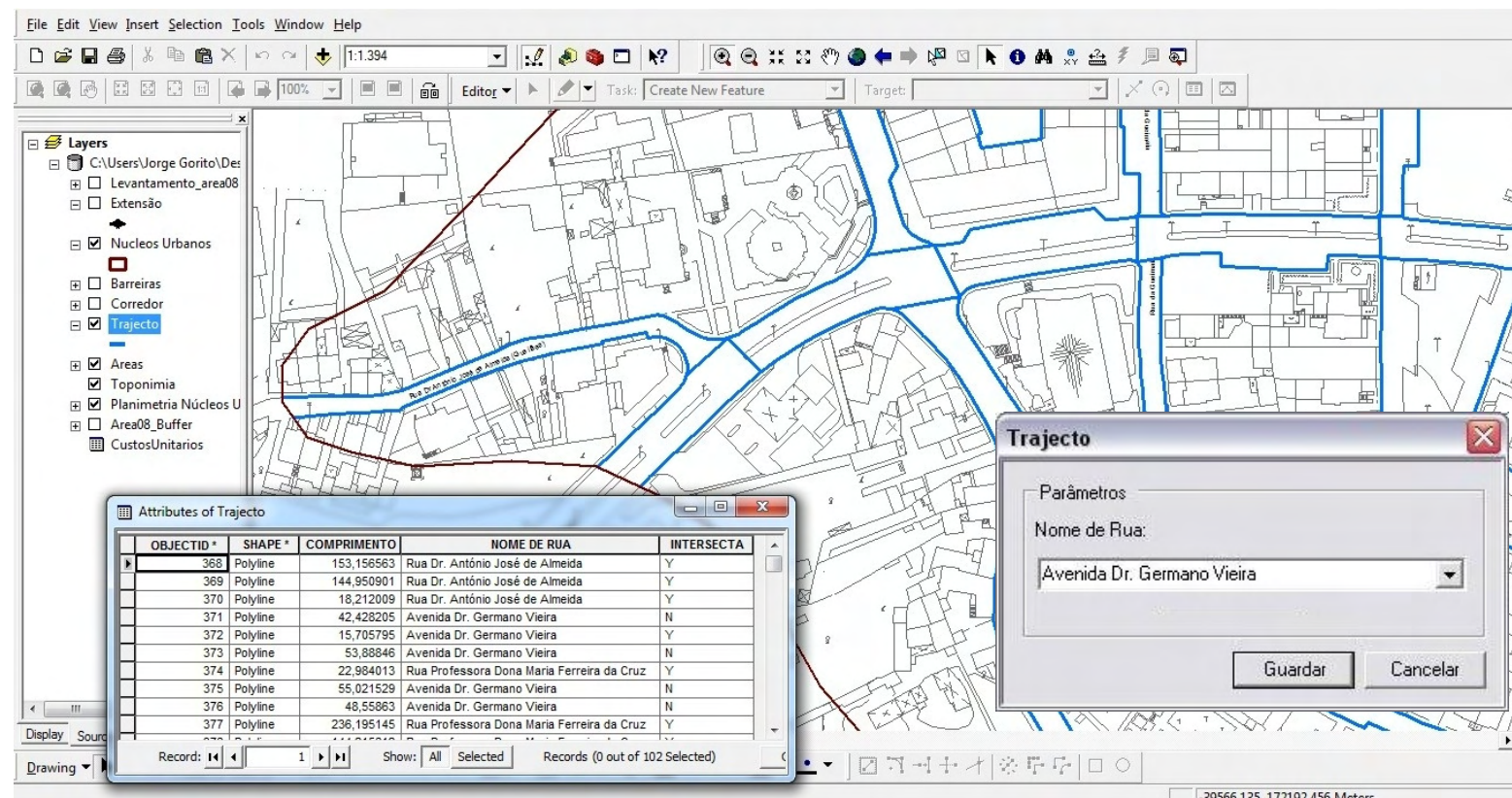


Figura 1.4. Vectorização da rede de percursos pedonais

A tecnologia implementada permite “construir” o percurso acessível conforme directrizes do decreto-lei 163/06 de 8 de Agosto, e, ao mesmo tempo, identificar os locais onde se propõem esses percursos.

A referida aplicação, denominada “**mobilidade**”, constitui-se como uma ferramenta fundamental para a eficácia do processo de localização, análise e tratamento das barreiras. Permite então, identificar as barreiras urbanísticas e arquitectónicas de um território específico, tal como permite, ainda, calcular e estimar os custos inerentes às correcções necessárias a fazer nos respectivos edifícios e/ou espaços públicos, para que seja praticamente anulada a possibilidade de erro.

De forma específica, a utilização das ferramentas enumeradas anteriormente permitiu, à equipa técnica, produzir um trabalho mais célere, tanto no terreno como em gabinete, nomeadamente:

- Introdução/remoção de barreiras à mobilidade de forma fácil e expedita;
- Criação de mapas temáticos de demonstração do estado da acessibilidade no território;
- Orçamentação da remoção das barreiras encontradas.

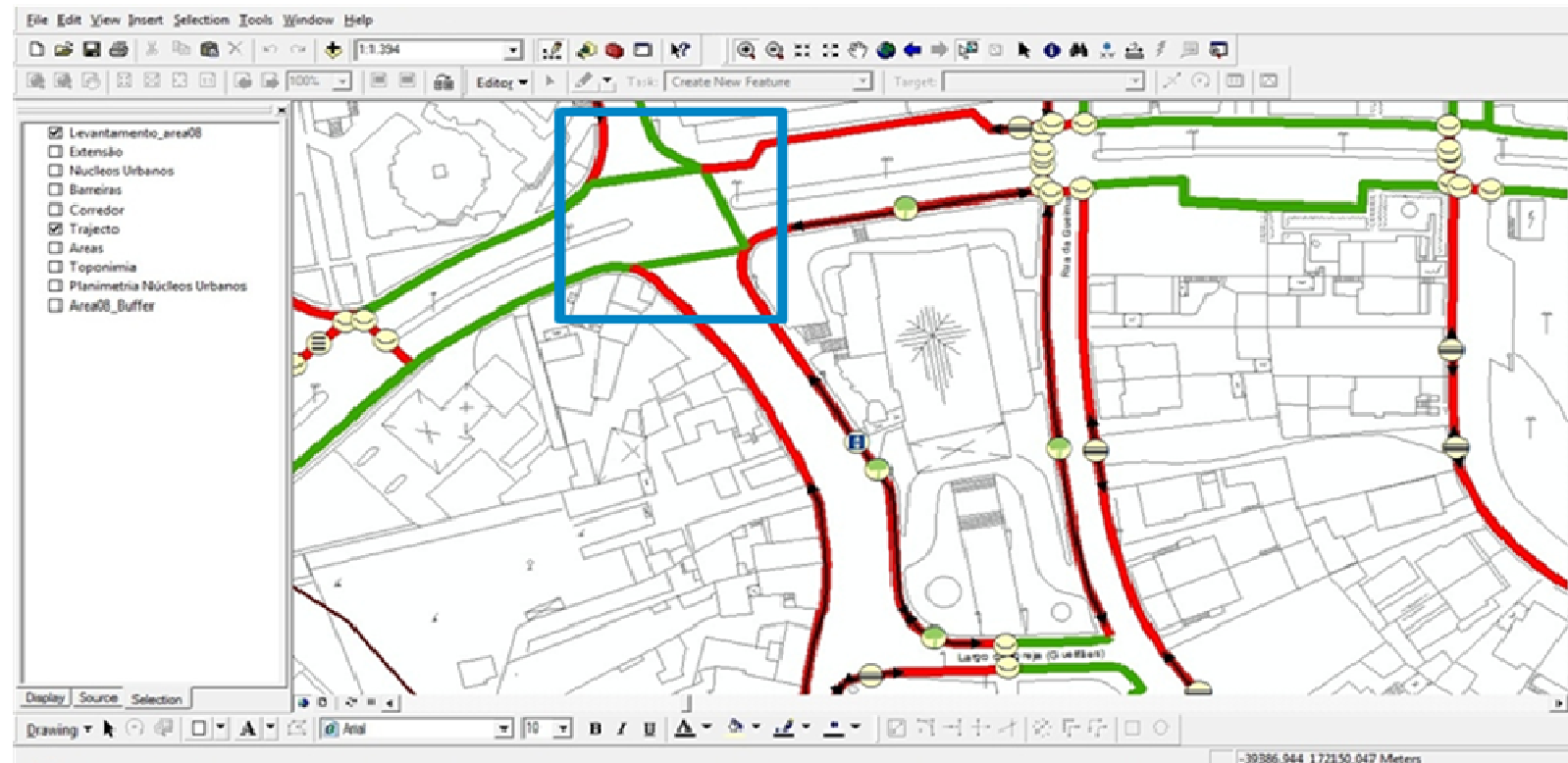


Figura 1.5 Geração do mapa de percursos acessíveis

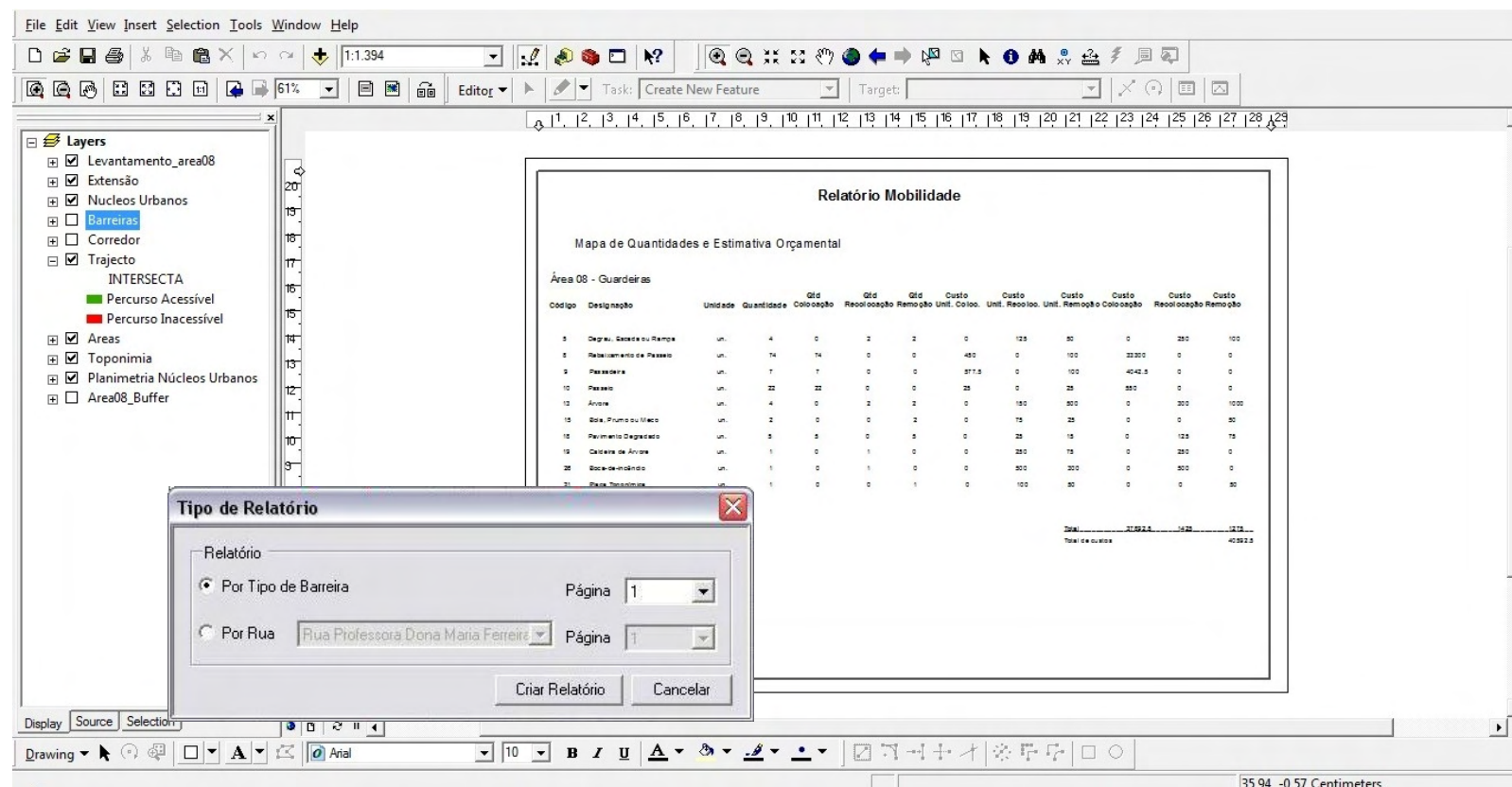


Figura 1.6 Geração do relatório de custos

Tendo em conta o procedimento apresentado obtiveram-se os valores estimados para a resolução dos problemas de acessibilidade identificados. As estimativas são apresentadas para as 10 áreas territoriais estudadas no município de Vila Franca de Xira, tendo por base os valores cedidos pela Câmara Municipal.

A versão final do Plano possui, agora, as características necessárias de forma a ser compatível com o Sistema de Informação Geográfica Municipal, para que possam continuar o trabalho que foi desenvolvido, e para que o território seja alvo de uma constante monitorização.

O sistema de monitorização a constituir no âmbito do SIG será a principal ferramenta de apoio, em matéria de informação e actualização da informação, para a constituição do Sistema de Monitorização da Acessibilidade do Município de Vila Franca de Xira, tal como referido no capítulo anterior.

Assim sendo, tal como explicitado no Plano de Monitorização do Plano de Acção, será necessário manter um sistema de controlo e gestão do espaço público através da constituição de uma equipa responsável pela verificação da acessibilidade no Espaço Público, Edificado e restantes sectores que a Câmara Municipal entenda que devam ser alvo de controlo, como por exemplo os transportes ou a sinalética.



ESTIMATIVAS ORÇAMENTAIS PARA A REMOÇÃO DE BARREIRAS

2

2.1. Freguesia de Alhandra

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade	Custo Unitário	Custo Total
Candeeiro de iluminação pública	2	1	1,00 un.	200,00 €	200,00 €
Degrau, escada ou rampa	5	5	0,00	- €	- €
Papeleira	7	1	1,00 un.	50,00 €	50,00 €
Rebaixamento de passeio	8	331	331,00 un.	350,00 €	115.850,00 €
Passadeira	9	134	134,00 un.	577,50 €	77.385,00 €
Passeio	10	294	16.365,30 m ²	25,00 €	409.132,50 €
Sinal de trânsito	11	6	6,00 un.	50,00 €	300,00 €
Gradeamento	14	2	2,00 un.	25,00 €	50,00 €
Contentor do Lixo	17	19	19,00 un.	700,00 €	13.300,00 €
Pavimento Degradado	18	83	4.365,37 m ²	15,00 €	65.480,58 €
Caldeira de Árvore	19	4	4,00 un.	250,00 €	1.000,00 €
Floreira	21	9	9,00 un.	25,00 €	225,00 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	40	0,00	- €	- €
Obra ou tapume	24	23	0,00	- €	- €
Armário (EDP, Gás,...)	25	9	9,00 un.	150,00 €	1.350,00 €
Passadeira mal dimensionada	28	6	6,00 un.	577,50 €	3.465,00 €

TOTAL 687.788,08 €

Através dos procedimentos de análise apresentados e respectivas ferramentas de trabalho, obtiveram-se as estimativas orçamentais para a remoção das barreiras à Acessibilidade e Mobilidade para Todos nas áreas de intervenção do Município de Vila Franca de Xira.

Os valores que serviram de base para o presente estudo foram fornecidos pela Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e dizem respeito a valores unitários de materiais e valores de obra, intervenção, manutenção, entre outros parâmetros.

Desta forma, poderemos denotar que na área de intervenção da freguesia de Alhandra, a estimativa orçamental apurada é de 687.788,08€.

As tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 409.132,50€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 115.850,00€;
- Ausência de passadeiras e reforço da pintura às que existem corresponde um valor de 77.385,00€.

2.2. Freguesia de Alverca do Ribatejo

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Semáforo	1	1	1,00	un.	200,00 €	200,00 €
Candeeiro de iluminação pública	2	2	2,00	un.	200,00 €	400,00 €
Degrau, escada ou rampa	5	9	0,00		- €	- €
Rebaixamento de passeio	8	90	90,00	un.	350,00 €	31.500,00 €
Passadeira	9	35	35,00	un.	577,50 €	20.212,50 €
Passeio	10	44	2.197,38	m ²	25,00 €	54.934,50 €
Bola, Prumo ou Meco	15	2	2,00	un.	25,00 €	50,00 €
Obstáculo comercial	16	1	0,00		- €	- €
Contentor do Lixo	17	1	1,00	un.	700,00 €	700,00 €
Pavimento Degradado	18	12	478,15	m ²	15,00 €	7.172,28 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	14	0,00		- €	- €
Obra ou tapume	24	2	0,00		- €	- €
Armário (EDP, Gás,...)	25	1	1,00	un.	150,00 €	150,00 €
TOTAL					115.319,28 €	

O valor estimado para a freguesia de Alverca do Ribatejo é de 115.319,28€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras na área de intervenção.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 54.934,50€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 31.500,00€;
- Ausência de passadeiras e reforço da pintura às que existem corresponde um valor de 20.212,50€.

2.3. Freguesia de Cachoeira

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Candeeiro de iluminação pública	2	3	3,00	un.	200,00 €	600,00 €
Degrau, escada ou rampa	5	1	0,00		- €	- €
Rebaixamento de passeio	8	6	6,00	un.	350,00 €	2.100,00 €
Passadeira	9	3	3,00	un.	577,50 €	1.732,50 €
Passeio	10	41	1.789,98	m ²	25,00 €	44.749,50 €
Árvore	13	9	9,00	un.	150,00 €	1.350,00 €
Obstáculo comercial	16	1	0,00		- €	- €
Floreira	21	4	4,00	un.	25,00 €	100,00 €
Boca-de-incêndio	26	1	1,00	un.	150,00 €	150,00 €

TOTAL	50.782,00 €
--------------	--------------------

A estimativa orçamental para a área de intervenção da freguesia de Cachoeira é de 50.782,00€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 44.749,50€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 2.100,00€;
- Ausência de passadeiras e reforço de pintura às existentes concentra 1.732,50€ das verbas estimadas.

2.4. Freguesia de Calhandriz

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Degrau, escada ou rampa	5	1	0,00		- €	- €
Rebaixamento de passeio	8	10	10,00	un.	350,00 €	3.500,00 €
Passadeira	9	5	5,00	un.	577,50 €	2.887,50 €
Passeio	10	37	2.124,13	m ²	25,00 €	53.103,30 €
Pavimento Degradado	18	4	176,30	m ²	15,00 €	2.644,56 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	2	0,00		- €	- €

TOTAL	62.135,36 €
--------------	--------------------

A estimativa orçamental para a área de intervenção da freguesia de Calhandriz é de 62.135,36€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 53.103,30€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 3.500,00€;
- Ausência de passadeiras e reforço de pintura às existentes regista o valor de 2.887,50€.

2.5. Freguesia de Castanheira do Ribatejo

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade	Custo Unitário	Custo Total
Candeeiro de iluminação pública	2	13	13,00 un.	200,00 €	2.600,00 €
Degrau, escada ou rampa	5	1	0,00	- €	- €
Papeleira	7	3	3,00 un.	50,00 €	150,00 €
Rebaixamento de passeio	8	145	145,00 un.	350,00 €	50.750,00 €
Passadeira	9	64	64,00 un.	577,50 €	36.960,00 €
Passeio	10	143	6.976,91 m ²	25,00 €	174.422,70 €
Sinal de trânsito	11	1	1,00 un.	50,00 €	50,00 €
Bola, Prumo ou Meco	15	1	1,00 un.	25,00 €	25,00 €
Contentor do Lixo	17	17	17,00 un.	700,00 €	11.900,00 €
Pavimento Degradado	18	32	1.360,20 m ²	15,00 €	20.403,00 €
Caldeira de Árvore	19	9	9,00 un.	250,00 €	2.250,00 €
Floreira	21	3	3,00 un.	25,00 €	75,00 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	16	0,00	- €	- €
Obra ou tapume	24	3	0,00	- €	- €
Armário (EDP, Gás,...)	25	6	6,00 un.	150,00 €	900,00 €
Placa toponímica	31	3	3,00 un.	50,00 €	150,00 €

TOTAL 300.635,70 €

A estimativa orçamental para a área de intervenção da freguesia de Castanheira do Ribatejo é de 300.635,70€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 174.422,70€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 50.750,00€;
- Ausência de passadeiras e reforço da pintura das existentes corresponde um valor 36.960,00€.

2.6. Freguesia de Forte da Casa

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Candeeiro de iluminação pública	2	21	21,00	un.	200,00 €	4.200,00 €
Degrau, escada ou rampa	5	15	0,00		- €	- €
Rebaixamento de passeio	8	316	316,00	un.	350,00 €	110.600,00 €
Passadeira	9	112	112,00	un.	577,50 €	64.680,00 €
Passeio	10	96	7.298,03	m ²	25,00 €	182.450,70 €
Sinal de trânsito	11	9	9,00	un.	50,00 €	450,00 €
Quiosque	12	4	4,00	un.	200,00 €	800,00 €
Bola, Prumo ou Meco	15	11	11,00	un.	25,00 €	275,00 €
Obstáculo comercial	16	3	0,00		- €	- €
Contentor do Lixo	17	10	10,00	un.	700,00 €	7.000,00 €
Pavimento Degradado	18	78	4.877,84	m ²	15,00 €	73.167,66 €
Caldeira de Árvore	19	6	6,00	un.	250,00 €	1.500,00 €
Floreira	21	3	3,00	un.	25,00 €	75,00 €
Parquímetro	22	6	6,00	un.	150,00€	900,00€
Estacionamento abusivo no passeio	23	52	0,00		- €	- €
Obra ou tapume	24	3	0,00		- €	- €
Armário (EDP, Gás,...)	25	3	3,00	un.	150,00 €	450,00 €
Passadeira mal dimensionada	28	3	3,00	un.	577,50 €	1.732,50 €
Passadeira a terminar em estacionamento	29	5	5,00	un.	577,50 €	2.887,50 €

TOTAL 451.168,36 €

A estimativa orçamental para a área de intervenção da freguesia de Forte da Casa é de 451.168,36€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 182.450,70€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 110.600,00€;
- A existência de pavimento degradado, que dificulta a mobilidade dos peões regista em termos orçamentais o valor de 73.167,66€.

Por sua vez, outras barreiras, tais como as obras ou tapumes, possuem um custo de remoção relacionado com a sensibilização ao nível dos agentes intervenientes neste caso específico, dos empreiteiros.

2.7. Freguesia de Póvoa de Santa Iria

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Degrau, escada ou rampa	5	5	0,00		- €	- €
Rebaixamento de passeio	8	62	62,00	un.	350,00 €	21.700,00 €
Passadeira	9	27	27,00	un.	577,50 €	15.592,50 €
Passeio	10	64	2.490,20	m ²	25,00 €	62.255,10 €
Bola, Prumo ou Meco	15	6	6,00	un.	25,00 €	150,00 €
Obstáculo comercial	16	3	0,00		- €	- €
Contentor do Lixo	17	4	4,00	un.	700,00 €	2.800,00 €
Pavimento Degradado	18	22	1.176,07	m ²	15,00 €	17.641,08 €
Caldeira de Árvore	19	3	3,00	un.	250,00 €	750,00 €
Floreira	21	5	5,00	un.	25,00 €	125,00 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	8	0,00		- €	- €
Obra ou tapume	24	14	0,00		- €	- €
Armário (EDP, Gás,...)	25	3	3,00	un.	150,00 €	450,00 €

TOTAL 121.463,68 €

A estimativa orçamental para a área de intervenção da freguesia de Póvoa de Santa Iria é de 121.463,68€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 62.255,10€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 21.700,00€;
- A existência de pavimento degradado, que dificulta a mobilidade dos peões regista em termos orçamentais o valor de 17.641,08€.

2.8. Freguesia de São João dos Montes

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Rebaixamento de passeio	8	14	14,00	un.	350,00 €	4.900,00 €
Passadeira	9	7	7,00	un.	577,50 €	4.042,50 €
Passeio	10	42	2.655,47	m ²	25,00 €	66.386,70 €
Caldeira de Árvore	19	2	2,00	un.	250,00 €	500,00 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	2	0,00		- €	- €

TOTAL	75.829,20 €
--------------	--------------------

A estimativa orçamental para a área de intervenção da freguesia de São João dos Montes é de 75.829,20€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 66.386,70€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 4.900,00€;
- Ausência de passadeiras e reforço da pintura das existentes corresponde um valor 4.042,50€.

2.9. Freguesia de Sobralinho

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Candeeiro de iluminação pública	2	12	12,00	un.	200,00 €	2.400,00 €
Degrau, escada ou rampa	5	14	0,00		- €	- €
Rebaixamento de passeio	8	72	72,00	un.	350,00 €	25.200,00 €
Passadeira	9	24	24,00	un.	577,50 €	13.860,00 €
Passeio	10	70	3.553,66	m ²	25,00 €	88.841,40 €
Sinal de trânsito	11	2	2,00	un.	50,00 €	100,00 €
Árvore	13	4	4,00	un.	150,00 €	600,00 €
Bola, Prumo ou Meco	15	2	2,00	un.	25,00 €	50,00 €
Contentor do Lixo	17	2	2,00	un.	700,00 €	1.400,00 €
Pavimento Degradado	18	12	360,31	m ²	15,00 €	5.404,68 €
Caldeira de Árvore	19	1	1,00	un.	250,00 €	250,00 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	7	0,00		- €	- €
Armário (EDP, Gás,...)	25	4	4,00	un.	150,00 €	600,00 €
TOTAL						138.706,08 €

A estimativa orçamental para a área de intervenção da freguesia de Sobralinho é de 138.706,08€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 88.841,40€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 25.200,00€;
- Ausência de passadeiras e reforço da pintura das existentes corresponde um valor 13.860,00€.

2.10. Freguesia de Vialonga

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Semáforo	1	3	3,00	un.	200,00 €	600,00 €
Candeeiro de iluminação pública	2	15	15,00	un.	200,00 €	3.000,00 €
Degrau, escada ou rampa	5	8	0,00		- €	- €
Rebaixamento de passeio	8	194	194,00	un.	350,00 €	67.900,00 €
Passadeira	9	87	87,00	un.	577,50 €	50.242,50 €
Passeio	10	137	8.205,68	m ²	25,00 €	205.142,10 €
Sinal de trânsito	11	3	3,00	un.	50,00 €	150,00 €
Árvore	13	1	1,00	un.	150,00 €	150,00 €
Gradeamento	14	1	1,00	un.	25,00 €	25,00 €
Bola, Prumo ou Meco	15	5	5,00	un.	25,00 €	125,00 €
Contentor do Lixo	17	10	10,00	un.	700,00 €	7.000,00 €
Pavimento Degradado	18	48	1.788,58	m ²	15,00 €	26.828,64 €
Caldeira de Árvore	19	1	1,00	un.	250,00 €	250,00 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	16	0,00		- €	- €
Obra ou tapume	24	6	0,00		- €	- €
Placa toponímica	31	3	3,00	un.	50,00 €	150,00 €

TOTAL 361.563,24 €

A estimativa orçamental para a área de intervenção da freguesia de Vialonga é de 361.563,24€ e corresponde ao somatório dos custos de remoção de barreiras.

Analisando a tabela apresentada é possível concluir que as tipologias de barreiras que contribuem com uma parcela maior na estimativa orçamental apresentada, são as seguintes:

- A inexistência ou subdimensionamento de passeios, factor de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões, o qual atinge o valor de 205.142,10€;
- Inexistência ou inadequação de rebaixamentos de passeio para acesso às passadeiras, que atingem o valor de 67.900,00€;
- Ausência de passadeiras e reforço da pintura das existentes corresponde um valor 50.242,50€.

2.11. Estimativa Orçamental Global

DESIGNAÇÃO	Código barreira	Quantidade (símbolos)	Quantidade		Custo Unitário	Custo Total
Semáforo	1	4	4,00	un.	200,00 €	800,00 €
Candeeiro de iluminação pública	2	67	67,00	un.	200,00 €	13.400,00 €
Degrau, escada ou rampa	5	59	0,00		- €	- €
Papeleira	7	4	4,00	un.	50,00 €	200,00 €
Rebaixamento de passeio	8	1240	1.240,00	un.	350,00 €	434.000,00 €
Passadeira	9	498	498,00	un.	577,50 €	287.595,00 €
Passeio	10	968	53.656,74	m ²	25,00 €	1.341.418,50 €
Sinal de trânsito	11	21	21,00	un.	50,00 €	1.050,00 €
Quiosque	12	4	4,00	un.	200,00 €	800,00 €
Árvore	13	14	14,00	un.	150,00 €	2.100,00 €
Gradeamento	14	3	3,00	un.	25,00 €	75,00 €
Bola, Prumo ou Meco	15	27	27,00	un.	25,00 €	675,00 €
Obstáculo comercial	16	8	0,00		- €	- €
Contentor do Lixo	17	63	63,00	un.	700,00 €	44.100,00 €
Pavimento Degradado	18	291	14.582,83	m ²	15,00 €	218.742,45 €
Caldeira de Árvore	19	26	26,00	un.	250,00 €	6.500,00 €
Floreira	21	24	24,00	un.	25,00 €	600,00 €
Parquímetro	22	6	6,00	un.	150€	900,00 €
Estacionamento abusivo no passeio	23	157	0,00		- €	- €
Obra ou tapume	24	51	0,00		- €	- €
Armário (EDP, Gás,...)	25	26	26,00	un.	150,00 €	3.900,00 €
Boca-de-incêndio	26	1	1,00	un.	150,00 €	150,00 €
Passadeira mal dimensionada	28	9	9,00	un.	577,50 €	5.197,50 €
Passadeira a terminar em estacionamento	29	5	5,00	un.	577,50 €	2.887,50 €
Placa toponímica	31	6	6,00	un.	50,00 €	300,00 €

TOTAL 2.365.390,95 €

A Estimativa Orçamental Global fornece uma perspectiva geral dos custos de remoção de barreiras nas 10 áreas de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade.

Com este resumo, obtemos, por tipologia de barreira, o custo global de remoção das mesmas assim como as quantidades e os custos unitários.

Após efectuado o cruzamento das quantidades com os valores unitários de resolução de cada um dos problemas, a m.pt® apurou um valor global de 2.365.390,95€ para as áreas de intervenção de Vila Franca de Xira. O valor global supra-mencionado corresponde ao somatório dos custos de remoção de todas as barreiras na área de intervenção.

Desta forma, poderemos denotar que a área que mais se destaca em termos de estimativa orçamental é a freguesia de Alhandra que absorve 29,1% do valor global apurado para a área de intervenção. Este facto justifica-se tendo em conta a dimensão e volume de obra prevista para a situação ideal de acessibilidade.

No entanto, destaca-se também algumas freguesias como a freguesia de Forte da Casa com 19% do total orçamentado, Vialonga que concentra 15,3% e com Castanheira do Ribatejo com 12,7%.

Por sua vez, a área que exige menor esforço financeiro para atingir os parâmetros máximos de acessibilidade localiza-se na freguesia de Cachoeira com uma percentagem de 2,1% cujo resultado estimado diverge da dimensão / nº de obstáculos a resolver. Paralelamente à freguesia de Cachoeira, as freguesias que exigem menor esforço financeiro são: Calhandriz (2,6%), São João dos Monte (3,2%) e Alverca do Ribatejo (4,9%).

Uma análise mais detalhada da tabela apresentada permite aferir que existem três grandes tipos de barreiras representando cerca de 87% do orçamento total apresentado.

Assim, podemos concluir que a barreira com mais predominância nas dez áreas de intervenção, e que irá alocar um montante na ordem dos 56,73% do orçamento, é a inexistência ou subdimensionamento de passeios. De seguida, com cerca de 18,35%, surge os rebaixamentos de passeio e, por fim a ausência de passadeiras e reforço e manutenção das existentes, rondando os 12,16%.

Outras barreiras, tais como as obras ou tapumes, estacionamento abusivo e obstáculos comerciais, possuem um custo de remoção relacionado com a sensibilização aos vários agentes intervenientes nos casos específicos, sejam eles empreiteiros, comerciantes ou cidadãos em geral, respectivamente.

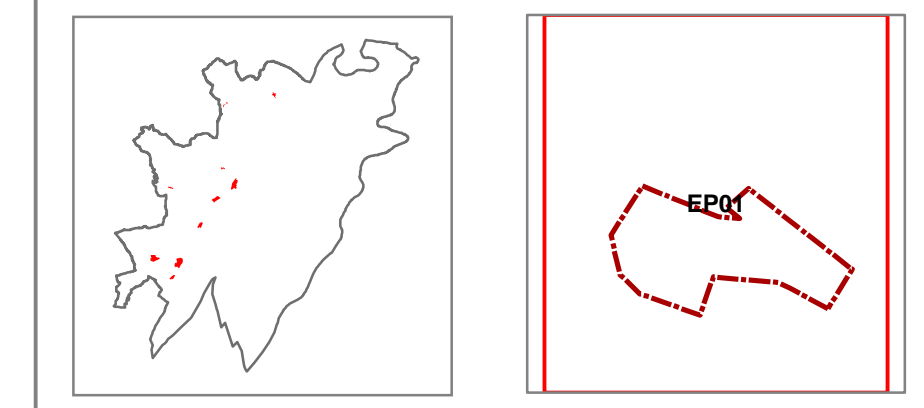
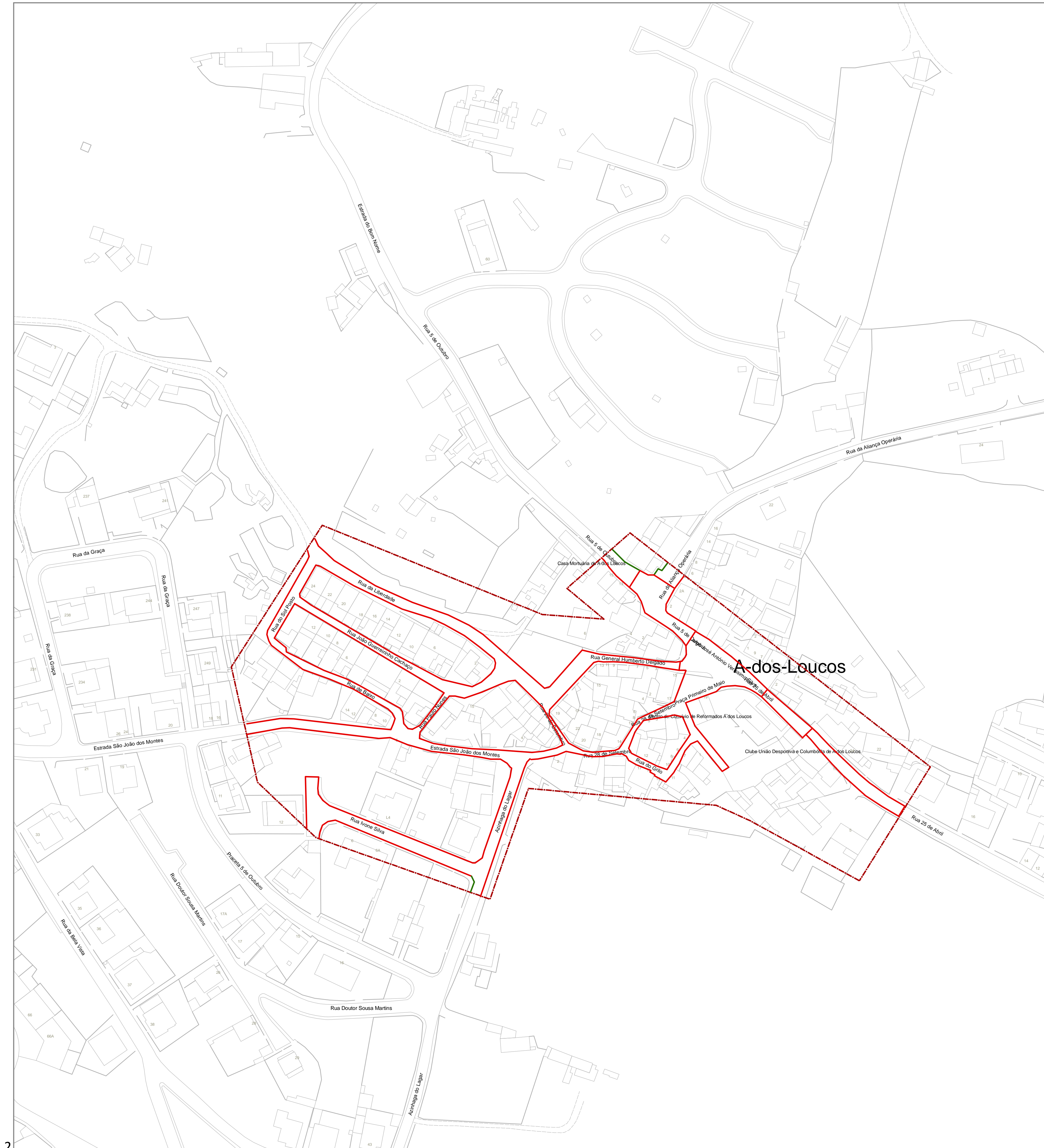
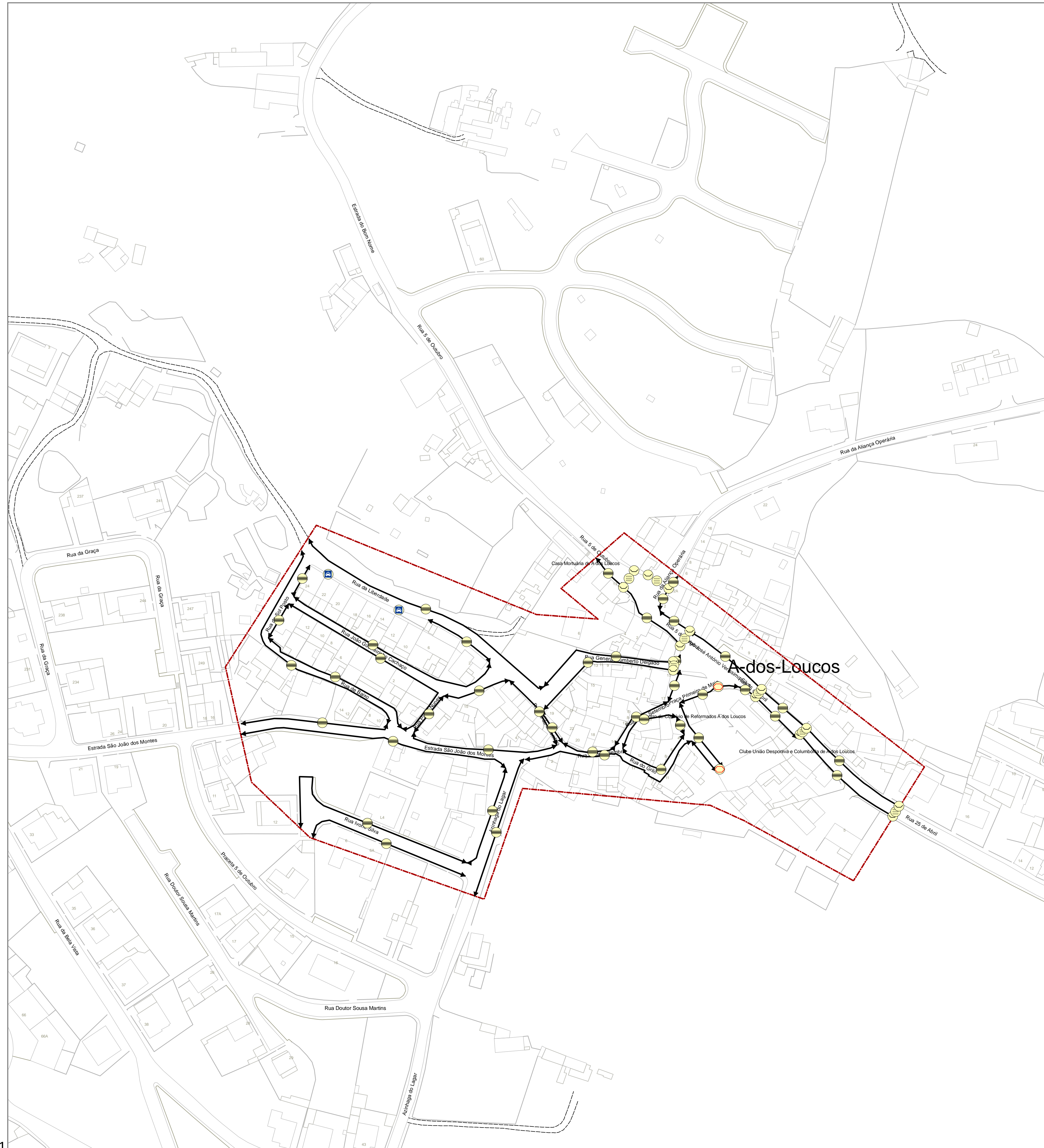


Versão Final do Estudo

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade Município de Vila Franca de Xira

Peças Desenhadas

2010 Setembro



Percurso Acessível/Inacessível

- Percurso acessível
- Percurso inacessível

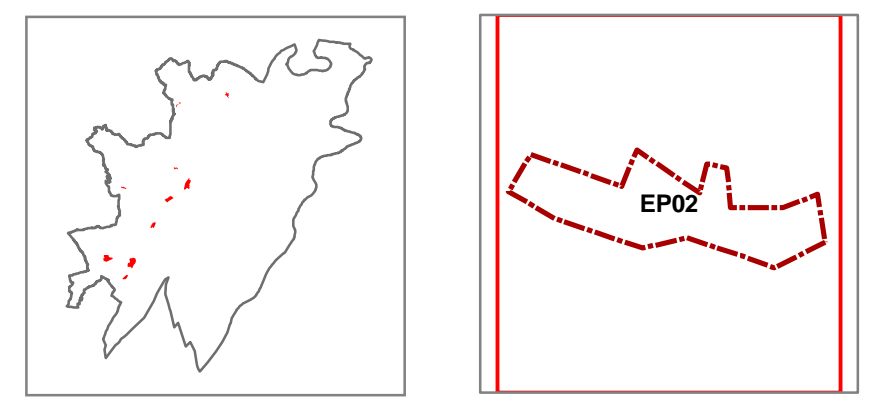
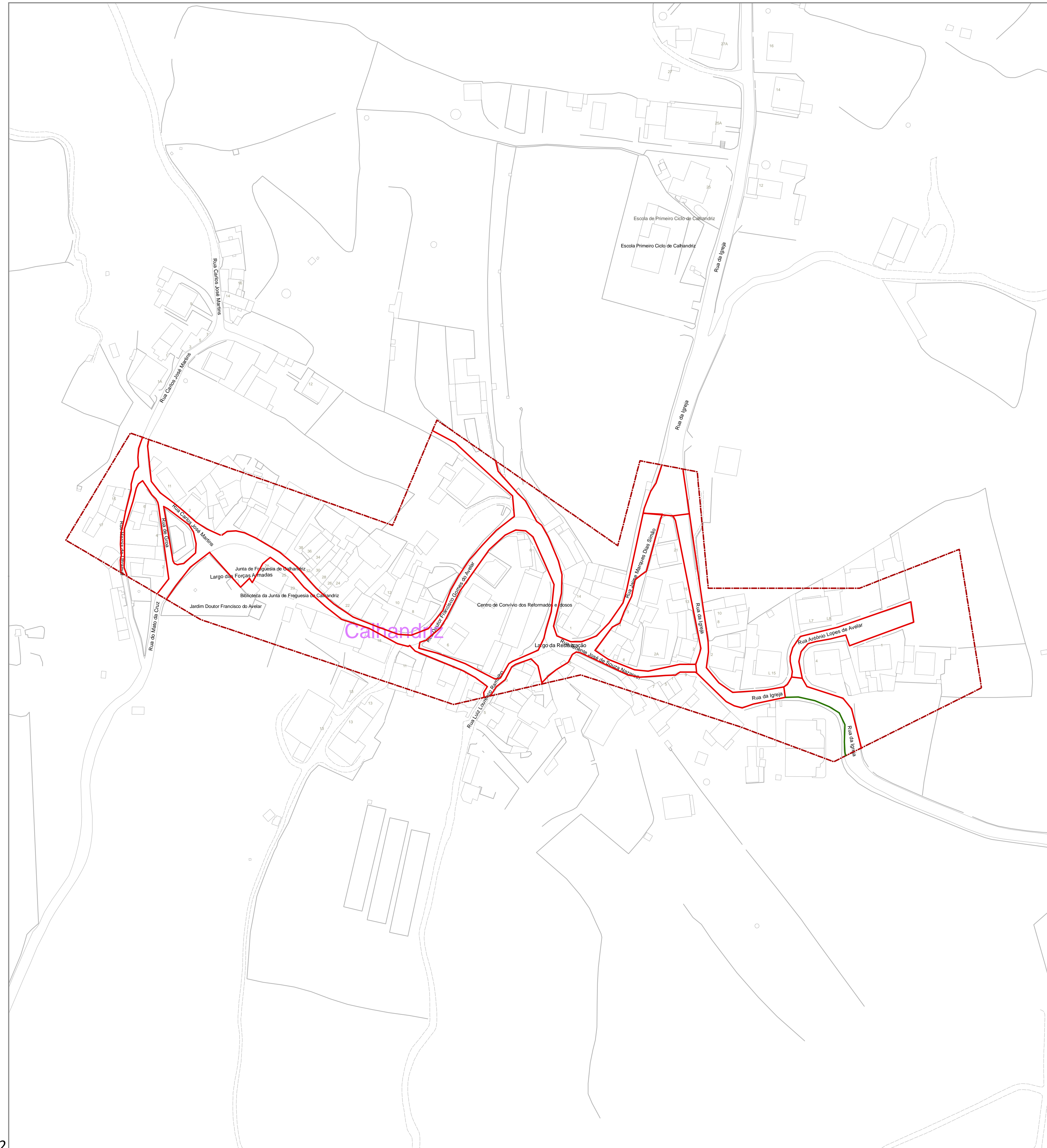
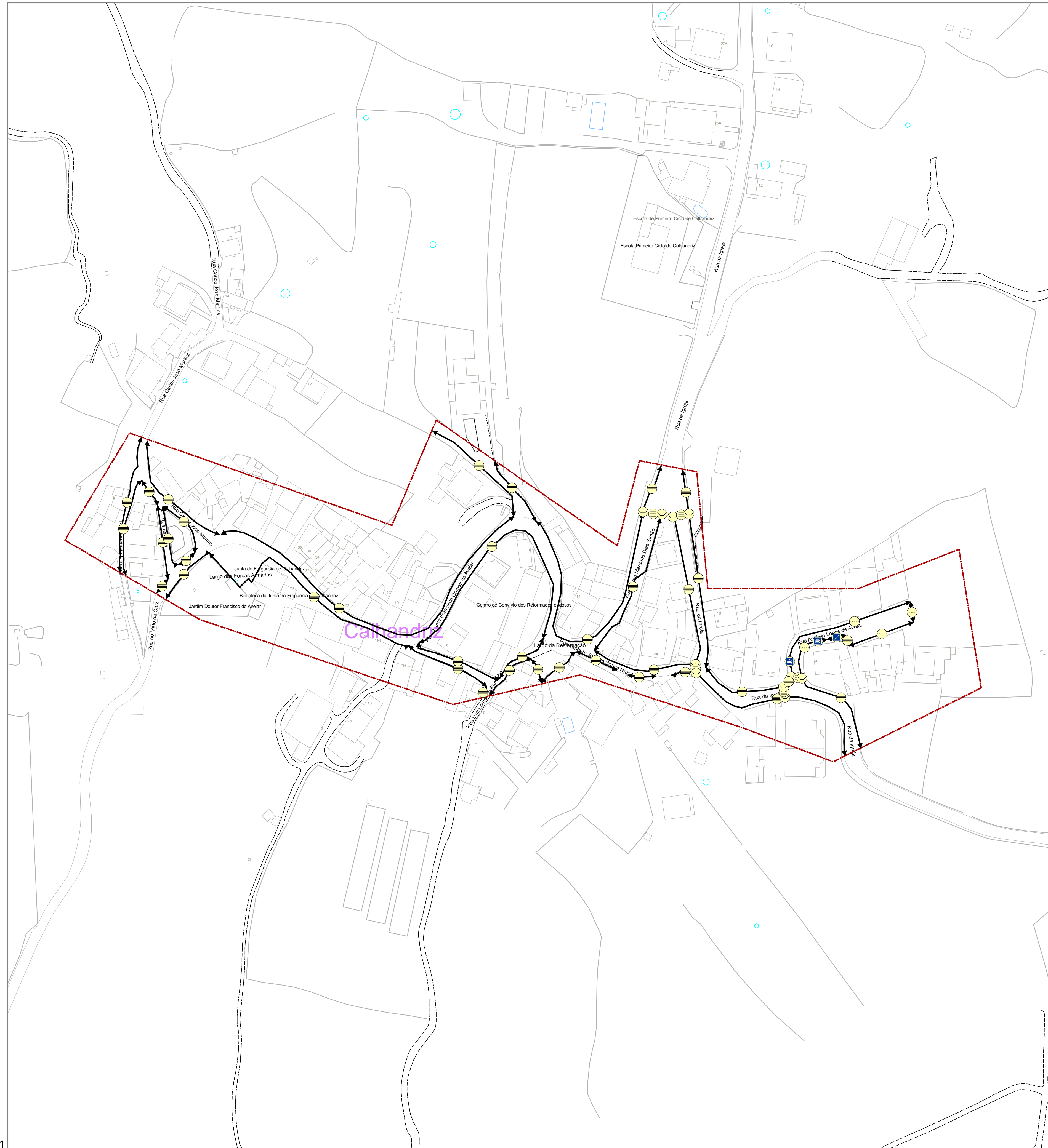
Barreiras à Acessibilidade e Mobilidade

- Armário (EDP, Gás, ...)
- Árvore
- Boca-de-incêndio
- Bola, Prumo ou Meco
- Caldeira de Árvore
- Candeeiro de Iluminação Pública
- Contentor do Lixo
- Degrau, Escada ou Rampa
- Estacionamento Abusivo no Passeio
- Floreira
- Gradeamento
- Obra ou Tapume
- Obstáculo Comercial
- Papeleira
- Parquímetro
- Passadeira a Terminar em Estacionamento
- Passadeira
- Passadeira Mal Dimensionada
- Passeio
- Pavimento Degradado
- Placa Toponímica
- Quiosque
- Rebaixamento de Passeio
- Semáforo
- Sinal de Trânsito

Outros Elementos

- Área de Intervenção

órgão: CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA
 projeto: PLANO MUNICIPAL DE PROMOÇÃO DE ACESSIBILIDADES
 designação: LEVANTAMENTOS E DIAGNÓSTICO
 conteúdo: 1 - BARREIRAS À ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE
 2 - PERCURSOS ACESSÍVEIS
 data: AGO 2010
 escala: 1 : 1000
 orientação:
 elaboração e gestão global: Eng.ª Paula Tóes
 coordenação técnica: Dr. Pedro Silva
 elaboração: Eng.ª Mónica
 apoio técnico: Dr.º Alexandre Nunes | Eng.º António Sá | Eng.º Carla Alves
 Eng.º Gonçalo Soares | Eng.º Ana Filipa Simões
 Eng.º Jorge Gomes | Eng.º Patr. Raquel Gillet



Percursos Acessíveis/Inacessíveis

- Percurso acessível
- Percurso inacessível

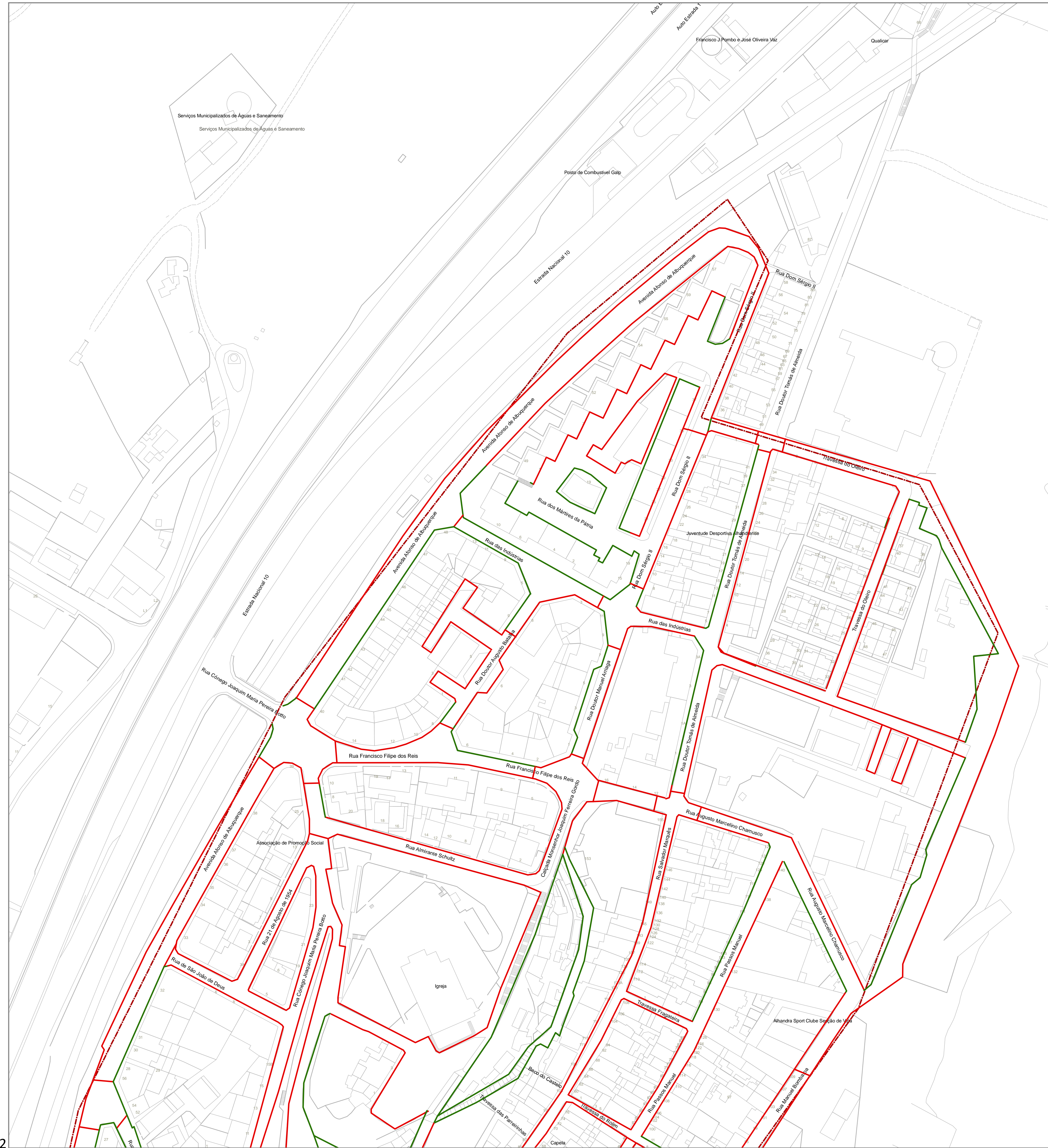
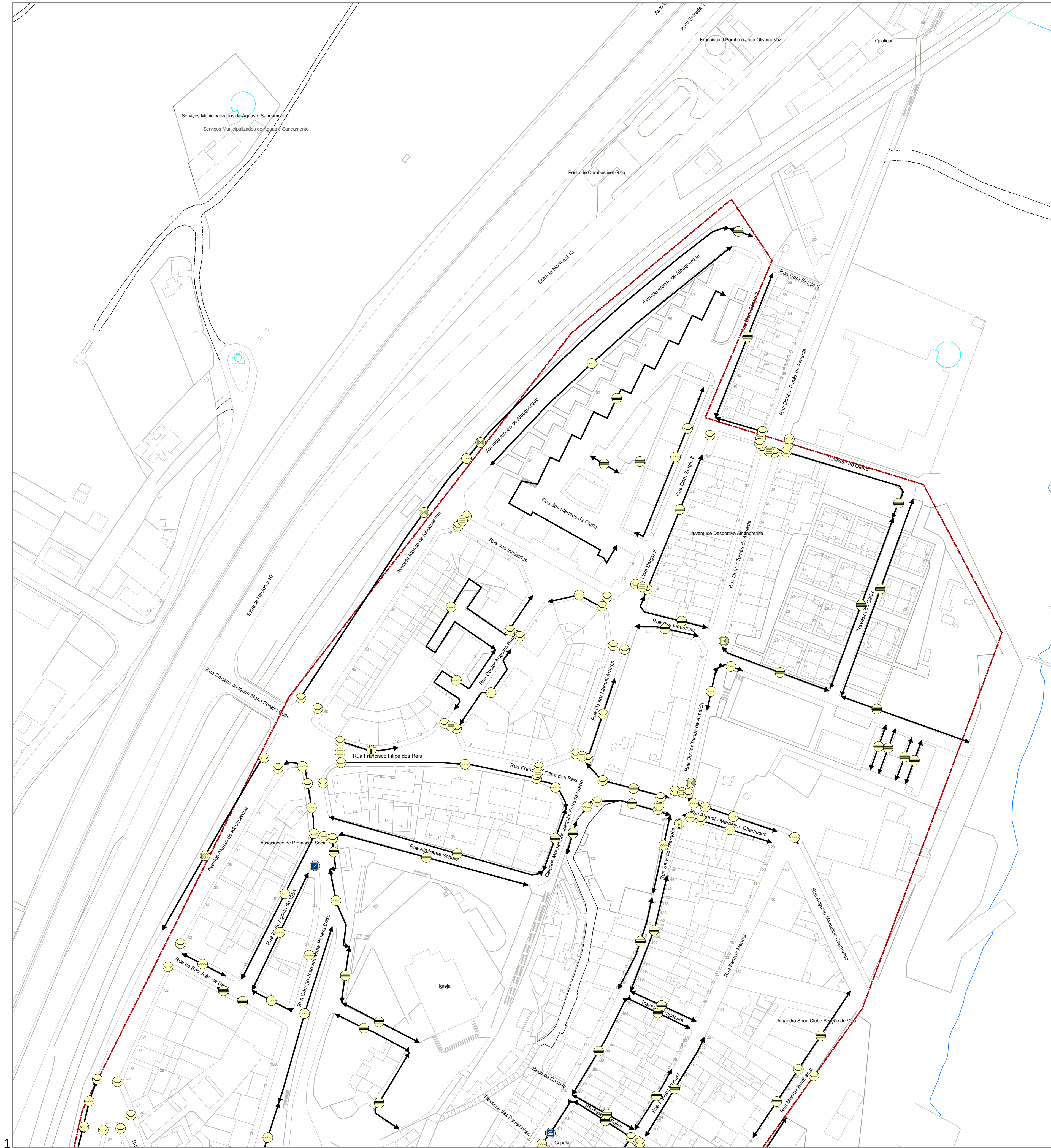
Barreiras à Acessibilidade e Mobilidade

- Armário (EDP, Gás, ...)
- Árvore
- Boca-de-incêndio
- Bola, Prumo ou Meco
- Caldeira de Árvore
- Candeeiro de Iluminação Pública
- Contentor do Lixo
- Degrau, Escada ou Rampa
- Estacionamento Abusivo no Passeio
- Floreira
- Gradeamento
- Obra ou Tapume
- Obstáculo Comercial
- Papeleira
- Parquímetro
- Passadeira a Terminar em Estacionamento
- Passadeira
- Passadeira Mal Dimensionada
- Passeio
- Pavimento Degradado
- Placa Toponímica
- Quiosque
- Rebaixamento de Passeio
- Semáforo
- Sinal de Trânsito

Outros Elementos

- Área de Intervenção

título: CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA
 projeto: PLANO MUNICIPAL DE PROMOÇÃO DE ACESSIBILIDADES
 designação: LEVANTAMENTOS E DIAGNÓSTICO
 conteúdo: 1 - BARRERAS À ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE
 2 - PERCURSOS ACESSÍVEIS
 data: ABRIL 2019
 escala: 1 : 1000
 orientação: N
 autor: Eng.ª Paula Tóes
 coordenador técnico: Di. Pedro Silva
 equipa técnica: Di. Alexandre Nunes | Eng.ª Mariana Sá | Eng.ª Carla Alves | Eng.ª Catarina Pereira | Eng.ª Ana Sofia | Eng.ª Jéssica Gomes | Eng.ª Jéssica Gomes | Eng.ª Jéssica Gomes | Eng.ª Jéssica Gomes



Percursos Acessíveis/Inacessíveis

- Percurso acessível
- Percurso inacessível

Barreiras à Acessibilidade e Mobilidade

- Armário (EDP, Gás, ...)
- Árvore
- Boca-de-incêndio
- Bola, Prumo ou Meco
- Caldeira de Árvore
- Candeiro de Iluminação Pública
- Contentor do Lixo
- Degrau, Escada ou Rampa
- Estacionamento Abusivo no Passeio
- Floreira
- Gradeamento
- Obra ou Tapume
- Obstáculo Comercial
- Papeleira
- Parquímetro
- Passadeira a Terminar em Estacionamento
- Passadeira
- Passadeira Mal Dimensionada
- Passeio
- Pavimento Degradado
- Placa Toponímica
- Quiosque
- Rebaixamento de Passeio
- Semáforo
- Sinal de Trânsito

Outros Elementos

- Área de Intervenção

órgão: CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA

projeto: PLANO MUNICIPAL DE PROMOÇÃO DE ACESSIBILIDADES

designação: LEVANTAMENTOS E DIAGNÓSTICO

conteúdo: 1 - BARRERAS À ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE
2 - PERCURSOS ACESSÍVEIS

data: AGO 2010

escala: 1 : 1000

autorização e projeto gráfico: Eng.ª Paula Tóres

coordenação técnica: Eng.ª Paula Tóres

elaboração: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

escala: 1 : 1000

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

coordenação técnica: Eng.ª Mariana Mendes

1

2

EP03