



Castro Verde Monção Coimbra Torres Vedras
 Sintra Mafra Setúbal Barreiro Porto Matosinhos Chaves **Penafiel** Guimarães
 Paredes Gouveia Évora Fafe Manteigas Alpiarça **Caldas da Rainha** Palmela **Portimão**
 Vila Real de Santo António Oeiras Celorico da Beira Vila Real **Tavira** Funchal **Ponte da Barca**
 Albufeira Vila Verde Pinhel Mesão Frio Gondomar Pombal Évora Viseu **Figueira da Foz**
 Marco de Canaveses Idanha-a-nova Portalegre Amarante Aveiro Arouca **Lagoa** Espinho



Av. Dr. Antunes Guimarães, 342
 4100-073 Porto - Portugal
 Tel +351 228 314 142
 Fax +351 228 328 116
 Tlm +351 969 122 227
 geral@mobilidadept.com

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Programa RAMPA
Município de Pombal
FASE III – Versão Final do Plano
I – Levantamento e Diagnóstico

PEÇAS ESCRITAS - VOLUME I

1. Introdução
2. Âmbito do Projeto
3. Legislação
4. Espaço Público

março 2014

EQUIPA TÉCNICA

Coordenação Global

Paula Teles, Eng.^ª

Coordenação Estratégica

Pedro Ribeiro da Silva, Dr.

Coordenação Setorial

Acessibilidade para Todos – Paula Teles, Eng.^ª

Arquitetura – Álvaro Andrade, Arqt.^º

Urbanismo – Pedro Ribeiro da Silva, Dr.

Comunicação e Design – Paula Trigueiros, Arqt.^ª

Infoacessibilidade – Francisco Godinho, Eng.^º

Coordenação Operacional

Jorge Gorito, Geog.

Adelino Ribeiro, Dr.

Equipa Técnica

Adriana Sá, Geog. | Carla Alves, Geog.

Conceição Teixeira, Geog. | Isaías Carvalho, Arqt.^º

Pedro Santos, Arqt.^º | Raquel Oliveira, Arqt.^ª

Marlene Andrade, Geog. | Rui Rocha, Geog.

Ana Silva, Arqt.^ª Pais.

Índice Geral

I – Levantamento, Análise e Diagnóstico

VOLUME I

1. Introdução	2
1.1. Breve História do Município	4
1.2. Enquadramento Geográfico	6
2. Âmbito do Projeto	7
2.1. Objetivo do Projeto	8
2.2. Metodologia	9
3. Legislação	10
4. Espaço Público	16
4.1. Áreas de Intervenção	17
4.1.1. Caracterização Demográfica do Município de Pombal	18
4.1.2. Estratégia	22
4.1.3. Abordagem Específica sobre a Área de Estudo	24
4.2. Diagnóstico das Barreiras à Acessibilidade e Mobilidade para Todos	24
4.2.1. Diagnóstico por Tipologia de Barreira	24
4.2.2. Análise dos Percursos	39
4.3. Diagnóstico do Município de Pombal	40
4.3.1. Diagnóstico da Freguesia de Abiúl	40
4.3.2. Diagnóstico da Freguesia de Albergaria dos Doze	45
4.3.3. Diagnóstico da Freguesia de Almagreira	50
4.3.4. Diagnóstico da Freguesia de Carnide	54
4.3.5. Diagnóstico da Freguesia de Carriço	58
4.3.6. Diagnóstico da Freguesia de Guia	63
4.3.7. Diagnóstico da Freguesia de Ilha	69
4.3.8. Diagnóstico da Freguesia de Lourçal	73

4.3.9. Diagnóstico da Freguesia de Mata Mourisca	78
4.3.10. Diagnóstico de Meirinhas	83
4.3.11. Diagnóstico da Freguesia de Pelariga	87
4.3.12. Diagnóstico da Freguesia de Redinha	92
4.3.13. Diagnóstico da Freguesia de Santiago de Litém	97
4.3.14. Diagnóstico da Freguesia de São Simão de Litém	102
4.3.15. Diagnóstico da Freguesia de Vermoil	107
4.3.16. Diagnóstico da Freguesia de Vila Cã	115

VOLUME II

5. Edificado	120
5.1. Introdução	121
5.2. Metodologia de Abordagem	122
5.3. Análise das condições do Edificado	123
Freguesia de Abiúl:	
5.3.1. Junta de Freguesia	126
5.3.2. Extensão do Centro de Saúde	130
5.3.3. Pólo Escolar	134
5.3.4. Igreja Matriz	138
Freguesia de Albergaria dos Doze:	
5.3.5. Junta de Freguesia	142
5.3.6. Escola Básica nº 1	146
5.3.7. Extensão do Centro de Saúde	150
5.3.8. Igreja Matriz	154
Freguesia de Almagreira:	
5.3.9. Junta de Freguesia	158

5.3.10. Igreja Matriz	162
5.3.11. Escola Básica nº 1 e Pré-Primária	166
5.3.12. Extensão do Centro de Saúde	170
Freguesia de Carnide:	
5.3.13. Junta de Freguesia	174
5.3.14. Pólo Escolar	178
5.3.15. Igreja	182
5.3.16. Extensão do Centro de Saúde	186
Freguesia de Carriço:	
5.3.17. Junta de Freguesia	190
5.3.18. Igreja	194
5.3.19. Escola Básica nº 1	198
5.3.20. Pré-Primária	202
5.3.21. Extensão do Centro de Saúde	206
Freguesia de Guia:	
5.3.22. CTT de Guia	210
5.3.23. Junta de Freguesia	214
5.3.24. Escola Secundária	218
5.3.25. Extensão do Centro de Saúde	222
5.3.26. Pré-Primária	226
5.3.27. Escola Básica nº 1	230
5.3.28. Igreja da Ermida	234
5.3.29. Igreja Matriz	238
5.3.30. GNR	242
Freguesia de Ilha:	
5.3.31. Junta de Freguesia	246
5.3.32. Capela	250
5.3.33. Igreja	254
5.3.34. Pré-Primária	258
Freguesia de Louriçal:	
5.3.35. Junta de Freguesia / Extensão do Centro de Saúde	262
5.3.36. Pré-Primária	266
5.3.37. Capela do Recolhimento	270
5.3.38. Igreja Matriz	274
5.3.39. Escola Básica nº 1	278

5.3.40. Pavilhão gimnodesportivo	282
Freguesia de Mata Mourisca:	
5.3.41. Junta de Freguesia / Extensão do Centro de Saúde	286
5.3.42. Igreja Matriz	290
5.3.43. Escola Básica nº 1 e Pré-Primária	294
Freguesia de Meirinhas:	
5.3.44. Junta de Freguesia / Extensão do Centro de Saúde	298
5.3.45. Igreja Matriz	302
5.3.46. Escola Básica nº 1	306
Freguesia de Pelariga:	
5.3.47. Junta de Freguesia / Extensão do Centro de Saúde	310
5.3.48. Igreja	314
5.3.49. Escola Básica nº 1 e Pré-Primária	318

VOLUME III

Freguesia de Redinha:	
5.3.50. Junta de Freguesia	322
5.3.51. Igreja Matriz	326
5.3.52. Pavilhão gimnodesportivo	330
5.3.53. Pólo Escolar	334
Freguesia de Santiago de Litém:	
5.3.54. Junta de Freguesia	338
5.3.55. Escola Básica nº 1	342
5.3.56. Centro Cultural	346
5.3.57. Igreja Matriz	350
Freguesia de São Simão de Litém:	
5.3.58. Junta de Freguesia / Extensão do Centro de Saúde	354
5.3.59. Pólo Escolar	358
Freguesia de Vermoil:	
5.3.60. Junta de Freguesia / Extensão do Centro de Saúde	362
5.3.61. Igreja	366
5.3.62. Escola Básica nº 1	370
Freguesia de Vila Cã:	
5.3.63. Junta de Freguesia	374
5.3.64. Igreja	378

5.3.65. Escola Básica nº 1	382	8.4.3. Capacitação dos Monitores	440
5.3.66. Pré-Primária	386	8.4.4. Necessidade de Apoio Externo	440
6. Transportes	390	8.4.5. Avaliação Global	440
6.1. Introdução	391	8.5. Junta de Freguesia de Albergaria dos Doze	441
6.2. Metodologia	392	8.5.1. Importância Relativa	442
6.3. Diagnóstico da Acessibilidade	394	8.5.2. Acessibilidade Digital	442
6.3.1. Veículos	395	8.5.3. Capacitação dos Monitores	442
6.3.2. Infraestruturas de Apoio	396	8.5.4. Necessidade de Apoio Externo	442
6.3.2.1. Fichas de diagnóstico de transportes coletivo por tipologia de problema	409	8.5.5. Avaliação Global	442
6.4. Fichas de sistematização de tipologias de problemas	416	8.6. Junta de Freguesia de Carriço	443
7. Comunicação	418	8.6.1. Importância Relativa	444
7.1. Introdução	420	8.6.2. Acessibilidade Digital	444
7.2. Critérios da Análise	421	8.6.3. Capacitação dos Monitores	444
7.3. Análise - PARTE A	423	8.6.4. Necessidade de Apoio Externo	444
7.4. Análise - PARTE B	426	8.6.5. Avaliação Global	444
7.4.1. Itens da “Lista de Verificação”	426	8.7. Junta de Freguesia de Guia	445
7.4.2. Tabelas de Análise Segundo os Critérios da “Lista de Verificação”	427	8.7.1. Importância Relativa	446
7.4.3. Resumo da Análise	431	8.7.2. Acessibilidade Digital	446
7.5. Remate	432	8.7.3. Capacitação dos Monitores	446
7.6. Referências	433	8.7.4. Necessidade de Apoio Externo	446
8. Infoacessibilidade	434	8.7.5. Avaliação Global	446
8.1. Introdução	435	8.8. Junta de Freguesia de Ilha	447
8.2. Metodologia	436	8.8.1. Importância Relativa	448
8.3. Biblioteca Municipal de Pombal	437	8.8.2. Acessibilidade Digital	448
8.3.1. Importância Relativa	438	8.8.3. Capacitação dos Monitores	448
8.3.2. Acessibilidade Digital	438	8.8.4. Necessidade de Apoio Externo	448
8.3.3. Capacitação dos Monitores	438	8.8.5. Avaliação Global	448
8.3.4. Necessidade de Apoio Externo	438	8.9. Junta de Freguesia de Mata Mourisca	449
8.3.5. Avaliação Global	438	8.9.1. Importância Relativa	450
8.4. Junta de Freguesia de Louriçal	439	8.9.2. Acessibilidade Digital	450
8.4.1. Importância Relativa	440	8.9.3. Capacitação dos Monitores	450
8.4.2. Acessibilidade Digital	440	8.9.4. Necessidade de Apoio Externo	450
		8.9.5. Avaliação Global	450
		8.10. Junta de Freguesia da Redinha	451
		8.10.1. Importância Relativa	452
		8.10.2. Acessibilidade Digital	452

8.10.3. Capacitação dos Monitores	452	8.16.3. Capacitação dos Monitores	464
8.10.4. Necessidade de Apoio Externo	452	8.16.4. Necessidade de Apoio Externo	464
8.10.5. Avaliação Global	452	8.16.5. Avaliação Global	464
8.11. Biblioteca e EI de Meirinhas	453		
8.11.1. Importância Relativa	454	Acessibilidade WEB	465
8.11.2. Acessibilidade Digital	454	8.17. www.cm-pombal.pt/	465
8.11.3. Capacitação dos Monitores	454	8.17.1. Avaliação Global após verificação com a Ferramenta Automática TAW	465
8.11.4. Necessidade de Apoio Externo	454	8.17.2 Avaliação Manual	466
8.11.5. Avaliação Global	454	8.17.3 Avaliação Global após verificação manual	473
8.12. Junta de Freguesia de Almagreira	455	8.18 Conclusões	473
8.12.1. Importância Relativa	456	8.19 www.jf-lourical.pt/	473
8.12.2. Acessibilidade Digital	456	8.19.1 Avaliação Global após verificação com a Ferramenta Automática TAW	473
8.12.3. Capacitação dos Monitores	456	8.19.2 Avaliação Manual	474
8.12.4. Necessidade de Apoio Externo	456	8.19.3 Avaliação Global após verificação manual	481
8.12.5. Avaliação Global	456	8.20 Conclusões	481
8.13. Junta de Freguesia de Pelariga	457	8.21 www.jf-vermoil.pt/	481
8.13.1. Importância Relativa	458	8.21.1 Avaliação Global após verificação com a Ferramenta Automática TAW	481
8.13.2. Acessibilidade Digital	458	8.21.2 Avaliação Manual	482
8.13.3. Capacitação dos Monitores	458	8.21.3 Avaliação Global após verificação manual	489
8.13.4. Necessidade de Apoio Externo	458	8.22 Conclusões	489
8.13.5. Avaliação Global	458	8.23 www.pmugest.pt/	489
8.14. Junta de Freguesia de São Simão de Litém	459	8.23.1 Avaliação Global após verificação com a Ferramenta Automática TAW	489
8.14.1. Importância Relativa	460	8.23.2 Avaliação Manual	490
8.14.2. Acessibilidade Digital	460	8.23.3 Avaliação Global após verificação manual	496
8.14.3. Capacitação dos Monitores	460	8.24 Conclusões	496
8.14.4. Necessidade de Apoio Externo	460		
8.14.5. Avaliação Global	460		
8.15. Junta de Freguesia de Vermoil	461		
8.15.1. Importância Relativa	462		
8.15.2. Acessibilidade Digital	462		
8.15.3. Capacitação dos Monitores	462		
8.15.4. Necessidade de Apoio Externo	462		
8.15.5. Avaliação Global	462		
8.16. Junta de Freguesia de Vila Cã	463		
8.16.1. Importância Relativa	464		
8.16.2. Acessibilidade Digital	464		

II – Proposta do Plano das Condições de Acessibilidade

VOLUME IV

1. Introdução ao Tema	498
2. Enquadramento Concetual	500
2.1.A História da Mobilidade Urbana	501
2.2.Os Novos Desafios da Mobilidade	501
2.3.Os Novos Paradigmas da Mobilidade Urbana nas Cidades Contemporâneas	501
2.3.1.As (I) Mobilidades que Segregam	502
2.3.2.O Desafio da Acessibilidade como Fator Inclusão	503
2.4.Desenhar Cidades para Todos	504
2.4.1.Aproximar Sítios, Excluir Assimetrias	504
2.4.2.Uma Cidade Acessível, uma Cidade mais Competitiva	505
2.4.3.A Cidade, o Lugar dos Sonhos	505
2.4.4.As (I) Mobilidades que Desenham as Cidades	505
2.5.A Mobilidade e Acessibilidade para Todos, um Desafio	507
2.5.1.A Acessibilidade: um Conceito Transversal	508
2.5.2.Os Municípios, Principais Agentes Locais	509
2.6.O Papel das Autarquias e da Sociedade Civil	509
2.6.1.A Responsabilidade dos Municípios em matéria da Acessibilidade	509
2.6.2.A Responsabilidade dos Técnicos na Acessibilidade	510
2.6.3.Planear ao Nível Municipal	510
2.6.4.Outras Escalas de Intervenção	511
2.6.5.O Espaço – Território Prioritário de Intervenção	512
2.6.6.Envolvimento dos Políticos	514
3.Espaço Público	516
3.1.Introdução	517

3.2.Estratégia	520
3.3.Metodologia de Abordagem	521
3.3.1.Simbologia apresentada na cartografia	522
3.4.Propostas Gerais de Correção às Condições de Acessibilidade em Espaço Público	526
3.4.1. Soluções Gerais Associadas à rede de Percursos Acessíveis –	
Passeios, Percurso Acessível e Corredor de Infraestrutura	526
3.4.1.1.Papeleiras	531
3.4.1.2.Pilaretes, Mecos e Floreiras	532
3.4.1.3.Árvores e Caldeiras de Árvores	533
3.4.1.4.Degraus, Escadas e Rampas	535
3.4.1.5.Candeeiros, Semáforos, Sinais de Trânsito	541
3.4.1.6.Placas Toponímicas, Poste com Floreira e Poste com Bandeira	542
3.4.1.7.Obstáculos Comerciais	543
3.4.1.8.Mupis	544
3.4.1.9.Esplanadas	545
3.4.1.10.Gradeamentos, Vedações e Tapumes	546
3.4.1.11.Marcos do Correio e Parcómetros	547
3.4.1.12.Boca-de-Incêndio e Armários de Infraestruturas	548
3.4.1.13.Abrigos, Quiosques, Telefones e WC's	549
3.4.1.14.Contentores	551
3.4.1.15.Cicloparques	552
3.4.1.16.Iluminação de Festas e Romarias e Painéis de Divulgação de Eventos	553
3.4.1.17.Bancos	554
3.4.1.18.Estacionamento para Pessoas com Mobilidade Condicionada	555
3.4.2.Soluções Específicas de Passagens de Peões	556
3.4.2.1.Rebaixamentos Tipo 01	5560
3.4.2.2.Rebaixamentos Tipo 02	561
3.4.2.3.Rebaixamentos Tipo 03	562
3.4.2.4.Rebaixamentos Tipo 04	563
3.4.3.Perfis Tipo de Rua	564

3.4.3.1.Perfil-tipo 1: Ruas com perfil inferior a 5,15m	565	4.2.1.Acesso ao edifício	702
3.4.3.2.Perfil-Tipo 2: Ruas com perfil entre 5,15m e 5,40m	566	4.2.1.1.Soleiras / Degraus	702
3.4.3.3.Perfil-tipo 3: Ruas perfil médio entre a 5,40m e 8,40m	567	4.2.1.2.Portas	703
3.4.3.4.Perfil-tipo 4:Ruas com perfil médio entre 8,40m e 9,60m	568	4.2.1.3.Escadas	704
3.4.3.5.Perfil-tipo 5: Ruas com perfil médio superior a 9,60m	569	4.2.1.4.Rampas	706
3.4.3.6.Cruzamentos, Entroncamentos e Praças	572	4.2.1.5.Estacionamento	708
3.4.4.Conclusões	573	4.2.2.Distribuição do edifício	709
3.5.Soluções específicas das Áreas - Plano	574	4.2.2.1.Soleiras / Degraus	709
3.5.1.Áreas específicas em estudo	576	4.2.2.2.Portas	710
3.5.1.1.Freguesia de Abiúl	578	4.2.2.3.Acessos Horizontais	712
3.5.1.2.Freguesia de Albergaria dos Doze	586	4.2.2.4.Acessos Verticais – Escadas	717
3.5.1.3.Freguesia de Almagreira	594	4.2.2.5.Acessos Verticais – Rampas	717
3.5.1.4.Freguesia de Carnide	601	4.2.2.6.Acessos Verticais – Ascensores	718
3.5.1.5.Freguesia de Carriço	607	4.2.2.7.Acessos Verticais – Plataformas elevatórias	719
3.5.1.6.Freguesia de Guia	616	4.2.3.Funcionalidade do Edifício	720
3.5.1.7.Freguesia de Ilha	625	4.2.3.1.Áreas de atendimento	720
3.5.1.8.Freguesia de Lourical	630	4.2.3.2.Instalações Sanitárias	721
3.5.1.9.Freguesia de Mata Mourisca	638	4.2.3.3.Equipamentos com usos específicos	728
3.5.1.10.Freguesia de Meirinhas	647	4.2.3.4.Sinalética	730
3.5.1.11.Freguesia de Pelariga	654	4.2.4.Espaço Exterior Privado	731
3.5.1.12.Freguesia de Redinha	664	4.2.5.Equipamentos de Autoatendimento e comandos e controlos	731
3.5.1.13.Freguesia de Santiago de Litém	673	4.3.Fichas de sistematização e correção do edificado	732
3.5.1.14.Freguesia de São Simão de Litém	679	Freguesia de Abiúl	733
3.5.1.15.Freguesia de Vermoil	684	4.3.1. Junta de Freguesia	734
3.5.1.16.Freguesia de Vila Cã	695	4.3.2. Extensão do Centro de Saúde	738
		4.3.3. Pólo Escolar	742
		4.3.4. Igreja Matriz	746
		Freguesia de Albergaria dos Doze	750
		4.3.5. Junta de Freguesia	751
		4.3.6. Escola Básica nº 1	755
		4.3.7. Extensão do Centro de Saúde	759
		4.3.8. Igreja Matriz Nova	763
VOLUME V			
4. Edificado	700		
4.1.Metodologia de Abordagem	701		
4.2.Propostas de sistematização e correção do edificado	702		

Freguesia de Almagreira	767	Freguesia de Louriçal	876
4.3.9. Junta de Freguesia de Almagreira	768	4.3.35. Junta de Freguesia e Extensão de Saúde de Louriçal	877
4.3.10. Igreja de Almagreira	773	4.3.36. Pré-Primária de Louriçal	881
4.3.11. EB1 e Pré-Primária de Almagreira	776	4.3.37. Capela do Recolhimento de Louriçal	885
4.3.12. Extensão de Saúde de Almagreira	780	4.3.38. Igreja Matriz de Louriçal	889
Freguesia de Carnide	784	4.3.39. Escola Básica nº 1 de Louriçal	893
4.3.13. Junta de Freguesia de Carnide	785	4.3.40. Pavilhão Gimnodesportivo de Louriçal	897
4.3.14. Pólo Escolar de Carnide	789	Freguesia de Mata Mourisca	901
4.3.15. Igreja de Carnide	793	4.3.41. Junta de Freguesia e Centro de Saúde de Mata Mourisca	902
4.3.16. Extensão de Saúde de Carnide	797	4.3.42. Igreja Matriz de Mata Mourisca	906
Freguesia de Carriço	801	4.3.43. Pré-Primária e EB 1 de Mata Mourisca	910
4.3.17. Junta de Freguesia de Carriço	802	Freguesia de Meirinhas	914
4.3.18. Igreja de Carriço	806	4.3.44. Junta de Freguesia e Centro de Saúde de Meirinhas	915
4.3.19. Escola Básica nº 1 de Carriço	810	4.3.45. Igreja Matriz de Meirinhas	919
4.3.20. Pré-Primária de Carriço	814	4.3.46. Escola Básica nº 1 de Meirinhas	923
4.3.21. Extensão de Saúde de Carriço	818	Freguesia de Pelariga	927
Freguesia de Guia	822	4.3.47. Junta de Freguesia e Extensão de Saúde de Pelariga	928
4.3.22. CTT de Guia	823	4.3.48. Igreja Matriz de Pelariga	932
4.3.23. Junta de Freguesia da Guia	827	4.3.49. EB 1 e Jardim de Infância de Pelariga	936
4.3.24. Escola Secundária da Guia	831	Freguesia de Redinha	940
4.3.25. Extensão de Saúde de Guia	835	4.3.50. Junta de Freguesia da Redinha	941
4.3.26. Pré-Primária de Guia	839	4.3.51. Igreja Matriz da Redinha	945
4.3.27. Escola Básica de Guia	843	4.3.52. Pavilhão Gimnodesportivo da Redinha	949
4.3.28. Igreja Ermida de Guia	847	4.3.53. Pólo Escolar da Redinha	953
4.3.29. Igreja Matriz de Guia	851	Freguesia de Santiago de Litém	957
4.3.30. Posto da GNR de Guia	855	4.3.54. Junta de Freguesia de Santiago de Litém	958
		4.3.55. Escola Básica nº 1 de Santiago de Litém	962
		4.3.56. Casa da Cultural de Santiago de Litém	966
		4.3.57. Igreja Matriz de Santiago de Litém	970
		Freguesia de São Simão de Litém	974
		4.3.58. Junta de Freguesia e Extensão de Saúde de São Simão de Litém	975
		4.3.59. Centro Escolar de São Simão de Litém	979
		Freguesia de Vermoil	983
		4.3.60. Junta de Freguesia e Extensão de Saúde de Vermoil	984
		4.3.61. Igreja Matriz de Vermoil	988

VOLUME VI

4.3.62. Escola Básica nº 1 de Vermoil	992
Freguesia de Vila Cã	996
4.3.63. Junta de Freguesia de Vila Cã	997
4.3.64. Igreja Matriz de Vila Cã	1001
4.3.65. Escola Básica nº 1 de Vila Cã	1005
4.3.66. Pré-Primária de Vila Cã	1009

VOLUME VII

5. Transportes	1013
5.1. Introdução	1014
5.2. Diagnóstico	1015
5.2.1. Veículos	1015
5.2.2. Diagnóstico de Infraestruturas de apoio	1017
5.3. Metodologia	1023
5.4. Caracterização geral das tipologias de intervenção	1028
5.4.1. Infraestruturas de transportes coletivos	1028
5.5. Serviços Privados	1043
5.5.1. Serviços Especializados	1043
5.5.2. Serviços de Táxi	1044
5.6. Caracterização específica das tipologias de intervenção para as paragens inacessíveis	1045
5.7. Conclusões	1088
6. Comunicação	1089
6.1. Introdução	1090
6.2. Metodologia de intervenção	1091
6.3. Sugestões sobre a imagem e comunicação gráfica da Câmara Municipal de Pombal	1091
6.4. Algumas regras práticas	1092
6.5. Sugestões de intervenção	1095
7. Infoacessibilidade	1106
7.1. Web	1107
7.2. Espaços Públicos de acesso à internet	1108

7.2.1. Biblioteca Municipal de Pombal	1108
7.2.2. Junta de Freguesia de Louriçal	1109
7.2.3. Junta de Freguesia de Albergaria dos Doze	1110
7.2.4. Junta de Freguesia de Carriço	1111
7.2.5. Junta de Freguesia de Guia	1112
7.2.6. Junta de Freguesia de Ilha	1112
7.2.7. Junta de Freguesia de Mata Mourisca	1113
7.2.8. Junta de Freguesia da Redinha	1114
7.2.9. Sala 2 - Biblioteca e EI de Meirinhas	1114
7.2.10. Junta de Freguesia de Almagreira	1115
7.2.11. Junta de Freguesia de Pelariga	1116
7.2.12. Junta de Freguesia de São Simão de Litém	1116
7.2.13. Junta de Freguesia de Vermoil	1117
7.2.14. Junta de Freguesia de Vila Cã	1117
7.3. Centros de Recursos recomendados para apoio	1118
7.4. Empresas fornecedoras de produtos de apoio (ajudas técnicas)	1118
8. Orçamento	1119
8.1. Procedimentos de análise	1120
8.1.1. Tecnologias SIG	1121
8.2. Estimativa orçamental para remoção de barreiras	1124
8.2.1. Abiúl	1124
8.2.2. Albergaria dos Doze	1125
8.2.3. Almagreira	1126
8.2.4. Carnide	1127
8.2.5. Carriço	1128
8.2.6. Guia	1129
8.2.7. Ilha	1130
8.2.8. Santiago de Litém	1131
8.2.9. São simão de Litém	1132
8.2.10. Louriçal	1133
8.2.11. Mata Mourisca	1134
8.2.12. Meirinhas	1135
8.2.13. Pelariga	1136
8.2.14. Rendinha	1137
8.2.15. Vermoil	1138

8.2.16. Vila Cã	1139
8.2.17. Estimativa Orçamental Global	1140

ANEXOS: PEÇAS DESENHADAS

I – Levantamento, Análise e Diagnóstico

Plantas: Espaço Público (P01 – P34): Barreiras à Acessibilidade e Mobilidade / Percursos Acessíveis

Abiúl – P01
Albergaria dos Doze – P02
Almagreira – P03, P04
Carnide – P05, P06, P07
Cariço – P08, P09
Guia – P10, P11, P12
Ilha – P13, P14, P15, P16
Louriçal – P17, P18
Mata Mourisca – P19, P20
Meirinhas – P21, P22, P23
Pelariga – P24, P25, P26
Redinha – P27, P28
Santiago de Litém – P29, P30
São Simão de Litém – P31
Vermoil – P32, P33
Vila Cã – P34

Plantas: Transportes (P01 – P12) - Identificação de Linhas e Paragens / Síntese de Acessibilidade aos

Transportes – Linhas e Paragens

Abiúl – P01
Albergaria dos Doze – P02
Almagreira – P03
Cariço – P04
Guia – P05, P06
Ilha – P07, P08
Mata Mourisca – P09
Redinha – P10
Santiago de Litém – P11
Vermoil – P12

II – Proposta do Plano das Condições de Acessibilidade

Plantas: Espaço Público (P01 – P18): Síntese

Abiúl – P01
Albergaria dos Doze – P02
Almagreira – P03
Carnide – P04
Cariço – P05
Guia – P06; P07
Ilha – P08; P09
Louriçal – P10
Mata Mourisca – P11
Meirinhas – P12
Pelariga – P13
Redinha – P14
Santiago de Litém – P15
São Simão de Litém – P16
Vermoil – P17
Vila Cã – P18

Plantas: Transportes (P01 – P14): Tipologias de Intervenção em Transportes

Abiúl – P01
Albergaria dos Doze – P02
Almagreira – P03
Cariço – P04
Guia – P05, P06
Ilha – P07, P08
Mata Mourisca – P09
Redinha – P10
Santiago de Litém – P11
Vermoil – P12
Pombal – P13 e 14

1. INTRODUÇÃO



O Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade de Pombal tem como finalidade identificar, detalhadamente, os problemas existentes no município de Pombal ao nível da acessibilidade e *design* inclusivo, cumprindo, assim, o disposto no decreto-lei n.º 163/2006 de 8 de Agosto. Este Plano pretende favorecer não só os cidadãos portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, tais como, invisuais, deficientes motores, crianças, idosos, grávidas, pais com carrinhos de bebé e pessoas temporariamente incapacitadas, como toda a sociedade em geral.

O presente relatório respeitante aos estudos e parte integrante do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade é relativo à primeira fase, a qual engloba o levantamento e o diagnóstico das condições da acessibilidade nas freguesias de Pombal.

As áreas de intervenção em estudo no Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade de Pombal correspondem ao conjunto formado pelos centros das freguesias do município, com exceção da freguesia de Pombal. Estas áreas correspondem às zonas de maior cariz residencial, onde se encontram os maiores espaços comerciais e de serviços, bem como os vários equipamentos essenciais à vivência urbana, a rede de transportes e a maior multiplicidade de modos de comunicação.

Este Plano inclui a realização de estudos, de natureza multidisciplinar, que abordarão a temática da promoção da acessibilidade ao Espaço Público, ao Edificado, ao Transporte Público, à Comunicação e às Novas Tecnologias de Informação (Infoacessibilidade).

O presente trabalho compõe-se de peças escritas e desenhadas sobre o diagnóstico das condições de acessibilidade, das diferentes temáticas em análise.

Desenhar territórios acessíveis, livres de obstáculos, representa uma enorme mais-valia para todos: introduz patamares de segurança e conforto e permite a sustentabilidade ao longo das gerações futuras.

Teles, Paula (2010), Planos de Promoção da Acessibilidade

1.1. Breve História do Município

“A primeira referência escrita relativa a Pombal data dos tempos da fundação da nacionalidade. Trata-se de um documento de confirmação do senhorio da chamada “terra deserta”, entre Coimbra e Leiria, passado por D. Urraca e D. Afonso Henriques.”

In História da Freguesias e Concelhos de Portugal, Volume 13

Embora seja difícil de situar no tempo o aparecimento do primeiro aglomerado populacional no território onde se situa agora Pombal, pode-se afirmar sem sombra de dúvidas que este remonta ao tempo da presença dos romanos na região. No entanto há indícios de ocupação em eras próximas do período Neolítico, não sendo possível determinar com exatidão o local onde esta ocupação ocorreu.

No entanto a primeira referência escrita ao local de Pombal, é encontrado num documento de confirmação do senhorio da então designada por “terra deserta” entre Coimbra e Leiria, documento esse passado por D. Urraca e D. Afonso Henriques.

No início do século XII passa pela região a Ordem dos Templários, que encontra uma povoação chamada Chões, que desaparece entretanto. Por se situar numa zona estratégica nas batalhas contra os mouros, foi construído, por volta de 1147, o castelo de Pombal. Gualdim Pais, mestre da Ordem dos Templários, concede foral a Pombal em 1174, renovado depois em 1176 e mais tarde concede também uma carta de privilégios (1181). É portanto atribuída a fundação de Pombal a este mestre da Ordem dos Templários.

Em 1509 D. Manuel I em passagem por Pombal, ordena a recuperação e a realização de algumas alterações na fortaleza existente, sendo uma delas a colocação das armas da vila por cima de uma nova porta que foi construída. Mais tarde, em 1512 é concedido novo foral a Pombal.

Entre 1777 e 1782 residiu neste território o Marquês de Pombal, a quem se ficou a dever a reordenação da parte baixa



Figura 1.1. Imagens do município de Pombal (1/2)



Figura 1.1. Imagens do município de Pombal (2/2)

da vila, assim como a construção de uma série de edifícios setecentistas como a Cadeia e o Celeiro, situados na praça atualmente com o seu nome, aliás o edifício da Cadeia é atualmente um museu dedicado a este estadista.

No entanto esta época de evolução e crescimento foi abruptamente interrompida pelas invasões francesas nos inícios do século XIX. Os saques e destruição da povoação, assim como da estrada real, que se tornou intransitável, acrescido da epidemia de cólera que dizimou a região em 1833, condenaram ao isolamento e abandono a povoação de Pombal.

Na altura os governantes não demonstraram qualquer preocupação em recuperar a ligação viária terrestre e este isolamento e esquecimento a que a vila foi votada só se começaram a inverter em 1855, após a construção da via-férrea, que permitiu a rápida ligação aos principais centros do país. É também durante a primeira metade do século XIX que o território se reorganiza, surgindo novas freguesias.

No século XX constroem-se uma série de equipamentos públicos de grande importância para a população, tribunal, hospital, escolas, misericórdia, e vias rodoviárias. É também ao longo deste século que o território se subdivide novamente assistindo-se à criação de mais seis freguesias a partir das já existentes.

Mais recentemente a construção de importantes vias de comunicação colocaram Pombal numa posição estratégica que facilitou o desenvolvimento desta região, permitindo-lhe um crescimento populacional acentuado e permitindo aos seus habitantes condições únicas de prosperidade e desenvolvimento.

¹ História das Freguesias e Concelhos de Portugal, 2004, Vol.13, pág.132;

² Acedido em www.cm-pombal.pt/seu_municipio/ambiente/documentos/a211_caract_diagnostico.pdf, 19-06-13

1.2. Enquadramento Geográfico

O concelho de Pombal situado na região Centro Litoral e na sub-região do Pinhal Litoral é pela sua extensão (625,7 km²) o maior do distrito de Leiria, destacando-se a sua posição central entre as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. Confrontando geograficamente com os municípios de Figueira da Foz e Soure a Norte, Ansião e Alvaiázere a Este, Leiria e Ourém a Sul, estende-se depois para Oeste até confrontar com o Oceano Atlântico. O seu território subdivide-se em 17 freguesias: Abiúl, Albergaria dos Doze, Almagreira, Carnide, Carriço, Guia, Ilha, Lourçal, Mata Mourisca, Meirinhas, Pelariga, Pombal, Redinha, Santiago de Litém, São Simão de Litém, Vermoil e Vila Cã.

Embora seja um território com grandes tradições de atividade agrícola e características rurais nas últimas décadas assistiu a uma intensificação do processo de industrialização devido ao facto de ser servido por algumas das principais vias de comunicação do país, quer em termos rodoviários (IP1/A1, IC1, IC2, IC8) como ferroviários (linha ferroviária do Norte). Verificou-se assim um aumento do número de atividades industriais e a criação e fixação de parques industriais na envolvente de Pombal.

Foi na passagem da década de 80 para a década de 90 do século XX que o processo de industrialização se intensificou, o que por sua vez conduziu à expansão de atividades comerciais, distribuição e serviços quer na cidade de Pombal como em alguns aglomerados populacionais do concelho, que experienciaram também nesta época um crescimento dos seus efetivos populacionais residentes.¹

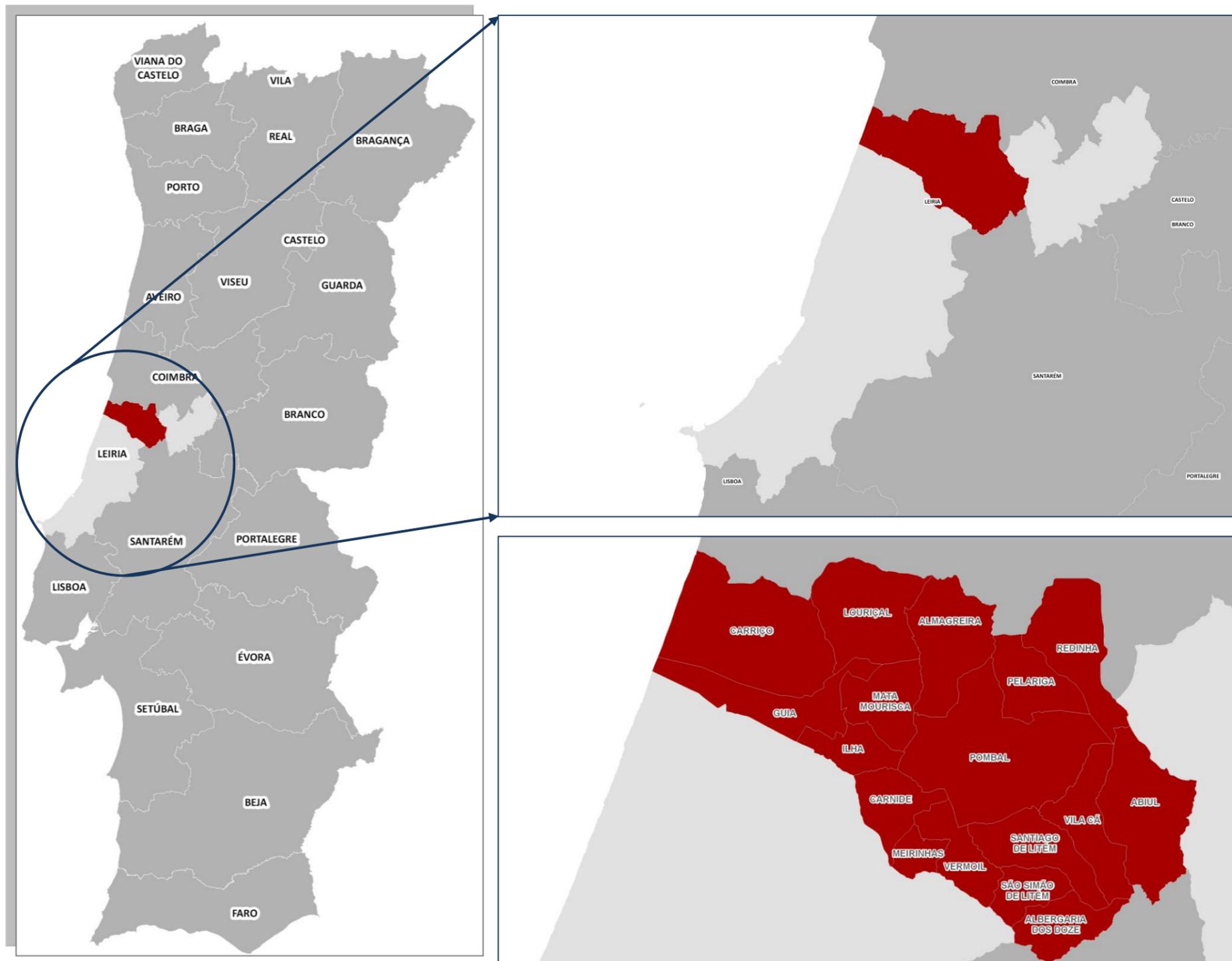


Figura 1.3. Localização Geográfica do Município e freguesias de Pombal

¹Acedido em www.cm-pombal.pt/seu_municipio/ambiente/documentos/a211_caract_diagnostico.pdf, 19-06-13

Acedido em www.cm-pombal.pt/conhecer_pombal/about_pombal/localizacao.php, 19-06-13

2. ÂMBITO DO PROJETO



2.1. Objetivo do Projeto

Em Portugal, o trabalho desenvolvido na última década permite concluir que a acessibilidade para Todos só se conquista quando o município consegue planear, concertadamente, as suas prioridades e intervenções. Se um dos princípios da acessibilidade para Todos é garantir o percurso acessível e a eliminação de barreiras de, forma pontual, não garante essa continuidade, significa que, simultaneamente, é necessário agir em conformidade com as maiores necessidades e prioridades dos seus utentes, de ações de razão pela qual a inclusão, sensibilização e participação pública, constituem um fator determinante para o sucesso dos Planos de Promoção da Acessibilidade.

Por outro lado, a necessidade urgente de se pensar de forma estratégica, evitando as tradicionais medidas avulso. Estas reflexões permitem registar a importância, a esta escala, da participação dos diferentes agentes locais (entidades governamentais e não governamentais, entidades privadas, organizações generalistas, pessoas individuais) que, de uma ou de outra forma, têm opinião em matéria de definição das prioridades.

À acessibilidade para Todos tem sido atribuída uma importância crescente nos últimos anos, estando a ser gradualmente inserida e promovida nas políticas orientadoras nacionais e internacionais. O presente Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade constitui um desafio à integração dessas orientações nas políticas locais, respetivo planeamento, desenho e monitorização do território.

Existem vários documentos nacionais, designadamente o Plano de Ação para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade (PAIPDI) e o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA) que lançam medidas específicas para a construção de vilas e cidades mais inclusivas. Nesse sentido, e de forma a contribuir para a aplicabilidade da legislação portuguesa em vigor (DL 163/06), a elaboração do atual plano de acessibilidade irá constituir medidas efetivas em prol desta estratégia.

O Município de Pombal enfrenta, assim, mais um desafio onde poderá reforçar a política de acessibilidade. Com o Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade conseguir-se-á alterar mentalidades, educar os cidadãos, e, conseqüentemente abrir caminho a uma nova perspetiva do espaço urbano público e privado enquanto espaço integrador.

Neste contexto, e dado o papel relevante que as questões da equidade social desempenham num quadro de desenvolvimento sustentável, a resolução dos problemas de acessibilidade constituem uma prioridade relevante. De resto, é uma excelente oportunidade para se consolidar estrategicamente, a matéria da acessibilidade e mobilidade para Todos, desenhando um território mais participado e mais planeado, através da eliminação de barreiras urbanísticas, arquitetónicas e psicológicas.

A deliberação de elaboração do estudo constitui uma excelente decisão face ao contexto central deste território à escala regional e nacional, nomeadamente a importância da função que desempenha do ponto de vista paisagístico, turístico e empreendedor e ainda à significativa e importante imagem arquitetónica no contexto do Espaço Público.



Figura 2.1. Principais pilares da metodologia para a elaboração do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade

2.2. Metodologia

A elaboração do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade do Município de Pombal consiste, essencialmente, no cruzamento do diagnóstico urbanístico e arquitetónico do território com o diagnóstico social do município, em matéria de necessidades de acessibilidade para Todos.

Esta abordagem interdisciplinar, com leituras nas diferentes escalas, é a chave para que o Plano atinja os objetivos a que se propõe e supere níveis de qualidade relativamente aos instrumentos legislativos em vigor, como o DL 163/06 de 8 de Agosto. Tal abordagem necessita de uma metodologia simples e eficaz, que permita agir de forma sistematizada, monitorizando todas as fases e ações por parte dos diferentes sectores em estudo.

Assim, a metodologia proposta assenta em quatro pilares principais que são a **Governância**, a **Participação**, o **Conhecimento e Sensibilização**, e os **Estudos**. Esta metodologia estratégica, que assenta nos pilares mencionados, debruça-se sobre cinco áreas temáticas fundamentais em matéria de acessibilidade para Todos: **Espaço Público**, **Edificado**, **Transportes**, **Comunicação e Design** e **Infoacessibilidade**.

Os estudos de acessibilidade para Todos, a desenvolver para as áreas de intervenção que seguidamente se apresentam, deverão ser orientados para que o município de Pombal possa desenvolver um Programa Operativo, à escala municipal.



Figura 2.2. As Áreas Temáticas Fundamentais da Acessibilidade

3. LEGISLAÇÃO



Uma das questões fundamentais em matéria da acessibilidade e mobilidade para Todos relaciona-se, com o enquadramento legal desta matéria.

A legislação sobre acessibilidade e mobilidade para Todos é ainda bastante recente sendo esta matéria enquadrada legalmente, pela primeira vez, em 1997 com o Decreto-lei nº 123/1997. Este facto torna o desenvolvimento da acessibilidade mobilidade para Todos em Portugal numa disciplina recente, ainda que de forma lata estivesse já consubstanciada na Constituição da República Portuguesa.

Deste modo podemos, através da legislação existente, traçar o percurso da Legislação sobre acessibilidades, e constatar o espaço e a grande importância que tem conquistado.

Tal como já foi referido o percurso inicia-se nas normas de cúpula do sistema: as constitucionais. Assim, nos artigos 12.º e 13.º da Constituição, consagram-se os princípios da universalidade e da igualdade. No primeiro, entende-se os direitos e deveres constitucionais a todos os cidadãos portugueses; no segundo, reconhece-se a dignidade social e a igualdade perante a Lei de todos os indivíduos, proibindo-se qualquer tipo de discriminação negativa.

Ainda, no artigo 71.º, verifica-se o reforço destes princípios em relação às pessoas com deficiência, afirmando no n.º 1, que estes cidadãos “gozam plenamente dos direitos e estão sujeitos aos deveres consignados na Constituição”, atribuindo o n.º 2 ao Estado a obrigação de promover “uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração”.

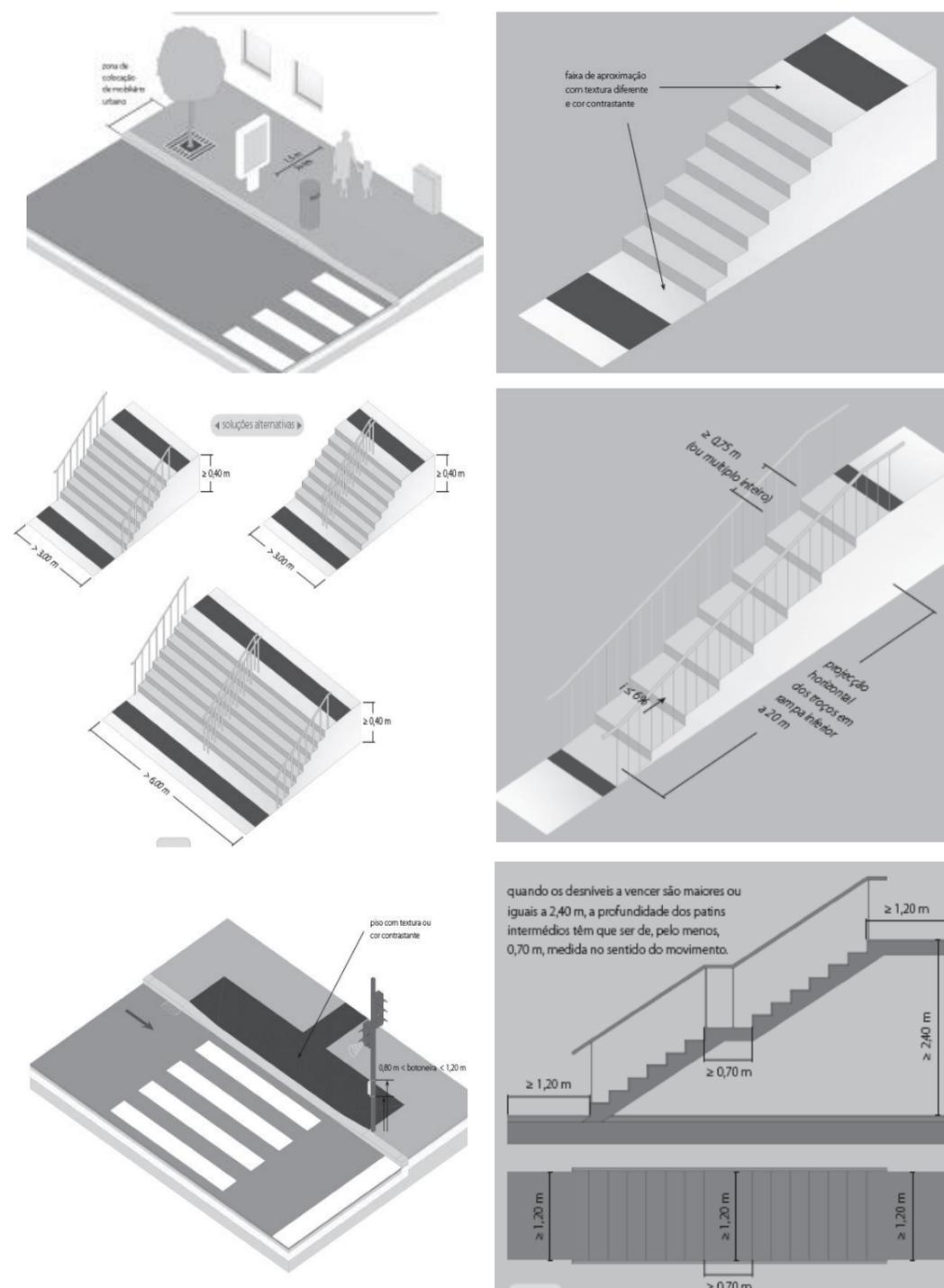


Figura 3.1. Esquemas exemplificativos do Guia da “Acessibilidade e Mobilidade para Todos”

**MINISTÉRIO DA SOLIDARIEDADE
E SEGURANÇA SOCIAL**

**Decreto-Lei n.º 123/97
de 22 de Maio**

O imperativo da progressiva eliminação das barreiras, designadamente urbanísticas e arquitectónicas, que permita às pessoas com mobilidade reduzida o acesso a todos os sistemas e serviços da comunidade, criando condições para o exercício efectivo de uma cidadania plena, decorre de diversos preceitos da Constituição, quando proclama, designadamente, o princípio da igualdade, o direito à qualidade de vida, à educação, à cultura e ciência e à fruição e criação cultural e, em especial, quando consagra os direitos dos cidadãos com deficiência.

Decorre igualmente de orientações emanadas de diversas organizações internacionais em que o nosso país se encontra integrado, nomeadamente a Organização das Nações Unidas e suas agências especializadas, o Conselho da Europa e a União Europeia.

No quadro jurídico nacional importa salientar que o n.º 2 do artigo 71.º da Constituição comete ao Estado a obrigação de tornar efectiva a realização dos direitos dos cidadãos com deficiência, impondo, assim, acções por parte do Estado de que este não se pode eximir.

No sentido de dar cumprimento a estas injunções foi publicado o Decreto-Lei n.º 43/82, de 8 de Fevereiro, que alterou vários preceitos do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, consagrando normas técnicas sobre acessibilidade. As vicissitudes que sofreu este diploma, cujo prazo de entrada em vigor foi objecto de várias prorrogações e que culminou com a sua revogação pelo Decreto-Lei n.º 172-H/86, de 30 de Junho, demonstram inequivocamente as dificuldades de fazer aplicar as medidas nele consagradas.

Posteriormente, por despacho conjunto dos Ministros do Plano e da Administração do Território, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Trabalho e Segurança Social de 1 de Julho de 1986, foram aprovadas recomendações técnicas que visavam melhorar a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida aos estabelecimentos que recebem público.

No mesmo sentido e na sequência dos princípios consignados na Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/87, de 29 de Janeiro, relativos ao acolhimento e atendimento público, o Conselho de Ministros, pela Resolução n.º 34/88, de 28 de Julho, reafirmou a necessidade de eliminação das barreiras arquitectónicas no acesso às instalações dos serviços públicos, pela adopção das recomendações técnicas constantes daquele despacho e, não o sendo possível, pela instalação de equipamentos especiais ou providenciando os serviços pela deslocação do funcionário a local do edifício devidamente assinalado e acessível ao utente, de modo a ser prestado o serviço pretendido.

Por sua vez, a Lei de Bases da Prevenção e da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência — Lei n.º 9/89, de 2 de Maio —, no seu artigo 24.º, dispõe que «o regime legal em matéria de urbanismo e habitação deve ter como um dos seus objectivos facilitar às pessoas com deficiência o acesso à utilização do meio edificado, incluindo espaços exteriores», e que, para o efeito, «a legislação aplicável deve ser revista e incluir obrigatoriamente medidas de eliminação das barreiras arquitectónicas».

No tempo que decorreu entre a publicação daqueles diplomas e o presente mudaram-se mentalidades, apetrecharam-se serviços, aumentaram as potencialidades económicas do País, consolidaram-se compromissos a nível europeu e internacional, pelo que se considera, sem prejuízo de outras medidas em estudo, designadamente no âmbito da revisão do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, que existem condições que permitem consagrar legalmente exigências técnicas mínimas de acessibilidade a adoptar nos edifícios da administração pública central, regional e local e dos institutos públicos que revistam a natureza de serviços personalizados e de fundos públicos, bem como em alguns edifícios e estabelecimentos que recebam público.

A competência fiscalizadora cabe à Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e às entidades licenciadoras.

O Governo está consciente da importância de que se reveste a supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas no processo de total integração social das pessoas com mobilidade condicionada, permanente ou temporária, e na melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos em geral, para que, na possibilidade da utilização por todos dos bens e serviços comunitários, se materialize o princípio da igualdade consagrado na lei fundamental.

Espera-se que a sensibilização e a adesão da comunidade aos resultados destas medidas viabilizem, a curto prazo, o alargamento do âmbito de aplicação do presente diploma e a consagração de novas exigências técnicas.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Foi ouvida a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

O projecto do presente diploma foi publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 230, de 3 de Outubro de 1996.

Assim:

No desenvolvimento do regime jurídico estabelecido pela Lei n.º 9/89, de 2 de Maio, e nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — São aprovadas as normas técnicas destinadas a permitir a acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, nomeadamente através da supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública, que se publicam no anexo I ao presente decreto-lei e que dele fazem parte integrante.

2 — Para efeitos do presente diploma, é adoptado o símbolo internacional de acessibilidade, que consiste numa placa com uma figura em branco sobre um fundo azul, em tinta reflectora, e com as dimensões especificadas no anexo II, a qual será obtida junto das entidades licenciadoras.

3 — O símbolo internacional de acessibilidade deverá ser afixado em local bem visível nos edifícios, instalações, equipamentos e via pública que respeitem as normas técnicas aprovadas pelo presente diploma.

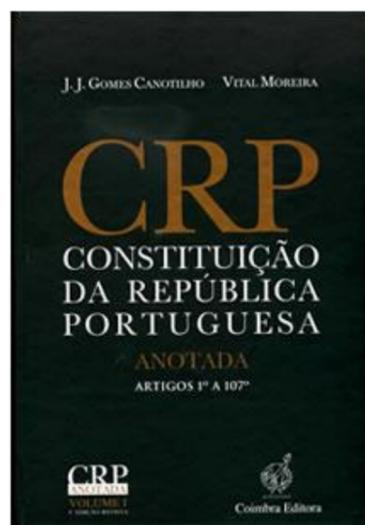


Figura 3.2. Constituição da República Portuguesa — artigos nº 11, nº 12 e nº 71

**PARTE I
Direitos e deveres fundamentais**

**TÍTULO I
Princípios gerais**

Artigo 12.º

(Princípio da universalidade)

1. Todos os cidadãos gozam dos direitos e estão sujeitos aos deveres consignados na Constituição.
2. As pessoas colectivas gozam dos direitos e estão sujeitas aos deveres compatíveis com a sua natureza.

Artigo 13.º

(Princípio da igualdade)

1. Todos os cidadãos têm a mesma dignidade social e são iguais perante a lei.
2. Ninguém pode ser privilegiado, beneficiado, prejudicado, privado de qualquer direito ou isento de qualquer dever em razão de ascendência, sexo, raça, língua, território de origem, religião, convicções políticas ou ideológicas, instrução, situação económica, condição social ou orientação sexual.

Artigo 71.º

(Cidadãos portadores de deficiência)

1. Os cidadãos portadores de deficiência física ou mental gozam plenamente dos direitos e estão sujeitos aos deveres consignados na Constituição, com ressalva do exercício ou do cumprimento daqueles para os quais se encontrem incapacitados.
2. O Estado obriga-se a realizar uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias, a desenvolver uma pedagogia que sensibilize a sociedade quanto aos deveres de respeito e solidariedade para com eles e a assumir o encargo da efectiva realização dos seus direitos, sem prejuízo dos direitos e deveres dos pais ou tutores.
3. O Estado apoia as organizações de cidadãos portadores de deficiência.

Em 1993, a Comissão Europeia avança com a aplicação de um conjunto de regras com o intuito de combater a discriminação. Cada Estado-membro ficou obrigado a implementar planos de ação capazes de garantir e promover a acessibilidade e mobilidade para Todos. A partir desse momento, um conjunto de estratégias políticas e planos de ação se têm desenvolvido nesta matéria.

Contudo, apenas em 2003 foi publicado o *European Concept for Accessibility* (ECA). Este conceito é resultado do trabalho e cooperação entre vários parceiros no intuito de proporcionar melhores condições e igualdade de oportunidades para todos os cidadãos que se encontram no espaço europeu.

Portugal aprova, em 1997, a primeira legislação com normas técnicas dedicadas à acessibilidade para Todos em edifícios e Espaço Público, o decreto-lei nº 123/1997 de 22 de Maio. Contudo, por diversos fatores, não teve a repercussão esperada em termos de aplicação das normas nele publicadas, designadamente, por ter sido encarado como um diploma de intenções, em consequência das fracas coimas que previa para os infratores. A falta de fiscalização permitiu que se continuasse a ignorar as questões da acessibilidade e, desta forma, os aglomerados urbanos, edifícios e demais equipamentos públicos continuaram a crescer com graves falhas nesta matéria. Neste sentido, perdeu-se uma enorme oportunidade na acessibilidade do Edificado.

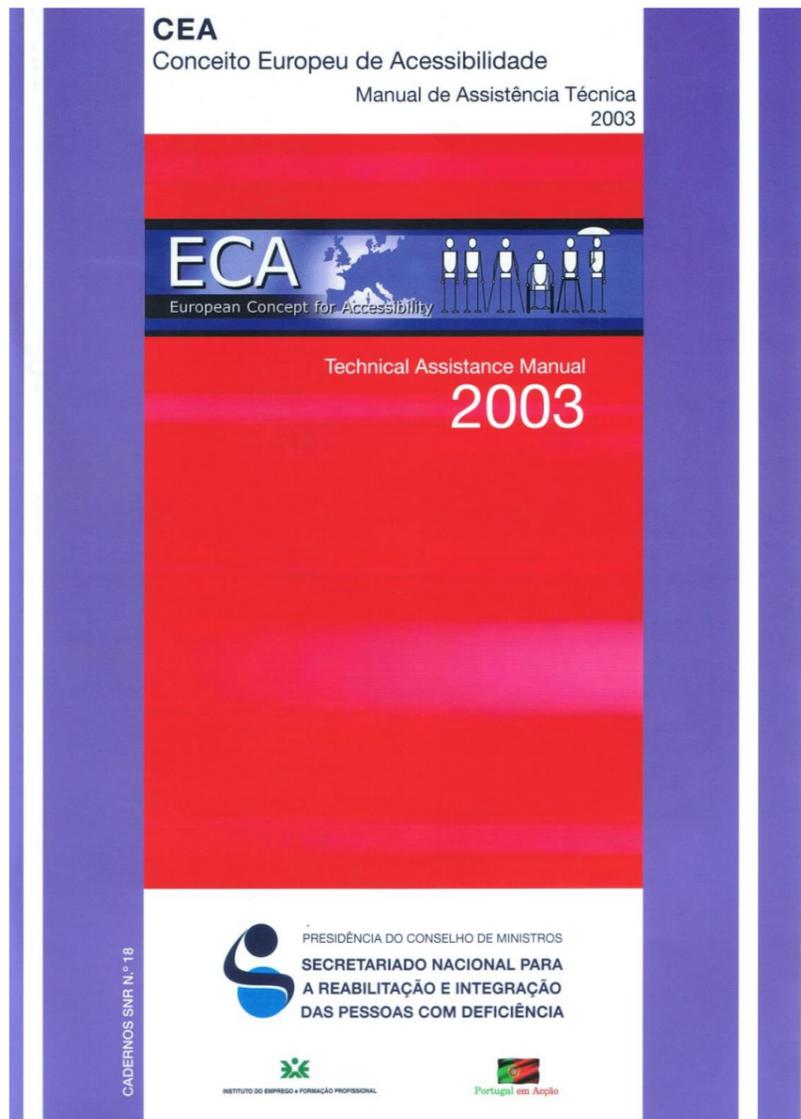


Figura 3.3. Normas Técnicas Europeias (ECA) e Decreto-Lei nº 123/97

MINISTÉRIO DA SOLIDARIEDADE E SEGURANÇA SOCIAL

Decreto-Lei n.º 123/97 de 22 de Maio

O imperativo da progressiva eliminação das barreiras, designadamente urbanísticas e arquitectónicas, que permita às pessoas com mobilidade reduzida o acesso a todos os sistemas e serviços da comunidade, criando condições para o exercício efectivo de uma cidadania plena, decorre de diversos preceitos da Constituição, quando proclama, designadamente, o princípio da igualdade, o direito à qualidade de vida, à educação, à cultura e à ciência e à fruição e criação cultural e, em especial, quando consagra os direitos dos cidadãos com deficiência.

Decorre igualmente de orientações emanadas de diversas organizações internacionais em que o nosso país se encontra integrado, nomeadamente a Organização das Nações Unidas e suas agências especializadas, o Conselho da Europa e a União Europeia.

No quadro jurídico nacional importa salientar que o n.º 2 do artigo 71.º da Constituição comete ao Estado a obrigação de tornar efectiva a realização dos direitos dos cidadãos com deficiência, impondo, assim, acções por parte do Estado de que este não se pode eximir.

No sentido de dar cumprimento a estas injunções foi publicado o Decreto-Lei n.º 43/82, de 8 de Fevereiro, que alterou vários preceitos do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, consagrando normas técnicas sobre acessibilidade. As vicissitudes que sofreu este diploma, cujo prazo de entrada em vigor foi objecto de várias prorrogações e que culminou com a sua revogação pelo Decreto-Lei n.º 172-H/86, de 30 de Junho, demonstram inequivocamente as dificuldades de fazer aplicar as medidas nele consagradas.

Posteriormente, por despacho conjunto dos Ministros do Plano e da Administração do Território, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Trabalho e Segurança Social de 1 de Julho de 1986, foram aprovadas recomendações técnicas que visavam melhorar a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida aos estabelecimentos que recebem público.

No mesmo sentido e na sequência dos princípios consignados na Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/87, de 29 de Janeiro, relativos ao acolhimento e atendimento público, o Conselho de Ministros, pela Resolução n.º 34/88, de 28 de Julho, reafirmou a necessidade de eliminação das barreiras arquitectónicas no acesso às instalações dos serviços públicos, pela adopção das recomendações técnicas constantes daquele despacho e, não o sendo possível, pela instalação de equipamentos especiais ou providenciando os serviços pela deslocação do funcionário a local do edifício devidamente assinalado e acessível ao utente, de modo a ser prestado o serviço pretendido.

Por sua vez, a Lei de Bases da Prevenção e da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência — Lei n.º 9/89, de 2 de Maio —, no seu artigo 24.º, dispõe que «o regime legal em matéria de urbanismo e habitação deve ter como um dos seus objectivos facilitar às pessoas com deficiência o acesso à utilização do meio edificado, incluindo espaços exteriores», e que, para o efeito, «a legislação aplicável deve ser revista e incluir obrigatoriamente medidas de eliminação das barreiras arquitectónicas».

No tempo que decorreu entre a publicação daqueles diplomas e o presente mudaram-se mentalidades, apertaram-se serviços, aumentaram as potencialidades económicas do País, consolidaram-se compromissos a nível europeu e internacional, pelo que se considera, sem prejuízo de outras medidas em estudo, designadamente no âmbito da revisão do Regulamento Geral das Edificações Urbanas, que existem condições que permitem consagrar legalmente exigências técnicas mínimas de acessibilidade a adoptar nos edifícios da administração pública central, regional e local e dos institutos públicos que revistam a natureza de serviços personalizados e de fundos públicos, bem como em alguns edifícios e estabelecimentos que recebam público.

A competência fiscalizadora cabe à Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e às entidades licenciadoras.

O Governo está consciente da importância de que se reveste a supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas no processo de total integração social das pessoas com mobilidade condicionada, permanente ou temporária, e na melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos em geral, para que, na possibilidade da utilização por todos dos bens e serviços comunitários, se materialize o princípio da igualdade consagrado na lei fundamental.

Espera-se que a sensibilização e a adesão da comunidade aos resultados destas medidas viabilizem, a curto prazo, o alargamento do âmbito de aplicação do presente diploma e a consagração de novas exigências técnicas.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Foi ouvida a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

O projecto do presente diploma foi publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 230, de 3 de Outubro de 1996.

Assim:

No desenvolvimento do regime jurídico estabelecido pela Lei n.º 9/89, de 2 de Maio, e nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — São aprovadas as normas técnicas destinadas a permitir a acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, nomeadamente através da supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública, que se publicam no anexo I ao presente decreto-lei e que dele fazem parte integrante.

2 — Para efeitos do presente diploma, é adoptado o símbolo internacional de acessibilidade, que consiste numa placa com uma figura em branco sobre um fundo azul, em tinta reflectora, e com as dimensões especificadas no anexo II, a qual será obtida junto das entidades licenciadoras.

3 — O símbolo internacional de acessibilidade deverá ser afixado em local bem visível nos edifícios, instalações, equipamentos e via pública que respeitem as normas técnicas aprovadas pelo presente diploma.

O lançamento da Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência (Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto), na alínea d) do artigo 3.º, veio estabelecer a incumbência por parte do Estado para «a promoção de uma sociedade para Todos através da eliminação de barreiras e da adoção de medidas que visem a plena participação da pessoa com deficiência», dando ênfase a novas políticas de acessibilidade.

Recentemente, com a publicação do decreto-lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, que veio substituir o decreto-lei nº 123/1997 de 22 de Maio, e com a Lei nº 46/2006 de 28 de Agosto, um novo salto se deu nesta matéria. O primeiro, no sentido de promover a acessibilidade para Todos, o segundo, com o objetivo de proibir e punir a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado para saúde.

O decreto-lei nº 163/2006, de 8 de Agosto, aumentou o valor das coimas a aplicar, introduziu a participação ativa das organizações de pessoas com deficiência, aperfeiçoou as normas existentes e acrescentou parâmetros que, até à data, não eram considerados. Além do exposto, nomeou a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, a Inspeção-geral da Administração do Território e as Câmaras Municipais como entidades com competências de fiscalização.



**MINISTÉRIO DO TRABALHO
E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL**

**Decreto-Lei n.º 163/2006
de 8 de Agosto**

A promoção da acessibilidade constitui um elemento fundamental na qualidade de vida das pessoas, sendo um meio imprescindível para o exercício dos direitos que são conferidos a qualquer membro de uma sociedade democrática, contribuindo decisivamente para um maior reforço dos laços sociais, para uma maior participação cívica de todos aqueles que a integram e, conseqüentemente, para um crescente aprofundamento da solidariedade no Estado social de direito.

Diário da República, 1.ª série — N.º 152 — 8 de Agosto de 2006

São, assim, devidas ao Estado acções cuja finalidade seja garantir e assegurar os direitos das pessoas com necessidades especiais, ou seja, pessoas que se confrontam com barreiras ambientais, impeditivas de uma participação cívica activa e integral, resultantes de factores permanentes ou temporários, de deficiências de ordem intelectual, emocional, sensorial, física ou comunicacional.

Do conjunto das pessoas com necessidades especiais fazem parte pessoas com mobilidade condicionada, isto é, pessoas em cadeiras de rodas, pessoas incapazes de andar ou que não conseguem percorrer grandes distâncias, pessoas com dificuldades sensoriais, tais como as pessoas cegas ou surdas, e ainda aquelas que, em virtude do seu percurso de vida, se apresentam transitóriamente condicionadas, como as grávidas, as crianças e os idosos.

Constituem, portanto, incumbências do Estado, de acordo com a Constituição da República Portuguesa, a promoção do bem-estar e qualidade de vida da população e a igualdade real e jurídico-formal entre todos os portugueses [alínea d) do artigo 9.º e artigo 13.º], bem como a realização de «uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias», o desenvolvimento de «uma pedagogia que sensibilize a sociedade quanto aos deveres de respeito e solidariedade para com eles» e «assumir o encargo da efectiva realização dos seus direitos, sem prejuízo dos direitos e deveres dos pais e tutores» (n.º 2 do artigo 71.º).

Por sua vez, a alínea d) do artigo 3.º da Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência (Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto) determina «a promoção de uma sociedade para todos através da eliminação de barreiras e da adopção de medidas que visem a plena participação da pessoa com deficiência».

O XVII Governo Constitucional assumiu, igualmente, no seu Programa que o combate à exclusão que afecta diversos grupos da sociedade portuguesa seria um dos objectivos primordiais da sua acção governativa, nos quais se incluem, naturalmente, as pessoas com mobilidade condicionada que quotidianamente têm de confrontar-se com múltiplas barreiras impeditivas do exercício pleno dos seus direitos de cidadania.

A matéria das acessibilidades foi já objecto de regulação normativa, através do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, que introduziu normas técnicas, visando a eliminação de barreiras urbanísticas e arquitectónicas nos edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública.

Decorridos oito anos sobre a promulgação do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, aprova-se agora, neste domínio, um novo diploma que define o regime da acessibilidade aos edifícios e estabelecimentos que recebem público, via pública e edifícios habitacionais, o qual faz parte de um conjunto mais vasto de instrumentos que o XVII Governo Constitucional pretende criar, visando a construção de um sistema global, coerente e ordenado em matéria de acessibilidades, susceptível de proporcionar às pessoas com mobilidade condicionada condições iguais às das restantes pessoas.

As razões que justificam a revogação do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, e a criação de um novo diploma em sua substituição prendem-se, em primeiro lugar, com a constatação da insuficiência das soluções propostas por esse diploma.

As Normas Técnicas para melhoria da acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, publicadas no anexo I do decreto-lei nº 163/2006 de 8 de Agosto, entre outros pontos importantes, passaram a abranger o parque habitacional que se encontrava omissa na legislação anterior e introduziu o conceito de “*Percurso acessível*”, dedicado essencialmente a questões de mensuração, áreas de ocupação, áreas de manobra, e posicionamento de elementos.

Dá-se, assim, um passo importante para o desenvolvimento e aplicação da Lei nº 38/2004 de 18 de Agosto, onde se “define as bases gerais do regime jurídico da prevenção, habilitação, reabilitação e participação da pessoa com deficiência”, da nova legislação, o Governo criou também o Plano de Acção para a Integração das Pessoas com Deficiências ou Incapacidade (PAIPDI), adotado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 120/2006, de 21 de Setembro. O PAIPDI definiu um conjunto de medidas de atuação dos vários departamentos governamentais, bem como as metas a alcançar no período compreendido entre 2006/2009 com vista a criar uma sociedade que garanta a participação efetiva das pessoas com deficiência.

Figura 3.4. Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA) e Decreto-Lei nº 163/2006

O livro “*Guia da Acessibilidade e Mobilidade para Todos*” lançado pelo Governo Português é a materialização de uma dessas ações. Este *Guia* teve como principal objetivo desenhar a legislação em vigor, apresentando-se como um instrumento precioso no sentido de ajudar tecnicamente na descodificação das normas técnicas a aplicar. Simultaneamente, ao longo do país, realizaram-se formações, aumentando a sensibilização e o conhecimento dos técnicos municipais e população.

No dia 8 de Outubro de 2008, no Parque das Nações, em Lisboa, teve lugar a conferência “Portugal mais Acessível”, onde foram apresentadas as várias ações que o Governo desenvolveu, no âmbito da Promoção da Acessibilidade pelas cinco Secretarias de Estado, para além do anterior Ministro António Vieira da Silva. Eduardo Cabrita, João Ferrão, Ana Paula Vitorino, Manuel Heitor e Idália Moniz, respetivamente, Ex-Secretários de Estado da Administração Local, do Ordenamento do Território e das Cidades, dos Transportes, da Tecnologia e do Ensino Superior e da Reabilitação, apresentaram as ações desenvolvidas e em curso e, ainda, as candidaturas aprovadas pelo Programa Operacional do Potencial Humano (POPH), Eixo 6.5 - Ações de Investigação, Sensibilização e Promoção de Boas Práticas, que deram origem à primeira geração de Planos de Promoção da Acessibilidade a aplicar em diversos municípios portugueses e que foram elaborados entre 2008 e 2010.

De resto, em Portugal, a acessibilidade e mobilidade para Todos começa a fazer parte das agendas políticas nas diferentes escalas de governação, provando a eficácia dos instrumentos legislativos acionados.



Figura 3.5. Guia da Acessibilidade e Mobilidade para Todos

Em 2007, o Governo Português constituiu, ainda, o Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2007, de 17 de Janeiro. Decorre, ainda, da Lei nº 38/2004, de 18 de Agosto (Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência) e foi uma prioridade do XVII Governo Constitucional. Com a sua constituição procedeu-se à sistematização de um conjunto de medidas para proporcionar às pessoas com mobilidade condicionada ou dificuldades sensoriais, a autonomia, a igualdade de oportunidades e a participação social a que têm direito como cidadãos. Este Plano integrou um conjunto de medidas que visam a construção de um sistema global coerente e homogéneo de acessibilidade, eliminando os riscos de exclusão e discriminação.

4. ESPAÇO PÚBLICO



4.1. Áreas de Intervenção

As áreas em estudo correspondentes ao Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade de Pombal, correspondem aos aglomerados populacionais dos centros das freguesias de Abiul, Albergaria dos Doze, Almagreira, Carnide, Carriço, Guia, Ilha, Lourical, Mata Mourisca, Meirinhas, Pelariga, Redinha, Santiago de Litém, São Simão de Litém, Vermoil, Vila Cã, ficando excluída deste estudo a freguesia Pombal, como se pode ver na figura 4.1.

Para a definição das áreas de intervenção, em cada uma das freguesias anteriormente referidas, teve-se em conta, as principais vias de acesso e saída dos aglomerados centrais das freguesias. Estes são constituídos pela rede viária principal e os arruamentos que permitem a ligação aos diferentes equipamentos, serviços e bens relevantes na estrutura ativa da população.

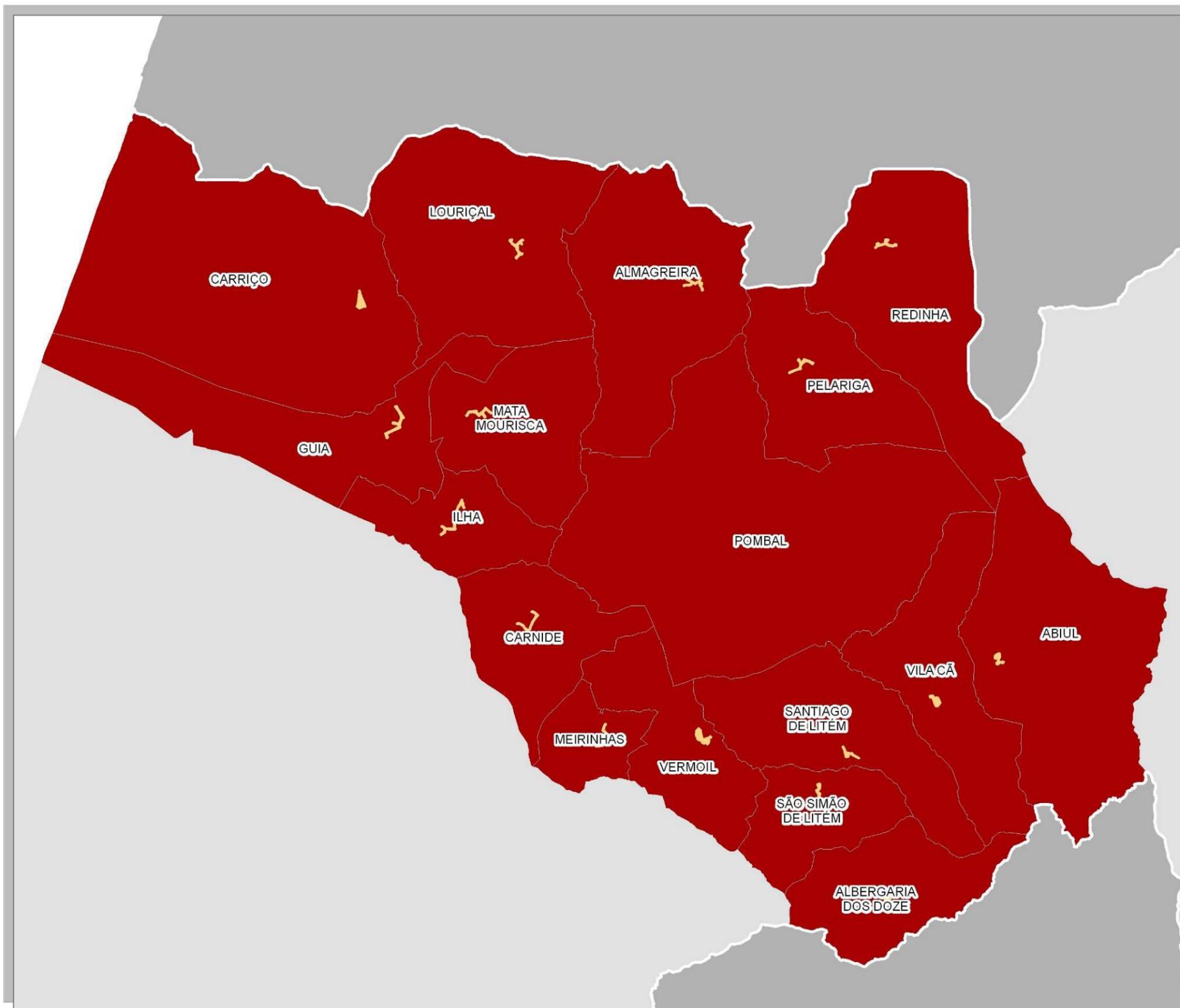
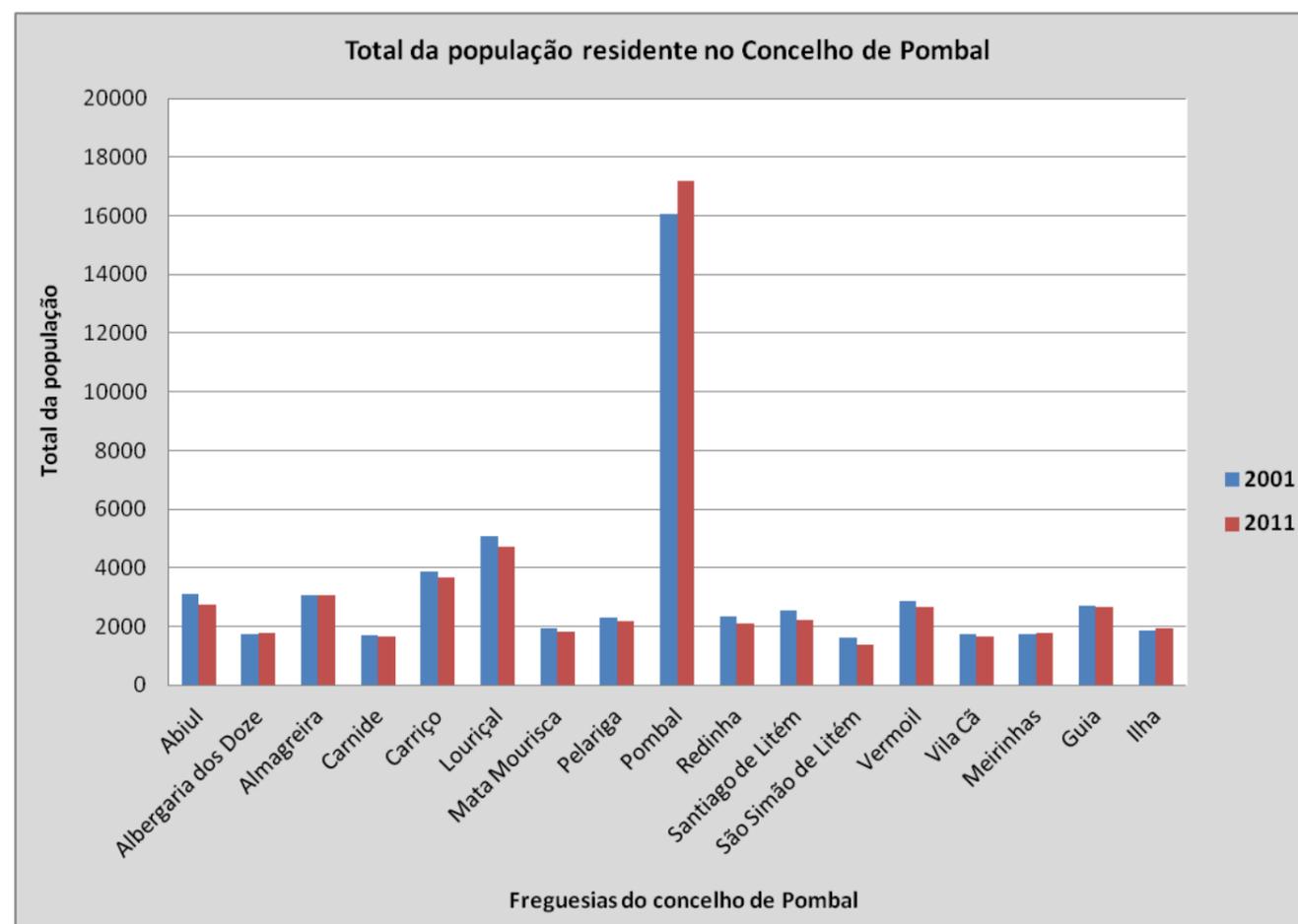


Figura 4.1. Áreas de Intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade do Município de Pombal

Tabela 1 População residente no Município de Pombal, 2001-2011

Área Geográfica	População residente		Varição da população
	2001	2011	2001-2011
Centro	2348397	2327580	-0,9%
Pinhal Litoral	250990	260924	4,0%
Pombal (concelho)	56299	55217	-1,9%

Fonte: INE - Recenseamento da População e Habitação, Censos de 1981 – 2011



Fonte: INE - Recenseamento da População e Habitação, Censos de 2001 – 2011

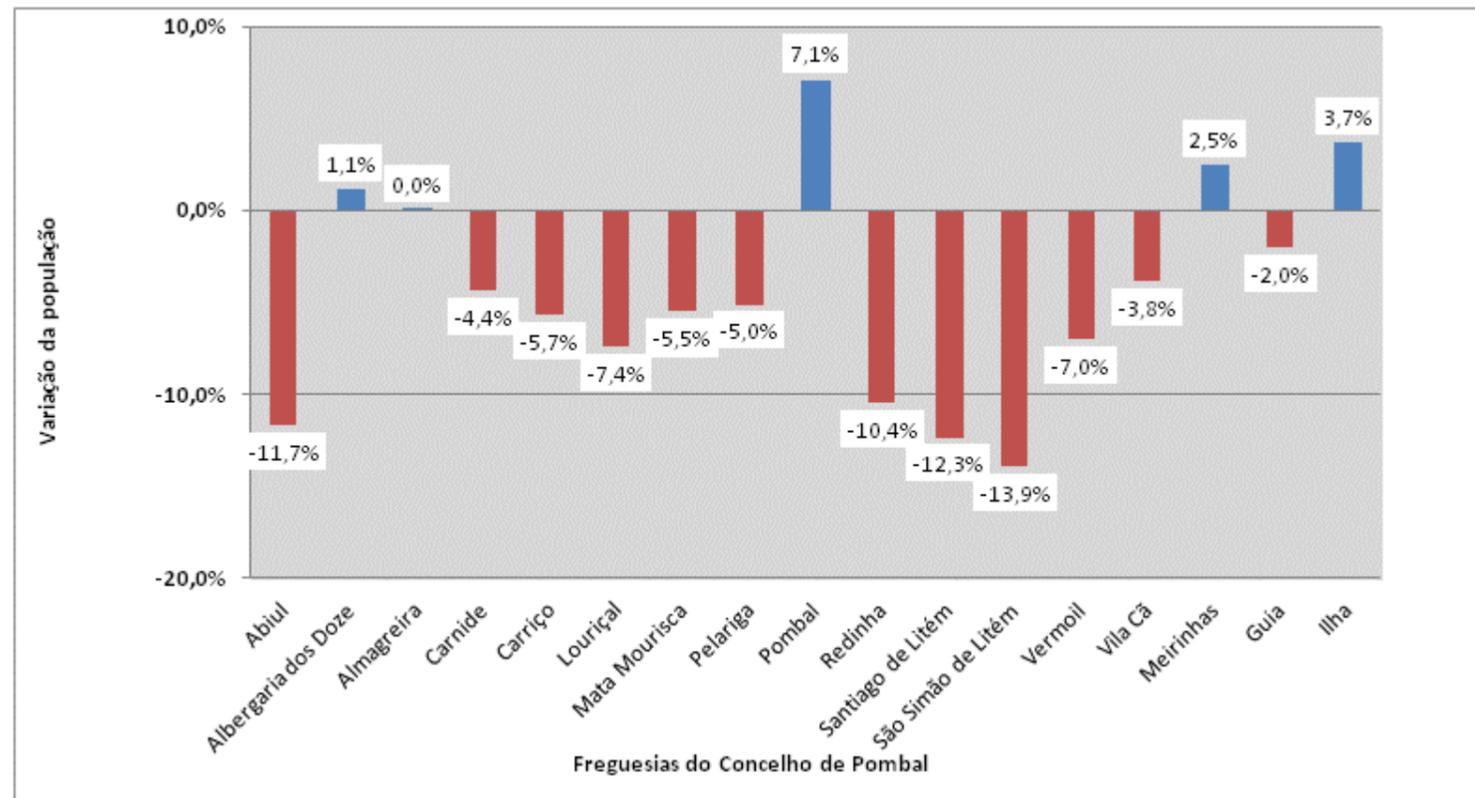
Figura 4.2. População residente nas freguesias do Município de Pombal entre 2001 e 2011

4.1.1. Caracterização demográfica do Município de Pombal

O concelho de Pombal é atravessado por importantes eixos rodoviários e ferroviários, fator de atração para diversas unidades industriais. Este processo de industrialização foi mais significativo na transição da década de 80 para a década de 90, com a criação de diversas zonas industriais em várias freguesias. Simultaneamente e certamente como consequência deste desenvolvimento industrial verificou-se a expansão das atividades comerciais e serviços. Este dinamismo do sector secundário e terciário é complementado pelo sector primário que tem ainda alguma importância num município que conjuga características urbanas e rurais.

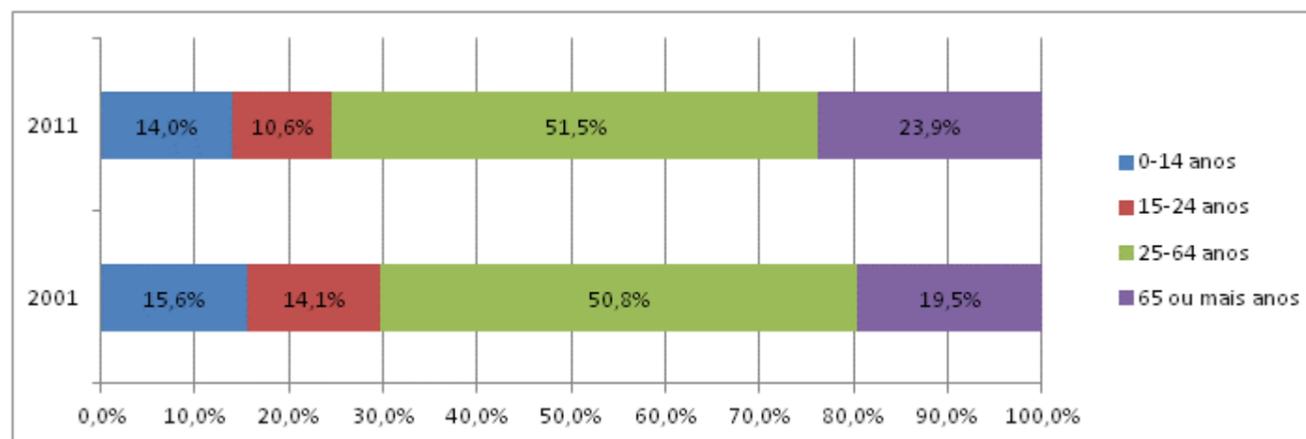
Segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE), em 2001 estavam registados cerca de 56299 habitantes no concelho de Pombal, em 2011 o número de indivíduos a residir no concelho totalizava 55217, o que corresponde a uma perda de população residente na ordem dos -1,9%. Como demonstram os dados da Tabela 1 esta tendência é oposta ao aumento demográfico verificado no mesmo período na região do Pinhal (Litoral) (Nut II) 4,0%. No entanto ao nível da Nut III, Centro verifica-se a mesma tendência de perda de indivíduos residentes, embora com menor expressão, -0,9%.

A freguesia do Pombal destaca-se claramente das restantes apresentando a maior concentração de habitantes (16049 habitantes em 2001 e 17187 habitantes em 2011) e o maior crescimento populacional (7,1%) nos dois períodos em análise. Sendo esta freguesia sede de concelho, com características claramente urbanas, com concentração de serviços, comércio e outras atividades económicas importantes, não será de estranhar este comportamento demográfico tão distinto das restantes freguesias do município. Assim por oposição a esta freguesia que concentrava em 2011 mais de 30% da população



Fonte: INE - Recenseamento da População e Habitação, Censos de 2001 - 2011

Figura 4.3. Variação da população residente nas freguesias do Município de Pombal entre 2001 e 2011



Fonte: INE - Recenseamento da População e Habitação, Censos de 2001 - 2011

Figura 4.4. População residente no concelho de Pombal por grupo etário em 2001 e 2011

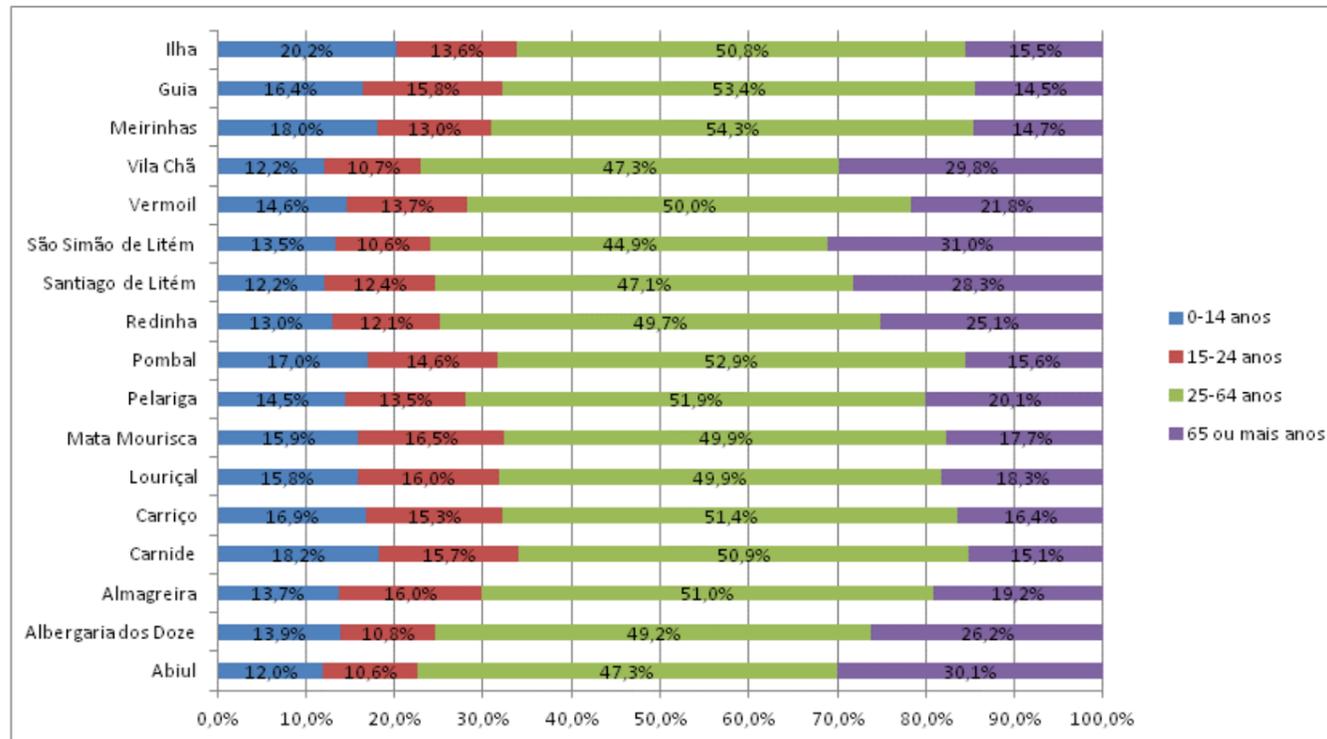
residente no concelho, temos a freguesia de Carnide que apresentava o menor número de indivíduos aquando dos últimos recenseamentos da população (1722 habitantes em 2001 e 1647 habitantes em 2011), como se pode constatar pela Figura 4.2.

Ao analisar a Figura 4.3 podemos comprovar que, tal como já foi referido, o município de Pombal sofreu uma perda de população residente nos dois momentos censitários analisados. Esta tendência foi seguida praticamente por todas as freguesias do concelho, apresentando-se como exceções a freguesia de Pombal, que apresentou o maior ganho populacional, seguindo-se a freguesia de Ilha, Meirinhas e Albergaria dos Doze, embora com ganhos não tão significativos quanto os da freguesia de Pombal.

Curiosamente a freguesia de Almagreira manteve o seu total populacional praticamente inalterado, com uma diferença apenas de 1 indivíduo num espaço temporal de dez anos.

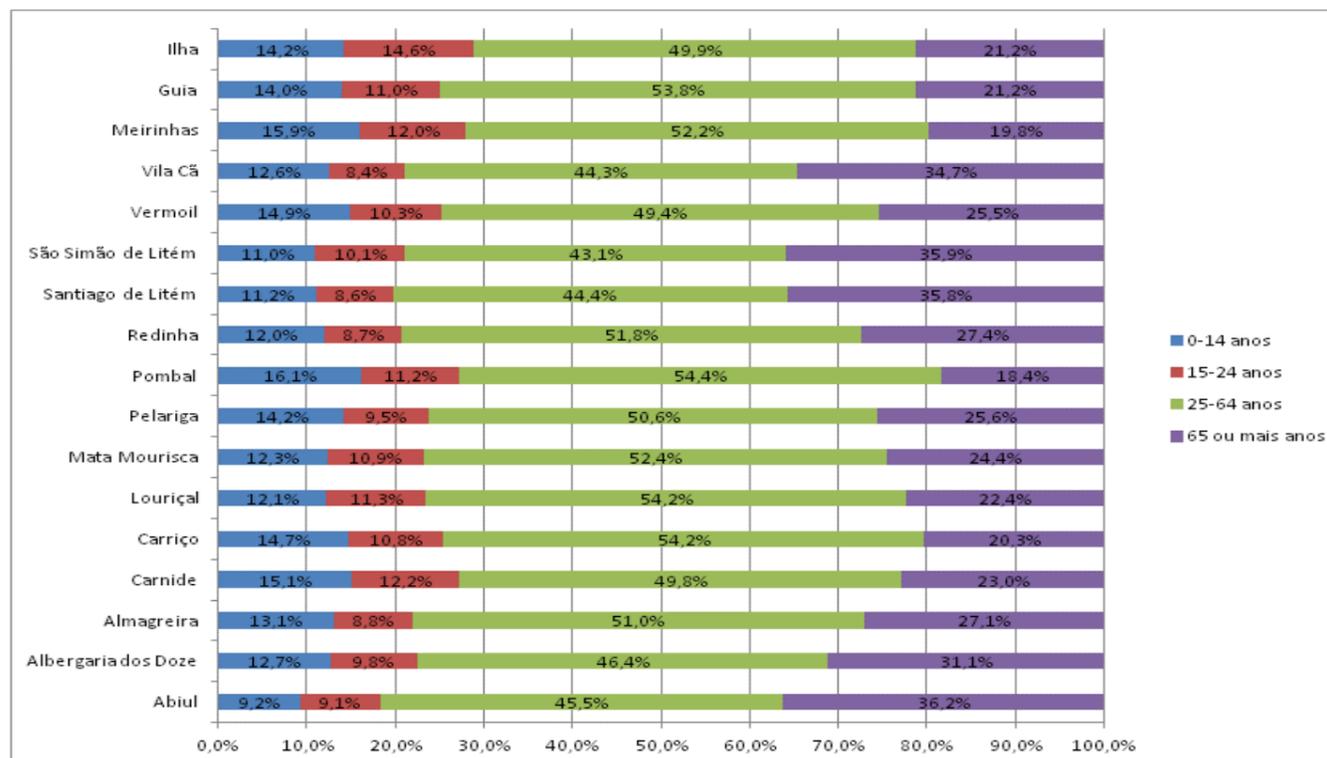
As restantes freguesias seguindo a tendência do município, apresentaram perdas significativas de habitantes, sendo de destacar as freguesias de São Simão de Litém, Santiago de Litém, Abiul e Redinha com decréscimos a ultrapassar os 10%.

A estrutura etária do concelho de Pombal não apresentou grandes alterações nos dois momentos censitários analisados, tal como podemos comprovar pela Figura 4.4. Desta forma em 2001 a população do concelho era constituída maioritariamente pela classe etária dos adultos (25 aos 64 anos) e dos idosos (65 ou mais anos), em detrimento dos jovens, em 2011 a situação é semelhante, embora se tenha registado um aumento da população idosa (65 ou mais anos), e diminuição da população jovem. A classe etária dos 0 aos 14 anos verificou uma perda de cerca de um ponto percentual, enquanto a classe dos 15 aos 24 anos perdeu cerca de 4 % do seu peso na estrutura etária do concelho. A classe etária dos adultos (25 a 64 anos) manteve praticamente o mesmo peso entre os dois momentos analisados.



Fonte: INE - Recenseamento da População e Habitação, Censos de 2001

Figura 4.5. População residente nas freguesias do Município de Pombal segundo o grupo etário por freguesia em 2001



Fonte: INE - Recenseamento da População e Habitação, Censos de 2011

Figura 4.6. População residente nas freguesias do Município de Pombal segundo o grupo etário por freguesia em 2011

Passando a uma análise intraconcelhia dos grupos etários, verifica-se que o grupo etário que mais predomina no último momento censitário na maioria das freguesias do concelho de Pombal é o dos adultos, seguindo-se o dos idosos e por último os grupos dos jovens. No entanto em 2001 várias freguesias apresentavam uma predominância da população mais jovem, sendo o grupo etário dos 0 aos 14 anos o segundo grupo que concentrava uma maior percentagem de população em detrimento do grupo dos idosos (65 ou mais anos), são exemplo disso as freguesias de Ilha, Guia, Meirinhas, Pombal, Cariço e Carnide. Em 2011 esta superioridade, da população jovem quando em comparação com o grupo etário dos idosos, desaparece em todas as freguesias do concelho de Pombal, reflexo do notório envelhecimento da população.

As freguesias que apresentavam a maior percentagem de população idosa em 2001 eram São Simão de Litém, Abiul, Santiago de Litém e Vila Chã, nestas freguesias a classe etária dos 65 ou mais anos representava cerca de 30% da população residente nas mesmas. Em 2011 são novamente estas freguesias que apresentam uma maior percentagem de população idosa, embora se verifique um aumento generalizado em todas as freguesias, da população do grupo etário dos 65 ou mais anos.

Quanto à classe da população adulta, as freguesias do concelho de Pombal com maior representatividade são Pombal, Louriçal, Cariço e Guia, onde a população entre os 25 e os 64 anos, representa mais de 52% do total da população residente, como se pode ver na Figura 4.6.

A análise aos dois períodos censitários demonstra uma tendência de envelhecimento da população do concelho de Pombal, e uma diminuição progressiva da população jovem e adulta.

Tabela 2 Índice de Envelhecimento e Taxa de Deficiência da população residente no concelho de Pombal

Área Geográfica	Índice de Envelhecimento		Taxa de deficiência (%) da população residente
	2001	2011	2001
Pombal (concelho)	125	171	6,3
Abiul	251	394	10,6
Albergaria dos Doze	189	246	8,4
Almagreira	140	208	4,9
Carnide	83	154	8,4
Cariço	97	140	6,6
Louriçal	116	185	7,2
Mata Mourisca	111	199	4
Pelariga	138	180	6,4
Pombal	92	115	6
Redinha	193	229	5,6
Santiago de Litém	232	320	3,7
São Simão de Litém	231	327	6,7
Vermoil	150	172	5,5
Vila Cã	245	276	7,8
Meirinhas	81	124	3,2
Guia	88	152	4,6
Ilha	77	149	7,3

Fonte: INE - Recenseamento da População e Habitação, Censos de 2011

Quanto ao índice de envelhecimento verifica-se que o concelho de Pombal entre os períodos censitários de 2001 e 2011 registou um aumento, ou seja, em 2001 por cada 100 jovens existiam 125 idosos e em 2011 por cada 100 jovens existiam 171 idosos. As freguesias de Abiul, São Simão do Litém e Santiago do Litém são as que apresentam o maior índice de envelhecimento, conseqüente da dificuldade de atração de população mais jovem para estas freguesias. O contrário verifica-se em relação às freguesias de Pombal, Meirinhas e Cariço, onde existe um menor número de idosos por cada 100 jovens, sendo que apesar disso não existe nenhuma freguesia no concelho, onde o valor de idosos por cada 100 jovens seja inferior a 100.

Quanto às freguesias do concelho de Pombal que registaram os maiores aumentos do índice de envelhecimento entre os dois períodos em análise foram, Abiul, São Simão de Litém, Santiago de Litém e Mata Mourisca em contrapartida as freguesias de Vermoil e Pombal foram a que registaram o menor aumento, como se pode ver na Tabela 2.

Outro indicador de extrema importância, e que se enquadra no âmbito deste Plano, é a contabilização da taxa de deficiência no total da população residente do concelho de Pombal. Assim, o concelho de Pombal em 2001 tinha cerca de 6,3% da população residente portadora de alguma deficiência, o que correspondia a 3546 pessoas, num total de 56299 indivíduos residentes. As freguesias do concelho com maior percentagem de população portadora de deficiência são, Abiul, Albergaria dos Doze e Carnide, embora existam diversas freguesias que ultrapassam a taxa do concelho, como se pode ver na Tabela 2. Tendo conhecimento do elevado número de cidadãos idosos (com mais de 65 anos) e de população com algum tipo de deficiência no concelho de Pombal, consideramos que este plano é fundamental, para a melhoria da qualidade de vida da população.

4.1.2. Estratégia

Tendo em conta a estratégia de trabalho assumida pela empresa mpt®, será de referir que os levantamentos levados a cabo pela equipa técnica do presente plano, são baseados no pressuposto de que o espaço público do concelho de Pombal deve ser provido de uma rede de **percursos pedonais**, designados de **acessíveis**, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura ativa.

Assim sendo, as diferentes áreas de intervenção foram delimitadas tendo em consideração a presença de equipamentos importantes para a vivência da população, como equipamentos administrativos, sociais, desportivos, escolares, de segurança pública, culturais, de comércio e serviços. A figura 4.5 representa um exemplo utilizado para delimitar a área de intervenção correspondente à freguesia de Almagreira.

Ao longo dos percursos delimitados, os trabalhos realizados nesta fase do estudo (Fase I – Levantamento e diagnóstico), têm como objetivo o levantamento e diagnósticos das diversas barreiras presentes no espaço público.

Constituem exemplos de barreiras no espaço público, a ausência de passeios e de passagens de peões que atravessam artérias urbanas, passeios com dimensão insuficiente e/ou por vezes com pavimento degradado, entre muitos outros, que serão identificadas e abordadas no presente **Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade**.

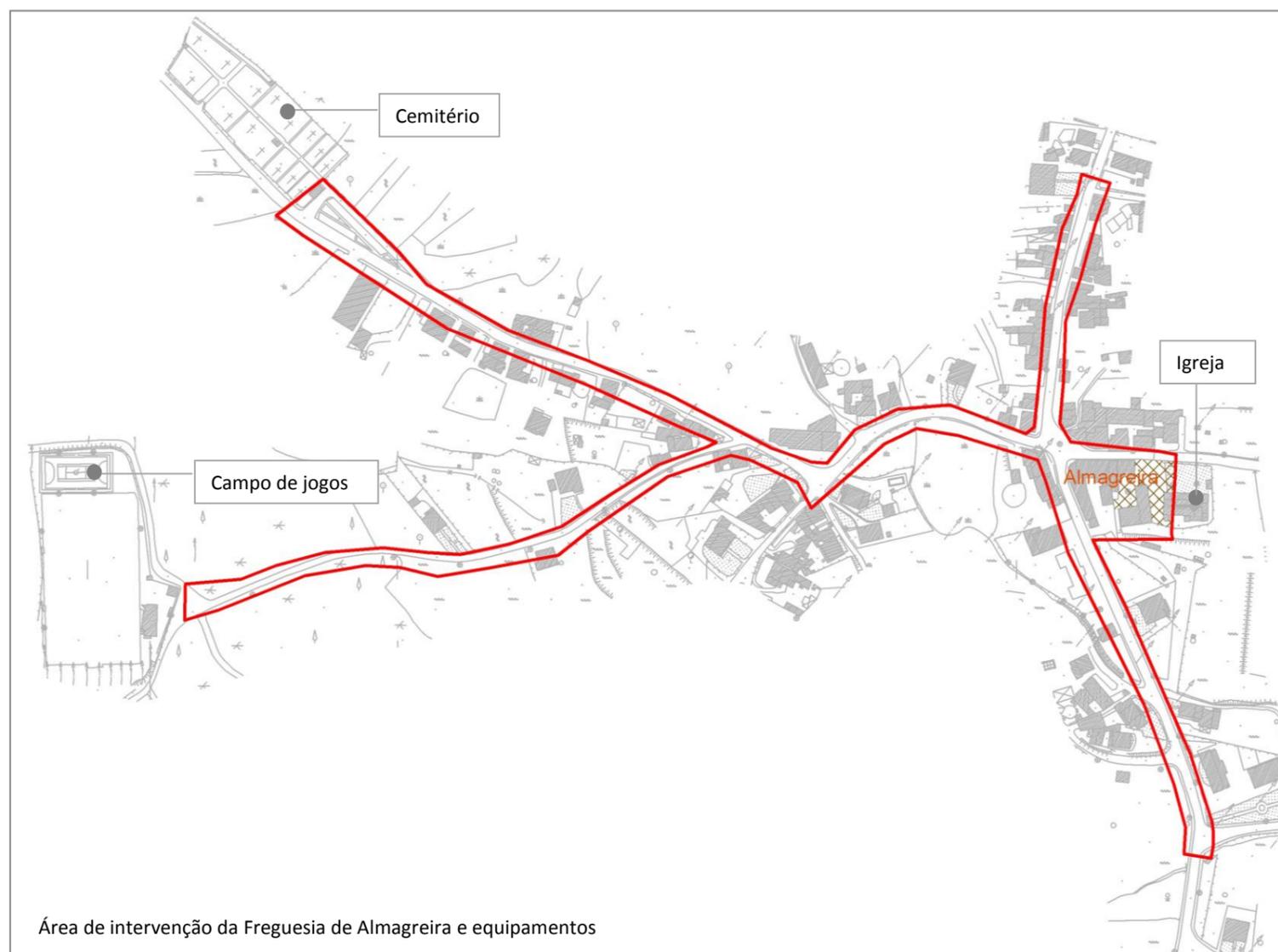


Figura 4.5. Metodologia de delimitação das áreas de intervenção do Município de Pombal

4.1.3. Abordagem Específica sobre a Área de Estudo

A metodologia utilizada nesta primeira fase de estudo remete para o diagnóstico da acessibilidade e mobilidade para Todos no espaço público.

A abordagem para o desenvolvimento do diagnóstico no âmbito deste tema estrutura-se em duas fases distintas:

- Na primeira etapa deste estudo, é feita uma prévia distinção de tipologias de barreiras existentes na via pública do município (arquitetónicas, urbanísticas ou móveis), onde se identificam os obstáculos que impedem o percurso acessível nas diferentes áreas de intervenção. Desta forma, é possível perceber quais as barreiras com maior incidência no território em estudo;
- Na segunda parte deste estudo, procede-se ao diagnóstico das áreas de intervenção definidas e listadas anteriormente. Neste ponto efetua-se uma análise específica e de carácter prioritário em cada lugar, de forma a entender e dar a conhecer os seus principais problemas em matéria de acessibilidade.



Figura 4.6. Vistas do espaço público do Município de Pombal

4.2. Diagnóstico das Barreiras à Acessibilidade e

Mobilidade para Todos

4.2.1 Diagnóstico por Tipologia de Barreira

Para tornar o diagnóstico mais perceptível, na temática da acessibilidade para Todos, recorreu-se a uma análise por “Tipologia de Barreira”, tendo em conta que se trata da melhor forma de compreender o “estado atual e as necessidades de acessibilidade e mobilidade para Todos”.

De forma sistematizada, dividiram-se tecnicamente as barreiras em fixas e móveis, como representado na figura 4.7. Por barreiras fixas entendem-se as barreiras urbanísticas e arquitetónicas. Por sua vez, as barreiras móveis correspondem ao tipo de objetos que mudam indefinidamente de posição e local e podem traduzir-se em exemplos como automóveis parados em cima dos passeios, esplanadas desordenadas que ocupam passeios ou mercadorias junto à entrada dos estabelecimentos comerciais.

As barreiras móveis apresentam-se como as mais complexas, tendo em conta a constante variação da sua localização. Esta característica dificulta o reconhecimento por parte das pessoas portadoras de deficiência e incapacitadas, na habituação ao percurso. Estas barreiras móveis, são as mais fáceis de remover, caso haja vontade por parte da sociedade civil.

Tipologias de Barreiras			
Barreiras Arquitetónicas e Urbanísticas			
	Candeeiro de Iluminação Pública		Ciclo-Parque
	Semáforo		Poste com bandeira
	Degrau, Escada ou Rampa		Cabina Telefónica
	Rebaixamento de Passeio		Abrigo de Transportes Coletivos
	Ausência de passadeira		MUPI
	Ausência de passeio ou passeio subdimensionado		Papeleira
	Pavimento Degradado		Sinal de Trânsito
	Passadeira Mal Dimensionada		Árvore
	Passadeira a Terminar em Estacionamento		Quiosque
	Caldeira de Árvore		Gradeamento
	Marco do Correio		Bola, Prumo ou Meco
	Floreira		Contentor do Lixo
	Parquímetro		
	Armário (EDP, Gás, ...)	Barreiras Móveis Temporárias	
	Boca-de-incêndio		Estacionamento Abusivo
	Gradeamento com Publicidade		Obra ou Tapume
	Placa Toponímica		Obstáculo Comercial
	Poste com Floreira		Iluminação de Festas e Romarias

Figura 4.7. Tipologias de Barreiras

Barreiras Arquitetónicas e Urbanísticas

1. Ausência de Passeios e Passeios Subdimensionados



Os trabalhos de levantamento das condições de acessibilidade do Espaço Público do Município de Pombal permitiram, averiguar a presença de inúmeras barreiras à acessibilidade e mobilidade para Todos. Essencialmente, nas diferentes freguesias de Pombal que constituem o presente plano, a ausência de um percurso acessível, deve-se sobretudo à ausência e ao subdimensionamento de passeios, esta foi a barreira mais comum e mais problemática, complementada pelos problemas associados às passagens de peões. Nas áreas onde existem passeios, estes encontram-se, por vezes, obstruídos por elementos urbanos, que impedem a livre circulação pedonal.

De acordo com o DL 163/06 de 8 de Agosto, a rede pedonal de Pombal não é acessível, destacando-se como barreiras mais frequentes a ausência e subdimensionamento de passeios, o pavimento degradado, a ausência de rebaixamentos dos passeios de acesso às passagens de peões, degraus, escadas ou rampa. Estas problemáticas impedem a circulação segura de todos os cidadãos, independentemente das suas capacidades físicas e sensoriais, condicionando a sua vivência na cidade.

Seguidamente são apresentados e ilustrados os problemas encontrados na área em estudo, divididos por categorias: **barreiras arquitetónicas e barreiras temporárias.**

Ausência de Passeios

Os passeios são infraestruturas essenciais do espaço urbano, possibilitando dinâmicas sociais e económicas, funcionando como espaços de circulação, convívio lazer, comércio.

A ausência de passeios, como se pode observar nas imagens adjacentes, é uma barreira constante no espaço público do Município de Pombal. Esta barreira não garante uma circulação segura ao peão e automobilistas, uma vez que não permite uma delimitação física da via.



Passeios Subdimensionados

No âmbito da acessibilidade e mobilidade para Todos, para além da ausência, os passeios apresentam outro problema relevante, o seu subdimensionamento.

Segundo a lei da acessibilidade (DL 163/2006, de 8 de Agosto), uma rede de percursos pedonais acessíveis deve ser contínua, constituída por passeios com largura mínima de 1,20m ou 1,50m (no caso de vias estruturantes), facto que nem sempre se verifica na área de intervenção do Município de Pombal.

A presença de passeios subdimensionados, ou seja com largura mínima inferior a 1,20m, verificou-se um pouco por todas as áreas de intervenção das freguesias do Concelho de Pombal.

Os passeios que não garantem as dimensões exigidas por lei, não proporcionam a livre circulação de todos os cidadãos, impedem o cruzamento seguro entre duas pessoas, a passagem de pessoas que transportem objetos volumosos, ou que se desloquem com a ajuda de cadeira de rodas, muletas ou andarilhos. Desta forma, revelam-se como elementos causadores de desconforto e insegurança à circulação pedonal, impossibilitando a mobilidade da generalidade dos peões e criando desconinuidades urbanas.

As imagens adjacentes representam exemplos de vias na área de intervenção do Município de Pombal, onde se identificou o subdimensionamento de passeios.

2. Passadeiras (ausência e marcação), rebaixamentos, passadeira mal dimensionada e passadeira a terminar em estacionamento



As passagens de peões são elementos urbanos fundamentais no que concerne à continuidade dos percursos pedonais seguros e acessíveis. Segundo a Secção 1.6 (Passagens de peões de superfície) e 1.7 (Passagens de peões desniveladas), do DL 163/06, as passagens de peões devem obedecer a determinados parâmetros, entre os quais, possuir acessos rebaixados. No entanto, diversos problemas de acessibilidade foram registados nos atravessamentos existentes na área de intervenção do “Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade do Município de Pombal”. Os elementos avaliados a este nível são, a própria passadeira e o rebaixamento de acesso à mesma.

Passadeiras (ausência e marcação)

Como referido, as passadeiras são fundamentais para a continuidade dos percursos pedonais, permitindo que os peões atravessem as vias, adquirindo prioridade sobre os veículos, assegurando a funcionalidade e a segurança dos percursos. Nesse sentido, a ausência de passadeiras condiciona a circulação segura das pessoas, uma vez que fragmenta os percursos contínuos. A falta de manutenção das passadeiras, agrava o risco de acidente nos atravessamentos, uma vez que origina pintura desgastada, que é de difícil perceção aos automobilistas.

Rebaixamentos

O acesso às passadeiras é um dos maiores problemas de acessibilidade nas vilas e cidades portuguesas e o Município de Pombal, não é exceção.

De acordo com o DL 163/2006, as passagens de peões devem possuir acessos rebaixados ou serem sobrelevadas para facilitar o atravessamento por parte de pessoas com mobilidade reduzida.

Esta problemática apresenta-se como uma das barreiras mais frequentes no Município de Pombal. Salvo as exceções das passadeiras sobrelevadas, todas as passadeiras deviam possuir os acessos rampeados, em toda a extensão da passadeira, com inclinação máxima de 8% na direção da passagem de peões e não superior a 10% na direção do lancil ou caminho dos peões (em passeios de largura mínima de 3,00m) ou 6% em toda a largura do passeio (em passeios de dimensão inferior a 3,00m). Em qualquer um dos casos, a altura máxima do lancil não deve ultrapassar os 0,02m e deve ser utilizado piso de sinalização tátil ou em cor contrastante. Tendo em conta a legislação em vigor em matéria de acessibilidade e no seguimento do que já foi referido, verificam-se situações em que foram criados atravessamentos com rebaixamentos mal construídos ou com total ausência dos mesmos.

Passadeira Subdimensionada

Pela importância que detêm ao nível da segurança dos peões e do condicionamento do trânsito, as passadeiras devem possuir uma largura mínima entre 4,00m a 5,00m, garantindo a sua boa visibilidade e possibilitando que maior número de pessoas atravesse a via, num menor espaço de tempo. Algumas passadeiras no município de Pombal não cumprem esta regra, como demonstrado nas imagens da página anterior.

Passadeira a terminar em estacionamento

As situações de passadeiras a terminar em estacionamento verificadas, por exemplo, em Albergaria dos Doze, Almagreira, Guia e Carnide, acarretam diversos problemas de acessibilidade, nomeadamente no que concerne à segurança de quem atravessa a via. A entrada e saída de veículos dos lugares de estacionamento condiciona a utilização da passadeira, podendo mesmo originar acidentes.



3. Pavimento Degradado ou Irregular



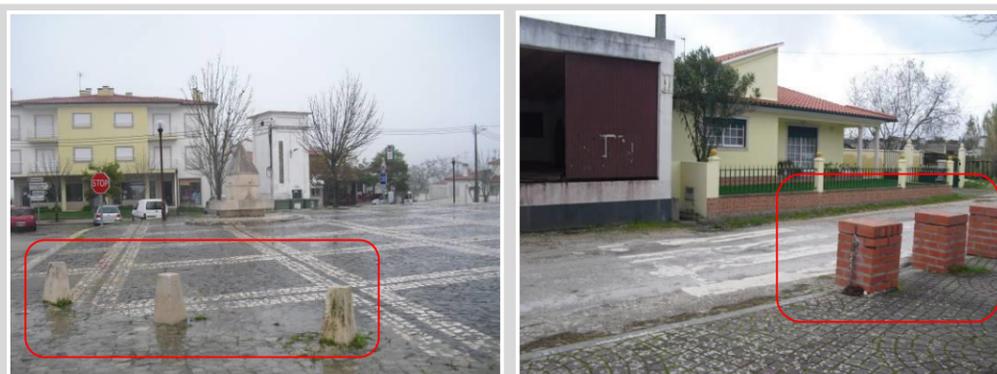
Pavimento Degradado ou Irregular

A ausência de manutenção dos pavimentos, bem como o estacionamento abusivo em cima dos mesmos e o crescimento de raízes de árvores em caldeira, são os fatores que maioritariamente, originam o problema de pavimento degradado.

Na área de intervenção verificaram-se diversas situações de pavimento degradado. Obras inacabadas, sobrecarga dos passeios por parte de veículos indevidamente estacionados, raízes de árvores com crescimento superficial, caixas de saneamento e abandono, são factores que promoveram o rápido desgaste dos pavimentos existentes nos passeios das vias do Município de Pombal. Esta problemática é ainda agravada pela ausência de manutenção periódica.

As imagens apresentadas constituem exemplos de pavimentos degradados ou irregulares, presentes na área de intervenção, os quais causam desconforto e perigo para quem os percorre. Nestes locais a circulação pedonal é dificultada, provocando situações de insegurança para os peões, sendo estes, em casos extremos, obrigados a desviar-se para a faixa de rodagem, reservada aos veículos automóveis.

4. Mecos, Bolas ou Prumos



Mecos ou Prumos

Este tipo de mobiliário urbano é utilizado nas nossas vilas e cidades com o intuito de impedir o estacionamento abusivo, levado a cabo por muitos dos cidadãos que não respeitam as regras de trânsito estabelecidas.

Mas a forma como estes elementos urbanos se encontram implantados no Espaço Público da área de intervenção constituem-se como uma condicionante da mobilidade e acessibilidade de Todos.

Estes elementos encontram-se localizados em zonas manifestamente de circulação pedonal, como nos passeios e acessos às passadeiras, criando situações de incómodo para os peões, como podemos ver nas imagens apresentadas.

Por outro lado ainda, o seu design é na sua maioria de design não inclusivo. Este mobiliário urbano deve ser compacto, sem arestas ou elementos salientes, largos junto ao piso e com uma altura mínima de 0,70m, de forma a facilitar a sua detecção, evitando assim acidentes.

5. Degrau, Escada e Rampa



Os degraus, escadas e rampas, são elementos urbanos extremamente condicionadores da acessibilidade e mobilidade de Todos, essencialmente quando não respeitam o estipulado no DL 163/2006. As imagens do quadro adjacente representam, a existência de algumas escadas, degraus ou rampas que não contemplam o estipulado na lei das acessibilidades, como por exemplo, faixas de aproximação e inclinações máximas.

Escada

As escadarias na via pública devem respeitar o estipulado na Secção 1.3, 1.4 e 2.4 do DL 163/06 de 8 de Agosto. Nesse sentido, entre outras características, as escadas devem possuir faixas de aproximação com textura e cor contrastante, os degraus devem possuir as relações dimensionais estipuladas e devem contemplar corrimãos de ambos os lados, centrais ou ambos.

A maioria das escadarias presentes na área de intervenção não possui corrimãos nem faixas de aproximação, dificultando a sua utilização por parte de pessoas com mobilidade reduzida, nomeadamente, idosos ou pessoas com dificuldades visuais.

Quando não existe a possibilidade de garantir no mínimo um passeio de 1,20m de largura, as escadas de acesso aos edifícios devem garantir um percurso acessível de 0,80m numa extensão máxima de 0,60m, ou 0,90m numa extensão não superior a 1,50m. Como se pode observar nas imagens, esta exigência nem sempre se verifica, existindo degraus ou escadas a obstruir os percursos acessíveis, podendo causar acidentes.

Degrau

Os degraus na via pública devem ser evitados (secções 4.7 e 4.8 do DL em análise), uma vez que interrompem o percurso acessível, dificultando a mobilidade dos cidadãos.

As mudanças de nível abruptas, como o caso dos degraus, devem dar lugar a inclinações mínimas dos pavimentos de 5%, ou inferior, com um lancil de altura máxima de 0,02m, aconselhando-se mesmo a tendência para 0,00m.

Rampa

As rampas na via pública devem respeitar o estipulado na Secção 1.5 e 2.5 do DL 163/06 de 8 de Agosto. Nesse sentido, entre outras características, as rampas devem possuir inclinações não superiores a 6%, 8%, 10% ou 12%, de acordo com a altura que vencerem.

Na área de intervenção destaca-se a presença de rampas com inclinações superiores a 6%, quando vencem desníveis superiores a 0,60m numa extensão superior a 10m.

Outro caso, como descrito anteriormente no caso dos degraus, diz respeito aos ressaltos abruptos no pavimento, resultantes essencialmente do rampeamento dos passeios no acesso a garagens que devem respeitar uma inclinação inferior a 5% na direção do percurso e 2% na direção transversal ao percurso.



6. Árvore e Caldeira de Árvore



Árvore

Aquando da realização dos trabalhos de levantamento do espaço público do Município de Pombal, a equipa da mpt® verificou que a localização de algumas árvores, que o porte que apresentam, não é o mais adequado.

Neste sentido, foram identificadas árvores que, embora plantadas no limite do passeio com a rodovia, não garantem 0,80m ou 0,90m de passeio livre, para circulação pedonal, dificultando a passagens dos peões. Estas situações causam insegurança, uma vez que ocupam quase a totalidade do passeio e na maior parte das situações contribuem para acelerar a sua degradação. Estes elementos quando se encontram implantados na área de interceção com a passadeira podem originar acidentes com os transeuntes, essencialmente aqueles com dificuldades visuais e que desconhecem tal obstáculo.

Caldeira de Árvore

A inexistência de grelhas de proteção nas caldeiras das árvores, ou a existência de caldeiras sem árvores, foram outros problemas identificados em alguns arruamentos da área de intervenção. Segundo a secção 4.13 (Elementos vegetais), as caldeiras deverão ser revestidas por grelhas de proteção ou assinaladas por um separador com uma altura superior a 0,30m, de forma a permitir às pessoas com deficiência visual detetá-los.

As caldeiras sem árvore podem originar acidentes com os transeuntes, uma vez que constituem buracos/desníveis que são autênticas armadilhas no espaço público.

7. Candeeiros de Iluminação Pública



Candeeiros de Iluminação Pública

Aquando os trabalhos de levantamento do espaço público da área de intervenção em análise foram identificados alguns candeeiros de iluminação pública, que se assumem frequentemente como elementos condicionadores à circulação pedonal.

As imagens apresentadas retratam a presença desta barreira centrada no passeio, interrompendo um percurso que poderia ser acessível.

8. Contentores do Lixo/Ecopontos



Contentores do Lixo

Os contentores do lixo são elementos urbanos fundamentais à salubridade dos centros urbanos, a sua função obriga à proximidade do passeio (utilização das pessoas) e da via de trânsito (recolha em camião próprio). Em diversos casos estes elementos apresentam-se como barreira à mobilidade pedonal, impedindo a plena vivência dos cidadãos.

Os principais problemas inerentes a estes elementos na área de intervenção, dizem respeito, ao seu design não inclusivo e ao facto de se encontrarem implantados, interrompendo um percurso que poderia ser acessível. Os contentores do lixo ou ecopontos devem ser localizados em áreas específicas evitando, assim, interferir com a circulação pedonal. Por outro lado, devem possuir design inclusivo, para que todos lhes possam aceder, independentemente das suas condições físicas.

9. Abrigo



Abrigo

Foram registados, abrigos de transporte público que condicionam a acessibilidade da via pública.

O problema associado a estes abrigos de transporte coletivo, são a sua localização, pois não permite obter um percurso com uma largura mínima de 0,80m numa extensão não superior a 0,60m ou 0,90m numa extensão não superior a 1,50m.

Dada a volumetria destes elementos, recomenda-se que estes sejam localizados em passeios cujas dimensões do mesmo possam garantir um percurso acessível, ou a sua substituição por postiletes, elementos de menor envergadura.

10. Armário de Infraestruturas



Armário de Infraestruturas

Este elemento é comum nas nossas cidades e é frequentemente colocado num espaço que deveria ser de uso exclusivo dos peões.

Os armários de infraestruturas são normalmente colocados nos passeios junto às fachadas dos edifícios, o que por vezes condiciona a passagem das pessoas, por não permitirem uma largura mínima de 0,90m de passeio livre.

11. Sinais de Trânsito



Sinais de Trânsito

A sinalização vertical constitui um elemento essencial para o bom entendimento das regras de trânsito e interação entre automobilistas e peões. Sendo assim, este é um elemento indispensável à vivência nos centros urbanos e a sua localização na via pública deve ser cuidada a fim de não constituir obstáculo à livre circulação pedonal.

Os problemas principais desta barreira incidem em duas situações: na sua localização, geralmente centrada a meio dos passeios ou nos canais e atravessamento de passadeiras e na altura livre de posicionamento da placa do sinal em relação ao pavimento, facto que gera acidentes frequentes com pessoas mais distraídas, sendo uma armadilha ainda mais evidente para pessoas com baixa acuidade visual.

12. Floreira



Floreira

A utilização de floreiras na via pública é frequente por diversos motivos, sendo um deles a ordenação do trânsito automóvel, impedindo determinados veículos de estacionar nos passeios. Contudo, as floreiras também se assumem, frequentemente, como elementos condicionantes da mobilidade e acessibilidade pedonal, devido à sua localização no percurso acessível e/ou ao seu design não inclusivo.

À semelhança de outros elementos urbanos, as floreiras não devem obstruir o percurso acessível de 1,20m ou de 0,90m numa extensão de 1,50m, nem se encontrarem diante de passagens de peões. Estes elementos devem possuir um design inclusivo, sem arestas vivas e com dimensões que permitam a sua fácil deteção, devendo-se encontrar fora dos percursos acessíveis, de forma a evitar acidentes.

Barreiras Móveis | Temporárias

13. Estacionamento abusivo



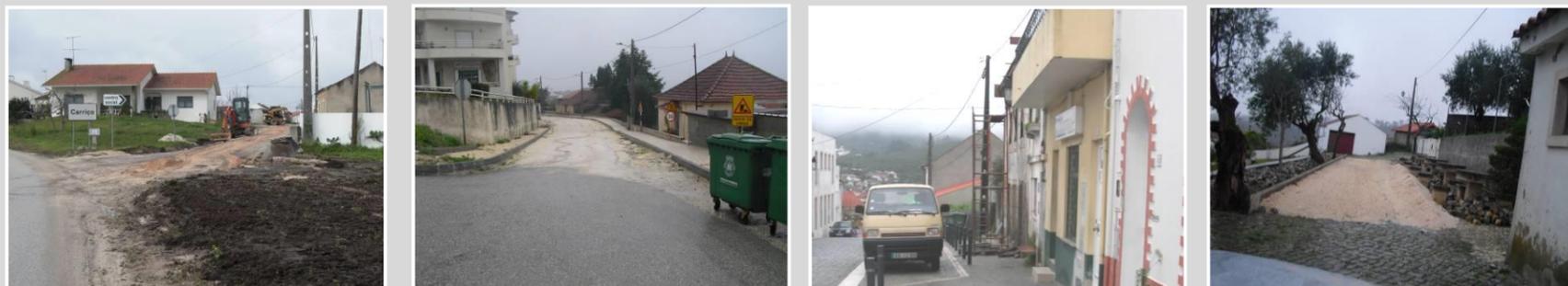
Estacionamento Abusivo

A falta de civismo associado a um desenho inadequado e à morfologia antiga de alguns territórios, leva a que o estacionamento abusivo seja uma das barreiras mais frequentes das nossas cidades e vilas e o Município de Pombal não é exceção.

Na área de intervenção foi possível verificar alguns arruamentos com estacionamento abusivo, como podemos ver nas imagens adjacentes.

A forma como os carros ocupam os passeios, faz com que as continuidades pedonais sejam constantemente interrompidas, retirando qualidade de vida aos transeuntes e perturbando a imagem dos lugares. Este tipo de obstáculo é igualmente perigoso, se tivermos em consideração invisuais, pessoas em cadeiras de rodas e pessoas com carrinhos de bebés, por exemplo, uma vez que são obrigados a desviar-se para a faixa de rodagem, não tendo outra alternativa de circulação.

14. Obra ou tapume



Obra ou tapume de obra

As obras públicas ou particulares e os tapumes são um tipo de barreiras específicas, porque na generalidade são barreiras móveis ou temporárias, devendo-se este facto, à forma despreocupada da sua implementação na via pública.

Na área de intervenção foram assinaladas, situações de ocorrência de obra e tapumes na via pública que condicionam ou impedem a normal circulação dos peões, não existindo alternativa para a circulação pedonal.

Temos como exemplos desta situação as imagens apresentadas.

15. Obstáculo comercial



Obstáculo comercial

Os obstáculos comerciais causam transtorno à passagem dos peões. As pessoas com mobilidade reduzida, com dificuldades temporárias de locomoção, ou transportando objetos volumosos, têm dificuldades acrescidas em identificar e desviarem-se destes elementos.

A insegurança acresce quando, em muitos dos casos os peões são obrigados a circular na via de trânsito, por não terem espaço suficiente no passeio para se deslocarem.

4.2.2. Análise dos Percursos

Após a análise das tipologias de barreiras presentes no território em causa, tanto arquitetónicas e urbanísticas como as consideradas temporárias e móveis, o resultado apresenta-se agora na forma de classificação dos dois tipos de percursos, como se pode observar na Figura 4.8.

Os percursos são diagnosticados como acessíveis ou inacessíveis, representados por diferentes cores e traçados nas plantas de condições de acessibilidade em anexo ao presente documento. Os percursos acessíveis representam-se com linha verde contínua e os percursos inacessíveis estão representados com linha vermelha descontinua. Esta distinção permite a igual perceção dos corredores por parte de pessoas com limitações visuais, principalmente os daltónicos.

Este diagnóstico permite que se identifiquem rapidamente as áreas mais problemáticas na temática da acessibilidade para que de uma forma organizada e hierarquizada, se possam realizar as intervenções que se revelarem oportunas, para suprimir as barreiras no território.

Assim, se conclui que as áreas em estudo, apresentam extensões de percursos que foram considerados inacessíveis, ou porque os passeios não possuem a largura mínima exigida pela legislação em vigor, ou porque se encontram com obstáculos fixos ou móveis que impedem a circulação segura e confortável do peão. Também, grande parte dos atravessamentos são inacessíveis, o que provoca a perda de continuidade e o sentido de circuito seguro e confortável para Todos.



Figura 4.8. Extratos da planta de condições de acessibilidade da área de intervenção de Vermoil do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade de Pombal – Programa RAMPA.

4.3.1. Diagnóstico da Freguesia de Abiúl

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos que se concentram na área de intervenção da freguesia de Abiúl. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano de Abiúl e consequente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção da freguesia de Abiúl é constituída pelos seguintes arruamentos: Rua da Praça de Touros, largo da Praça de Touros, Estrada da Serra do Sico, Estrada Municipal 501, Rua Direita, Rua António Terceiro, Rua do Celeiro, largo da Cruz e Largo da feira dos 6 (Rua Engenheiro Guilherme Gomes dos Santos).

Esta área corresponde ao núcleo central da freguesia e é certamente o local onde ocorrem as maiores dinâmicas, devido à presença de equipamentos e serviços importantes para as vivências da população, sendo eles, a Praça de Touros, a Extensão de Saúde, o Pólo Escolar, o Centro Social, Igreja Matriz de Nossa Senhora das Neves, Jardim do Adro, Cemitério e farmácia.

A morfologia urbana desta área é caracterizada por percursos lineares e pelo Largo da Praça de Touros ou pelo Largo da Cruz, locais por excelência de encontro e convívio da população.

O parque habitacional é constituído essencialmente por habitações unifamiliares, compostas na sua maioria por parcelas de terreno. Após a análise das tipologias de barreiras presentes no território em causa, foi possível entender quais foram as tipologias de barreiras à acessibilidade e mobilidade para todos mais frequentes, sendo elas a ausência e subdimensionamento de passeios, pavimento degradado ou irregular e ausência de passadeiras em alguns cruzamentos ou entroncamentos de vias.



Figura 4.9. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Abiúl

O presente relatório pretende diagnosticar os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos na área de intervenção da freguesia de Abiul. A análise que se apresenta de seguida, é baseada na atual legislação em vigor, o DL 163/2006 de 8 de Agosto, segundo a qual, o espaço público deve ser provido de percursos acessíveis, com passeios de 1,20m ou 1,50m (em vias estruturantes), livres de barreiras arquitetónicas ou temporárias.

Neste sentido, o diagnóstico efetuado através das plantas e fotografias do levantamento realizado pela equipa técnica da mpt®, avalia a área de intervenção da freguesia de Abiul como um espaço urbano inacessível, por não apresentar o exigido na lei.

Assim, os levantamentos efetuados em Abiul demonstram que as ruas apresentam-se desprovidas de percursos seguros e confortáveis para a circulação dos peões, uma vez que os obstáculos presentes são: a ausência de passeio ou a presença de passeios subdimensionados (de largura inferior a 1,20m), ausência ou má execução do rebaixamento do lancil do passeio no acesso às passadeiras, ausência de passadeiras em alguns cruzamentos e entroncamentos de vias, necessidade de remarcação de algumas passadeiras existentes e degraus, escadas ou rampas.

A presença de barreiras à acessibilidade e mobilidade para Todos faz, com que as vias que constituem a área de intervenção de Abiul, sejam classificadas, como corredores inacessíveis (linha descontinua a vermelho), como se pode ver, no extrato da planta representado na imagem adjacente, à exceção da Rua nova, sem designação, das escolas e extensão de saúde.

A **ausência de passeios** é a barreira que acarreta maiores dificuldades à circulação do peão e insegurança aos utilizadores no geral do espaço público, pelo facto de não haver uma limitação física da via. Este problema verificou-se,

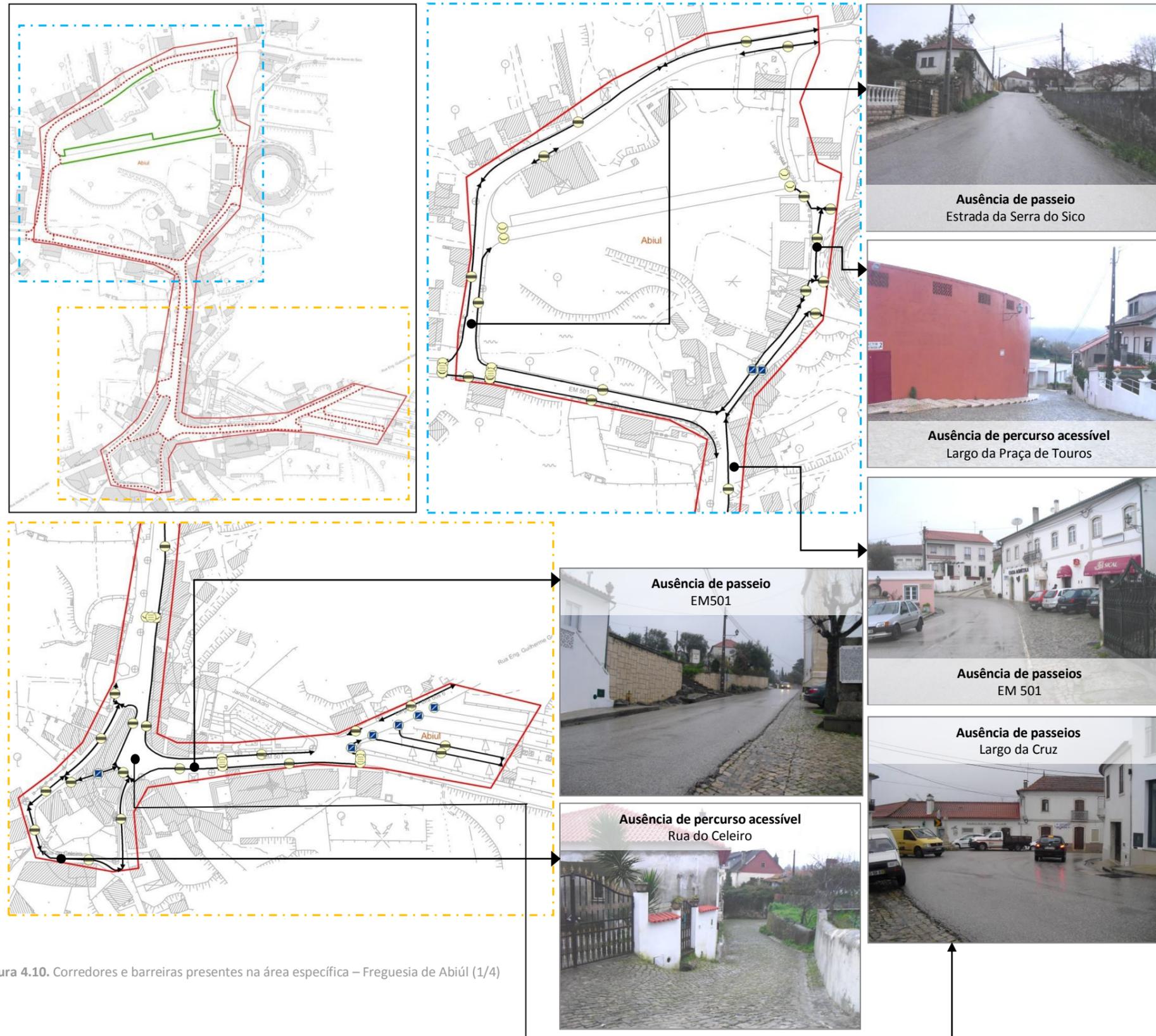


Figura 4.10. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Abiul (1/4)

de um modo geral, em todas as vias que constituem a área de intervenção de Abiúl, como se pode ver nas imagens.

Os **passaios subdimensionados** foram outro dos problemas registados, como por exemplo, na Estrada Municipal 501, na Estrada da Serra do Sico ou mesmo numa extensão da Rua do Celeiro. Este tipo de problema não permite a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões ou que circulem com o apoio de cadeira de rodas, muletas ou andarilhos.

Para garantir a acessibilidade e mobilidade de todos os cidadãos que circulem a pé em Aradas, deve ser garantido um percurso contínuo de 1,20m de largura e livre de obstáculos.

Outra das barreiras identificadas na área de intervenção de Abiúl encontra-se relacionada com as **passagens de peões**. Estas infraestruturas são fundamentais no espaço público, pois garantem, a segurança dos peões no atravessamento das vias. Foram identificadas algumas passagens de peões que não cumprem os princípios definidos na Secção 1.6. Passagens de peões de superfície do DL 163/2006. Assim desta forma, uns dos principais problemas identificados foram: rebaixamentos mal executados (altura do lancil do passeio é superior a 0,02m) e ausência de rebaixamentos, entre outros.

Verificou-se ainda, a falta de passadeiras em alguns cruzamentos e entroncamentos de vias, tornando-se fundamental garantir a continuidade dos percursos pedonais, e ainda mais importante, a segurança de todos os utilizadores da via pública.

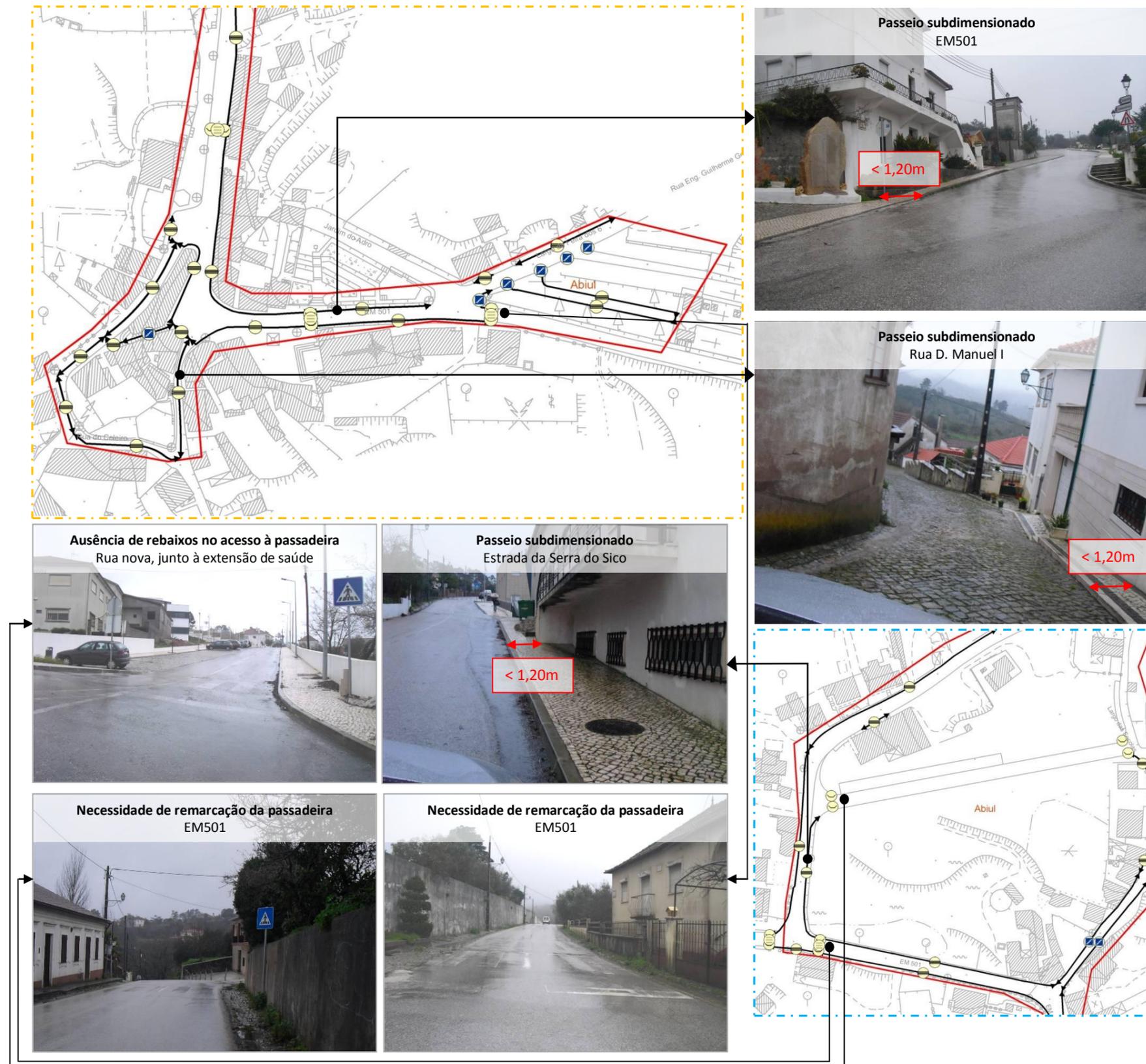


Figura 4.11. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Abiúl (2/4)

É imperativo a implementação de passeadeiras, nomeadamente nas vias de maior movimento, quer de população quer de automobilistas.

Foram várias as situações de **degraus, escadas ou rampas** que não cumprem o estipulado pela lei, detetadas na área de intervenção da freguesia de Abiul, nomeadamente junto à Praça de Touros e na Rua da Praça de Touros, junto ao cemitério e Largo da Feira, no Largo da Cruz junto à farmácia e no acesso ao Jardim do Adro.

As escadas na via pública devem respeitar o estipulado na Secção 1.3, 1.4 e 2.4 do DL 163/06 de 8 de Agosto. Nesse sentido, entre outras características, as escadas devem possuir faixas de aproximação com textura e cor contrastante, os degraus devem possuir as relações dimensionais estipuladas e devem contemplar corrimãos de ambos os lados, centrais ou ambos (dependendo da largura). Quando não existe a possibilidade de garantir no mínimo um passeio de 1,20m de largura, as escadas de acesso aos edifícios devem garantir um percurso acessível de 0,80m numa extensão máxima de 0,60m, ou 0,90m numa extensão não superior a 1,50m. Como se pode observar nas imagens, esta exigência nem sempre se verifica, existindo degraus ou escadas a obstruir os percursos acessíveis, podendo causar acidentes.

Relativamente aos degraus/rampas existentes nos passeios de acesso ao Largo da Feira, como se apresenta na imagem no canto inferior direito, estes desníveis assumem inclinações superiores às permitidas por lei, constituindo nos locais indicados em planta de barreiras, obstáculos à acessibilidade e mobilidade de Todos. Neste sentido, os pisos e seus revestimentos deveriam possuir uma inclinação máxima inferior a 5% na direção do percurso e não superior a 2% na direção transversal ao percurso, de acordo com o constante no ponto 4.7.5 da secção 4.7 da lei das acessibilidades. Esta situação pode originar graves acidentes, principalmente a pessoas com baixa acuidade visual, invisuais, crianças, idosos ou pessoas mais distraídas. Por outro lado, esta barreira é um obstáculo que se torna intransponível, para as pessoas em cadeira de rodas.

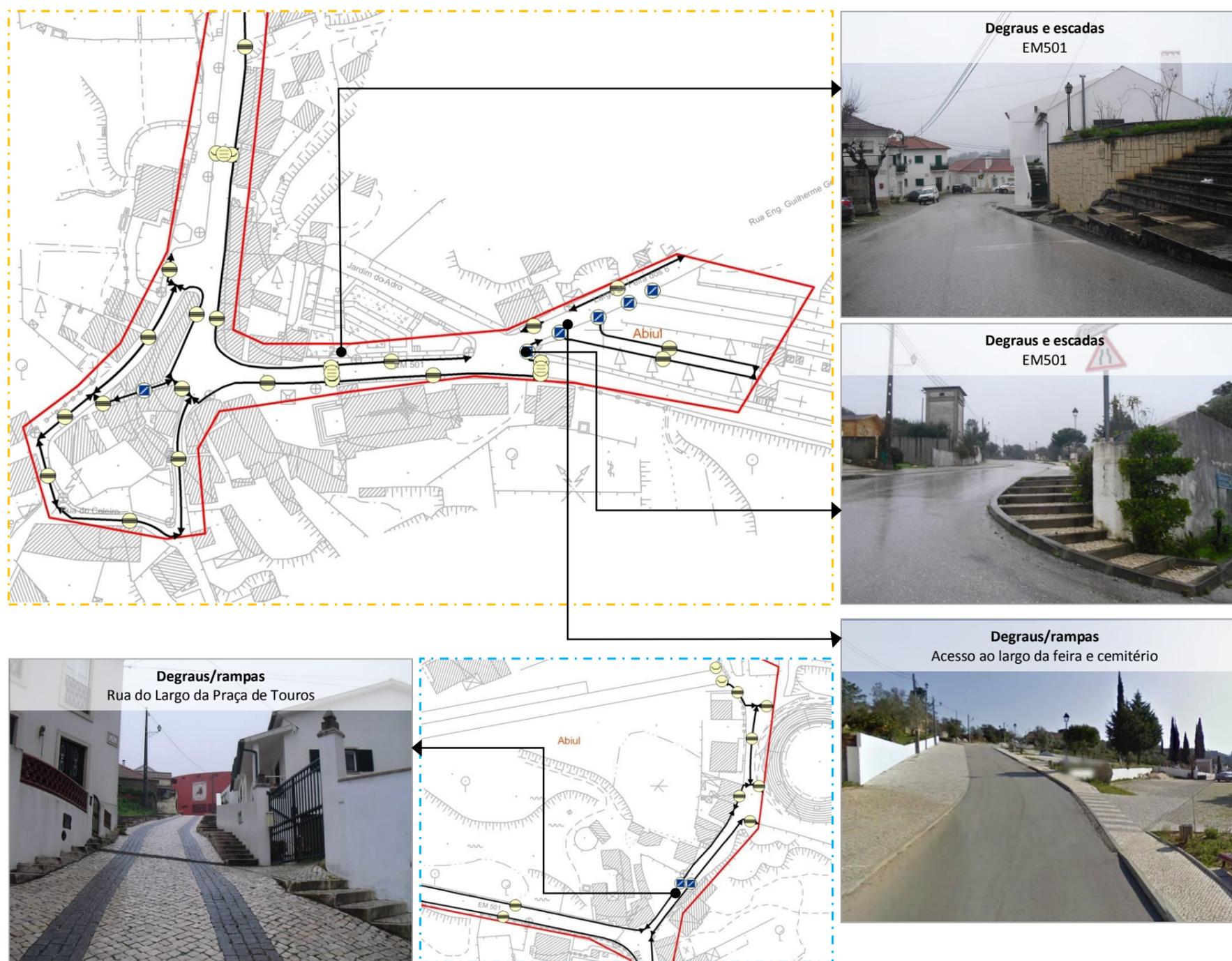


Figura 4.12. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Abiúl (3/4)

4.3.2. Diagnóstico da Freguesia de Albergaria do Doze

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos que se concentram na área de intervenção da freguesia de Albergaria dos Doze. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano de Albergaria dos Doze e conseqüente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção da freguesia de Albergaria dos Doze é constituída pelos seguintes arruamentos: Rua do Chorão, Rua de Pombal, Rua da Cartaria, Rua Principal, Rua do Castelo, Rua do Colégio, Rua Nova da Igreja e ainda a Praça da Igreja Velha. Esta área corresponde ao núcleo central da freguesia e é certamente o local onde ocorrem as maiores dinâmicas, devido à presença de equipamentos e serviços importantes para as vivências da população, sendo eles, a Junta de Freguesia, o Centro Escolar de Albergaria dos Doze, os Bombeiros Voluntários e Igreja.

A morfologia urbana desta área é caracterizada por percursos lineares, onde as habitações de caráter unifamiliar se dispõem ao longo da via e pela Praça da Igreja Velha, locais por excelência de encontro e convívio da população. A freguesia é dividida pela linha férrea, existindo a Igreja Nova do outro lado desta infraestrutura.

Após a análise das tipologias de barreiras presentes no território em causa, foi possível entender quais foram as tipologias de barreiras à acessibilidade e mobilidade para todos mais frequentes, sendo elas a ausência e subdimensionamento de passeios, ausência de passadeiras em alguns cruzamentos ou entroncamentos de vias, passadeira a terminar em estacionamento, necessidade de remarcação de algumas passadeiras existentes, degraus e ainda obstáculos comerciais.



Figura 4.13. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Albergaria dos Doze

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos, apresenta-se um quadro síntese, com as tipologias de barreiras existentes em alguns arruamentos da área de intervenção:

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de Albergaria dos Doze																																						
Barreiras	Semáforo	Candeiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abriço de Transportes Colectivos	Degrau, Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio	Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio	Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bolas, Prumos ou Mecos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parcómetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-Incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira				
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lançil superior ao estabelecido no DL 163/2006	Re-marcação	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização		Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização			
Rua do Chorão										X	X																											
Rua de Pombal									X	X	X																											
Rua da Cartaria										X	X																											
Praça da Igreja Velha										X	X	X																										
Rua do Colégio											X	X																										
Rua do Castelo											X																											
Rua Nova da Igreja					X						X	X																									X	
Rua Principal										X	X	X																										

Em matéria de acessibilidade e mobilidade para todos, verificou-se que as vias que constituem a área de intervenção da freguesia de Albergaria dos Doze foram classificadas, na sua maioria por percursos pedonais inacessíveis (linha descontinua a vermelho), como se pode ver nas imagens adjacentes.

A principal barreira diagnosticada nas vias que constituem a presente área em análise foi a ausência total de passeios na maioria das vias. Esta tipologia de barreira é aquela que apresenta maior gravidade, devido a não garantir qualquer percurso acessível, quer a pessoas de mobilidade reduzida, quer a pessoas sem qualquer condicionante em termos de mobilidade, obrigando os peões a circular na via de trânsito automóvel. Este facto é agravado se considerarmos que aqui o público-alvo é maioritariamente constituído por idosos, ou seja, dos grupos sociais mais vulneráveis em termos de mobilidade. São exemplos desta problemática, entre outras, as ruas Principal, de Pombal, da Cartaria, do Castelo ou da Igreja Nova.

Ainda relacionado com os passeios, verificaram-se extensões de passeio por exemplo na Rua do Colégio, na Rua Principal ou na Praça da Igreja Velha, os quais não cumprem a largura mínima de 1,20m, segundo o DL 163/2006. Os passeios subdimensionados não permitem a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões ou que circulem com o apoio de cadeira de rodas, muletas ou andarilhos.

É imperativo que o espaço público de Albergaria dos Doze, nomeadamente, junto a áreas residenciais, equipamentos, serviços e bens, se encontre provido de passeios, de forma a garantir segurança e conforto a todos os cidadãos que se desloquem a pé.

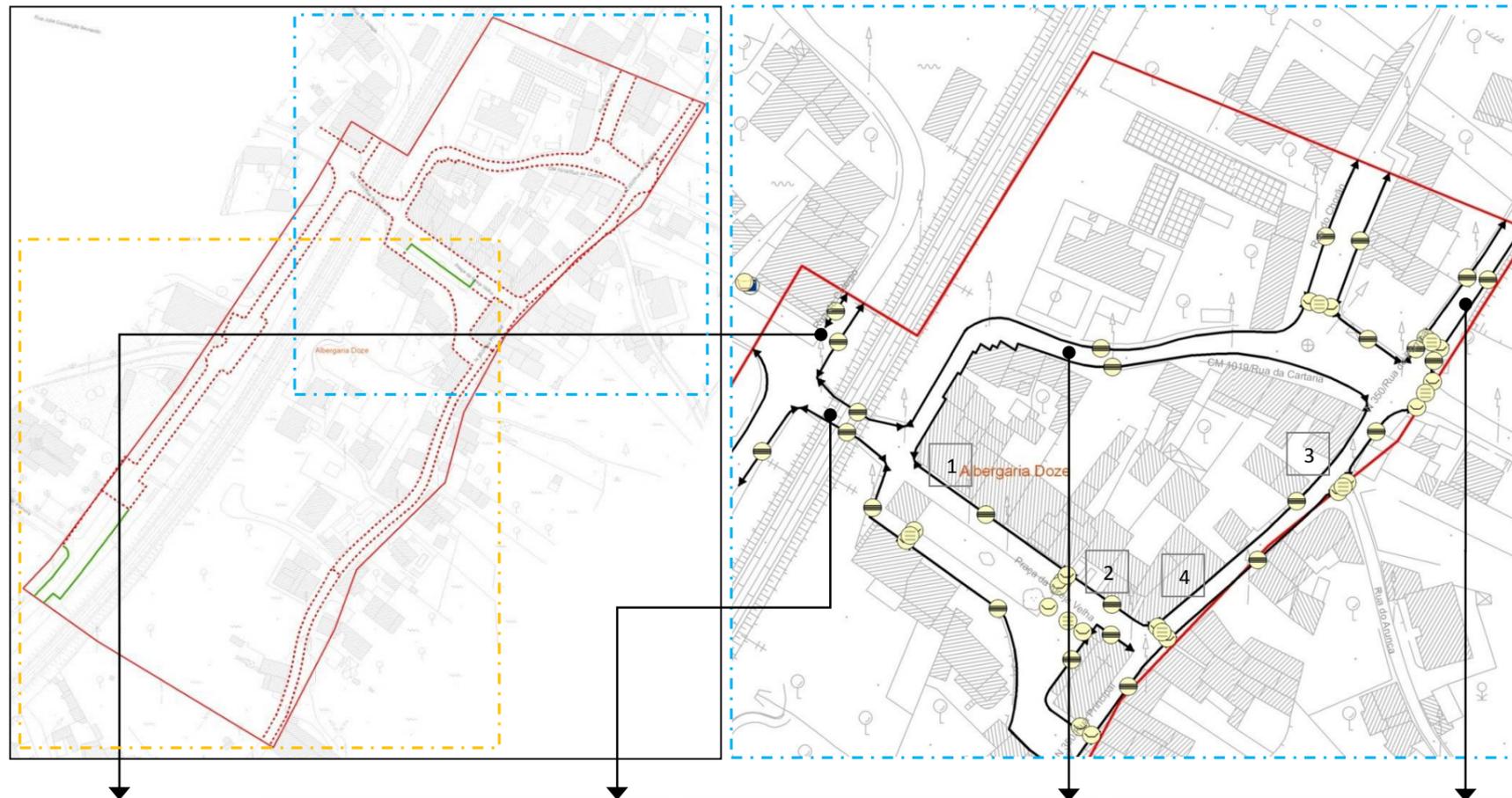


Figura 4.14. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Albergaria dos Doze(1/3)



Ao longo de quase todas as vias da freguesia de Albergaria dos Doze verificou-se a ausência de passadeiras, elos de ligação fundamentais entre vias e essenciais para garantir a segurança a todos os utilizadores da via pública. As passadeiras anotadas aquando dos levantamentos e presentes nas Plantas de Tipologias de Barreiras, não se encontram em conformidade com a Secção 1.6. Passagens de peões de superfície do DL 163/2006, como acontece por exemplo na Rua Principal, como ilustrado na imagem anexa. Assim, desta forma, as passagens de peões devem possuir a pintura em zebra de cor contrastante e serem visíveis. O acesso às mesmas deve ser rebaixado, sendo que a altura do lancil em toda a largura não deve ser superior a 0,02m e o pavimento do passeio adjacente deve possuir uma inclinação não superior a 8% na direção da passagem de peões e não superior a 10% na direção do passeio. A aplicação de pavimento texturado em T, preferencialmente em cor *bordeaux*, é ainda aconselhado para orientação de invisuais, segundo a Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO).

Ainda relacionado com as passagens de peões registou-se em quase todos os cruzamentos e entroncamentos de vias, a inexistência destas infraestruturas, como acontece na Rua da Igreja Nova, Praça da Igreja Velha, ao longo da Rua Principal, Rua de Pombal ou Rua do Chorão. É imperativo a implementação de passadeiras, de forma a garantir a continuidade dos percursos e a segurança de todos, no geral. Estes locais encontram-se identificados, na planta do espaço público em anexo.

As imagens apresentadas, da área de intervenção de Albergaria dos Doze, elucidam claramente as dificuldades sentidas pelos peões que percorrem territórios não acessíveis.

Figura 4.15. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Albergaria dos Doze(2/3)

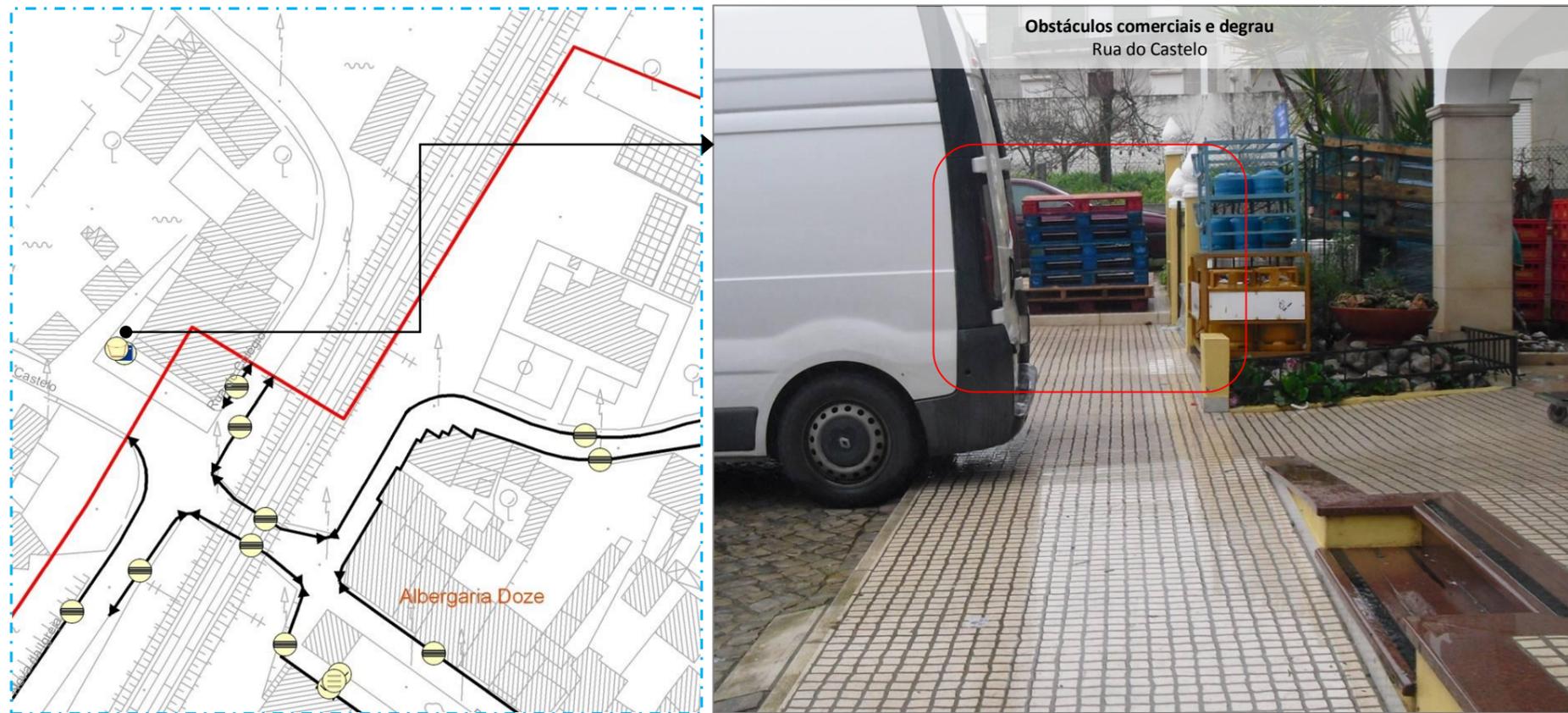


Figura 4.16. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Albergaria dos Doze(3/3)

Na Rua da Igreja Nova foram identificados degraus de acesso à Igreja, a interromper o passeio, como se pode ver na imagem da página anterior. Para que estes elementos não sejam considerados barreiras, deve ser garantido, um percurso alternativo, ou seja, não cumprem com as orientações técnicas descritas na Secção 1.3. Escadarias na via pública do DL 163/2006 de 8 de agosto.

Ainda nesta rua foi registada uma passadeira a terminar em estacionamento, facto que condiciona a mobilidade e segurança de qualquer transeunte, seja ele portador de mobilidade reduzida ou não, no atravessamento desta passadeira.

Na Rua do Castelo foram ainda verificados um degrau e obstáculos comerciais a obstruírem o percurso pedonal, como demonstra a imagem anexa.

4.3.3. Diagnóstico da Freguesia de Almagreira

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos que se concentram nas áreas de intervenção da freguesia de Almagreira. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata, para a melhoria da qualidade do ambiente urbano para os cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção da freguesia de Almagreira é constituída pelos seguintes arruamentos: Rua Padre Manuel Duarte Marques (EM529), Rua do Silêncio (EM529), Rua do Rossio (EM529), Travessa dos Desportos, Rua Dona Inês Sul (CM1012) e Rua dos Serviços Sociais.

A mancha urbana presente nesta área segue o tipo de povoamento linear contínuo, concentrando algumas funções de apoio, como cemitério, campo de jogos, igreja e junta de freguesia; o parque habitacional existente caracteriza-se por habitações unifamiliares.

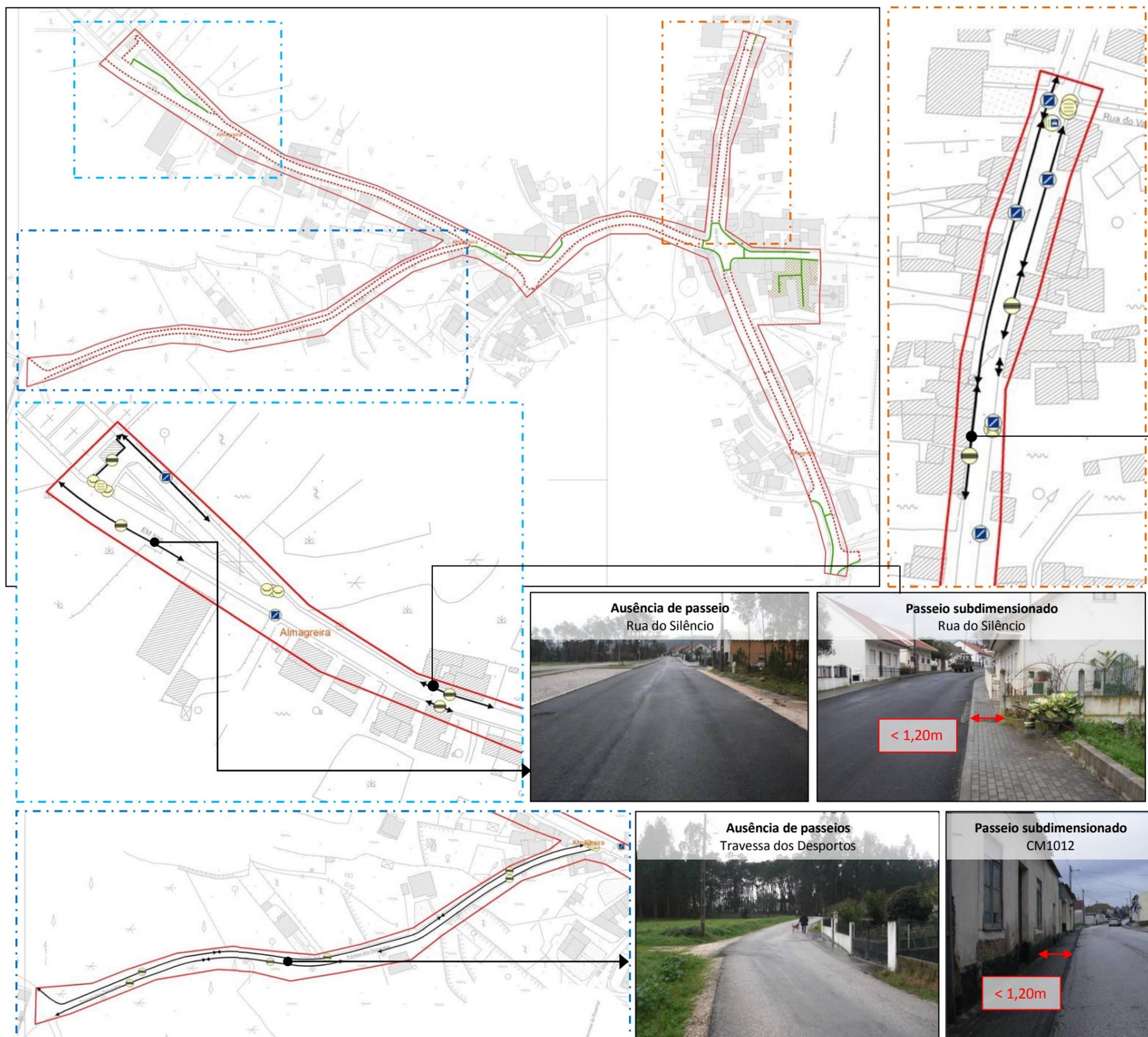
Refere-se que os nomes de ruas aqui presentes advieram de duas fontes de informação, da Câmara Municipal de Pombal e do Sapo Mapas.



Figura 4.17. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Almagreira

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos, apresenta-se um quadro síntese, com as tipologias de barreiras existentes em alguns arruamentos da presente área de intervenção:

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de Almagreira																																				
Barreiras	Semáforo	Candeiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abriço de Transportes Colectivos	Degrau, Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio	Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio	Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bóias, Prumos ou Mecos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parómetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-Incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira		
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lançamento superior ao estabelecido no DL 163/2006	Re-marcção	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização		
Rua do Silêncio (EM529)					X		X			X	X	X																								
Rua do Rossio (EM529)		X			X		X			X	X																									
Travessa dos Desportos							X			X	X																									
Rua Dona Inês Sul (CM1012)					X		X		X	X	X	X						X						X												



Em matéria de acessibilidade e mobilidade para todos, verificou-se que as vias que constituem a área de intervenção da freguesia de Almagreira foram classificadas, na sua maioria por percursos pedonais inacessíveis (linha descontinua a vermelho), como se pode ver nas imagens adjacentes.

A principal barreira diagnosticada nas vias que constituem a presente área em análise foi a ausência total de passeio, por exemplo na Travessa dos Desportos e degraus/rampas, que têm a ver com as cotas de soleiras das habitações. A ausência de passeios é a tipologia de barreira que apresenta maior gravidade, devido a não garantir qualquer percurso acessível, quer a pessoas de mobilidade reduzida, quer a pessoas sem qualquer condicionante em termos de mobilidade, obrigando os peões a circular na via de trânsito automóvel. Este facto é agravado se considerarmos que aqui o público-alvo é maioritariamente constituído por idosos, ou seja, o grupo social mais vulnerável em termos de mobilidade. A envolvente à igreja é dos únicos locais onde foram registados passeios com a largura regulamentar e livres de obstáculos, daí serem classificados como corredores acessíveis, como se pode ver no extrato da planta adjacente.

Ainda relacionado com os passeios, verificaram-se algumas extensões de passeio na Rua Dona Inês Sul (CM1012) ou na Rua do Silêncio, os quais não cumprem a largura mínima de 1,20m, segundo o DL 163/2006. Os passeios subdimensionados não permitem a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões ou que circulem com o apoio de cadeira de rodas, muletas ou andarilhos.

Refere-se ainda, que estas vias não foram consideradas acessíveis em ambos os lados, devido a existência de outras tipologias de barreiras, tais como: presença de candeeiros de iluminação pública, degraus, escadas ou rampas, ausência de atravessamentos, passadeira a terminar em estacionamento e

Figura 4.18. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Almagreira (1/2)

estacionamento abusivo, de seguida descritas.

Verificou-se a presença de vários **desníveis** em determinadas entradas de habitações, tanto na Rua do Rossio como na Rua Dona Inês Sul (CM1012) os quais não cumprem as inclinações dispostas na lei. Segundo a mesma legislação, a inclinação admitida deve ser inferior a 5% na direção do percurso e não superior a 2% na direção transversal ao percurso.

Ao longo de todas as vias que compõem a freguesia de Almagreira verificou-se, a **ausência de passeiras**, elos de ligação fundamentais entre vias e essenciais para o atravessamento seguro e confortável do peão.

Estas infraestruturas são fundamentais no espaço público, pois garantem, a segurança dos peões no atravessamento das vias. Foram identificadas algumas passagens de peões que não cumprem os princípios definidos na Secção 1.6. Passagens de peões de superfície do DL 163/2006. Assim desta forma, uns dos principais problemas identificados foram: rebaixamentos mal executados (altura do lancil do passeio é superior a 0,02m), ausência de rebaixamentos, necessidade de remarcação de passeiras existentes, entre outros.

Ainda na extensão norte da rua Dona Inês Sul (CM1012), junto à extensão de saúde, foi registada uma **passadeira a terminar em estacionamento**, facto que condiciona a mobilidade e segurança de qualquer transeunte, seja ele portador de mobilidade reduzida ou não, no atravessamento desta passadeira.

A presença de um **candeeiro de iluminação pública** na Rua do Rossio e de **contentores do lixo** a obstruir o passeio na Rua Dona Inês Sul (CM1012) constituem outros exemplos de tipologias de barreiras presentes na área de intervenção de Almagreira. Segundo o ponto 4.3.3 da Secção 4.3 do DL 163/06, embora a largura livre exigida por lei seja de 1,20m “podem existir troços dos percursos pedonais com uma largura livre inferior”, desde que cumpram o seguinte: possua uma largura mínima de 0,80m, numa extensão até 0,60m de comprimento; ou possua uma largura mínima de 0,90 numa extensão entre 0,60m e 1,50m.”, os elementos anteriormente mencionados constituem barreira por não permitirem um corredor livre mínimo de 0,90m.

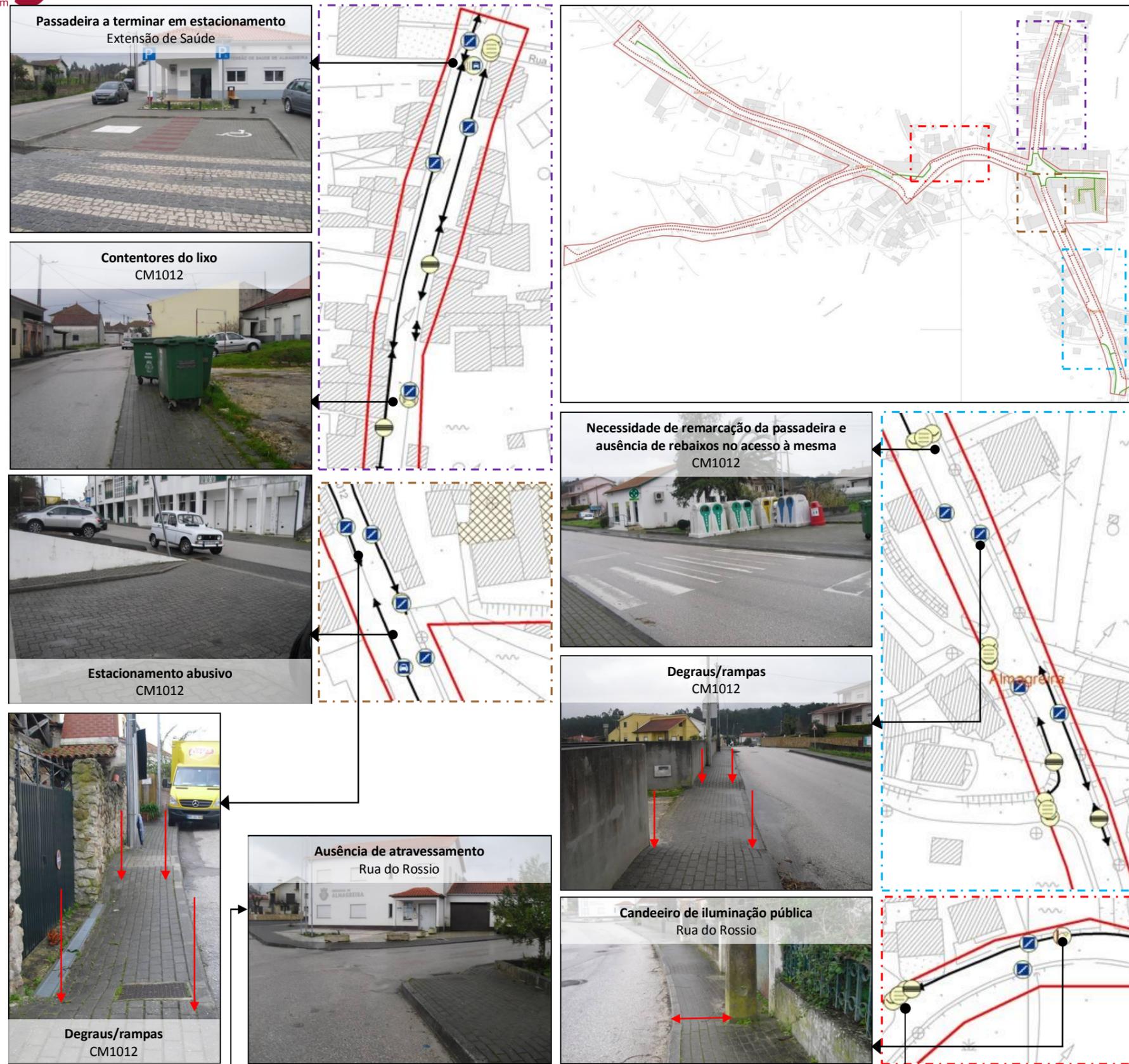


Figura 4.19. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Almagreira (2/2)

4.3.4. Diagnóstico da Freguesia de Carnide

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos, que se concentram na área de intervenção de Carnide. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano de Carnide, e conseqüente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção integra o aglomerado habitacional que se estende ao longo da rua do Cemitério, rua da Igreja e Rua Principal (CM1038-2).

O núcleo urbano em estudo, é composto essencialmente por habitação unifamiliar térrea, normalmente com um piso, acompanhando a principal via do lugar. As habitações encontram-se à face da estrada e o restante terreno de cada parcela desenvolve-se para o interior.

Após a análise dos elementos cartográficos e fotográficos resultantes dos trabalhos de levantamento efetuados, foi possível diagnosticar as tipologias de barreiras aqui presentes e, entender os diversos problemas que condicionam a plena circulação de todos os cidadãos em Carnide.

As diversas barreiras levantadas em Carnide não permitem a presença de percursos contínuos, seguros e confortáveis, destinados à circulação de peões. O subdimensionamento de passeios e a ausência de passeadeiras são os principais problemas diagnosticados, esta problemática afeta a segurança dos cidadãos independentemente do seu grau de capacidade física e sensorial, já que as pessoas são obrigadas a circular na via de trânsito, a par com os automóveis.



Figura 4.20. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Carnide

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos encontradas, apresenta-se um quadro síntese, apresentando-se as tipologias de barreiras presentes em alguns arruamentos da área de intervenção:

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de Carnide																																			
Barreiras	Semáforo	Candeieiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abriço de Transportes Colectivos	Degrad. Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio	Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio	Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bolas, Prumos ou Me cos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parçómetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-Incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira	
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lancil superior ao estabelecido no DL 163/2006	Re-marcação	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização		Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	
Rua do Cemitério					X					X		X																							
Rua da Igreja					X		X		X	X	X	X								X										X					
Rua Principal (CM1038-2)					X		X			X		X								X				X											



Figura 4.21. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Carnide (1/2)

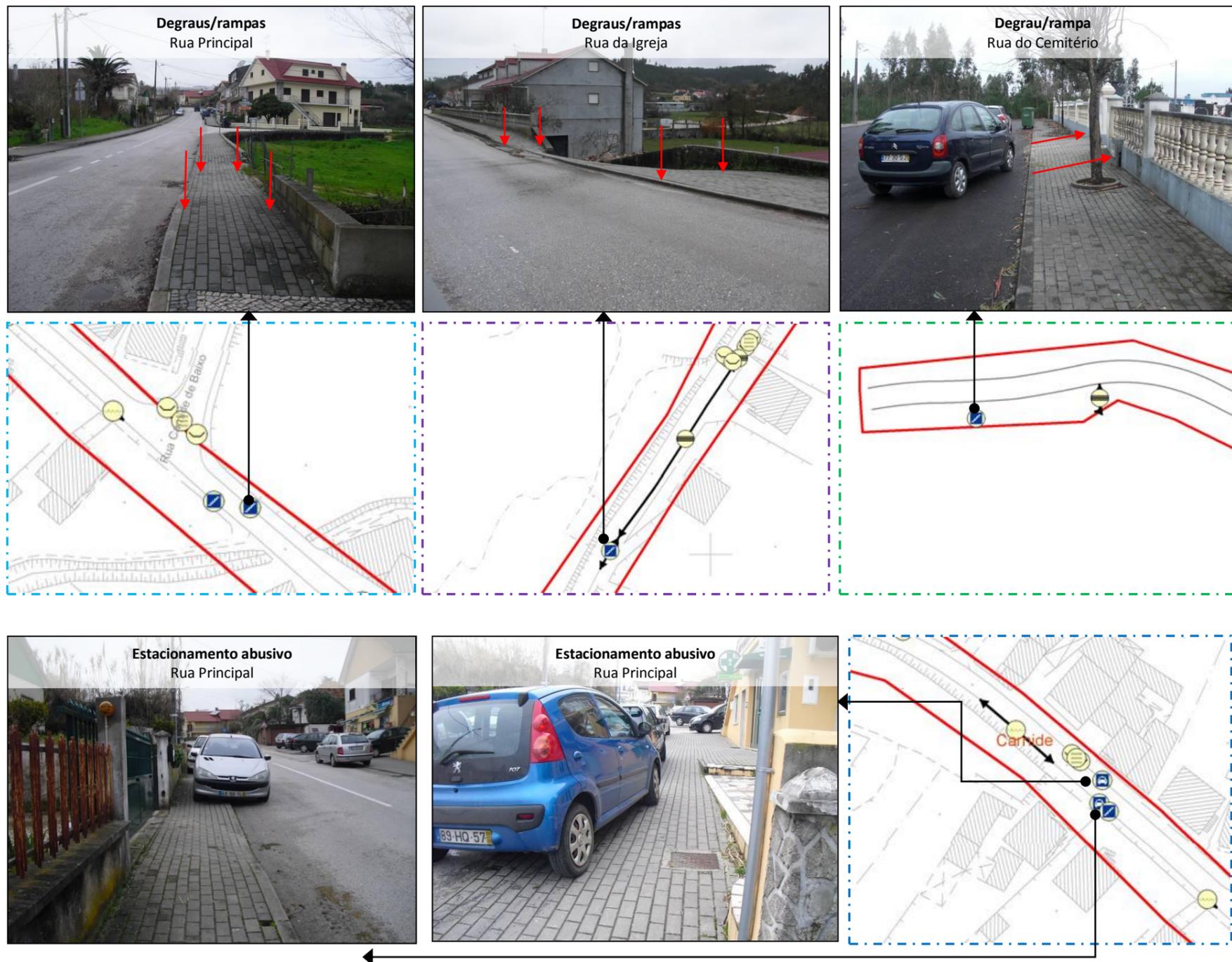
Como se pode observar na imagem, a rua da Igreja possui uma extensão de **pavimento degradado**, obrigando o peão a circular na faixa automóvel. As vias que apresentam estas características traduzem-se numa total limitação à circulação pedonal. Estas apresentam-se na sua maioria em mau estado de conservação (lombas, buracos, materiais soltos, etc.), acarretando dificuldades e insegurança a quem se desloca nesta vias. A mesma situação se verifica em algumas extensões da Rua Principal.

A rua da Igreja, sendo uma via estruturante de Carnide, apesar de possuir passeios em ambos os lados, estes são na sua maioria **subdimensionados** ou encontram-se com o pavimento irregular.

Pela sua dinâmica, esta via devia possuir passeios com largura de 1,50m, de forma a garantir a segurança dos peões que aí circulem. Esta tipologia de barreira, é aquela que apresenta maior gravidade, devido a não garantir qualquer percurso acessível, quer a pessoas de mobilidade reduzida, quer a pessoas sem qualquer condicionante em termos de mobilidade, obrigando os peões a circular na via de trânsito automóvel.

As **passagens de peões** são, igualmente, elementos extremamente importantes para a mobilidade dos cidadãos, principalmente nas vias com maior tráfego automóvel.

A rua do Cemitério, a rua da Igreja e a rua Principal, encontram-se desprovidas de passagens de peões em alguns entroncamentos e cruzamentos importantes e algumas passadeiras existentes necessitam de remarcação, factos que causam a insegurança no atravessamento destas ruas. De acordo com a legislação em vigor (DL 163/06), as passadeiras devem possuir pintura em zebra de cor contrastante e serem bem visíveis. O pavimento texturado em T, preferencialmente em cor bordeaux, é ainda aconselhado para orientação de invisuais. Foi ainda identificada em levantamento, na Rua da Igreja, uma passadeira a terminar em estacionamento, como apresentado na imagem anexa.



Na área de estudo em análise, foram registadas algumas situações em que, por um motivo ou outro, a mobilidade é impedida pela existência de **degraus, escadas ou rampa**. De facto, é a forma completamente deficiente como estes elementos surgem no espaço (geralmente sem alternativa), faz com que se associe a questão das barreiras aos degraus, escadas ou rampas.

Aliás, a existência de degraus, escadas ou rampas é uma constante em toda a área de intervenção, verificando-se assim a existência de rampas com inclinação acentuada, por exemplo no acesso ao cemitério, tendo a configuração de ondas. E por fim, este tipo de problema também foi verificado nas entradas de garagens ou edifícios, devido aos acentuados rampeamentos dos passeios, como acontece na Rua da Igreja ou na Rua Principal.

Foram registados em levantamento casos de **estacionamento abusivo**, principalmente na Rua Principal que, embora de carácter temporário, ocupam o passeio impedindo a passagem de qualquer cidadão independentemente da sua capacidade física, sendo os invisuais os mais afetados, devido à sua variação no tempo e espaço.

Figura 4.22. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Carnide (2/2)

4.3.5. Diagnóstico da Freguesia de Carriço

À semelhança das áreas analisadas anteriormente, na área atualmente em análise – freguesia de Carriço, é possível verificar a inexistência de percursos contínuos, quer pela ausência ou subdimensionamento de passeios quer pela ausência de atravessamentos, quer pelas condições irregulares do pavimento presente, ou por outras barreiras à acessibilidade e mobilidade – caracterizando-se esta área pela presença de percursos totalmente inacessíveis (linha a tracejado vermelho), apresentado na imagem de corredores na página a seguir.

A área de intervenção correspondente à freguesia de Carriço apresenta uma morfologia urbana bastante dispersa, composta por habitações unifamiliares dispostas ao longo dos principais arruamentos: Rua da Igreja, Rua da Padaria, Avenida da Igreja, Rua da Chã, Rua da Mata do Urso (EM536), Rua da Escola e Estrada Nacional 109.

A Estrada Nacional 109 e a Rua da Mata do Urso, ao contrário das restantes vias, apresentam perfis de dimensões consideráveis, com grande tráfego automóvel, em detrimento da salvaguarda do tráfego pedonal.

Nesta área localizam-se ainda importantes equipamentos públicos, como por exemplo, a Escola Básica, a Pré-Primária, a extensão de saúde, a junta de freguesia a igreja e ainda o cemitério de Carriço.



Figura 4.23. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Carriço

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos encontradas, apresenta-se um quadro síntese, apresentando-se as tipologias de barreiras presentes em alguns arruamentos da área de intervenção:

		Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de Carrigo																																		
Barreiras	Semáforo	Candeieiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abrigo de Transportes Colectivos	Degrau, Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio	Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio	Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bolas, Prumos ou Mecos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parquímetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira		
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lançil superior ao estabelecido no DL 163/2006	Re-marcação	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização		Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	
Rua da Igreja										X	X																									
Rua da Padaria										X	X													X												
Avenida da Igreja										X									X	X																
Rua da Mata do Urso (EM536)										X	X																									
Rua da Chã											X														X											
Rua da Escola										X	X																									
Estrada Nacional 109							X		X																											



Figura 4.24. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Carriço (1/3)

À semelhança das áreas analisadas anteriormente, na área atualmente em análise – freguesia de Carriço, é possível verificar a inexistência de corredores pedonais acessíveis de 1,20m de largura e livres de obstáculos.

Como se observa nas imagens adjacentes, a ausência de passeios é um dos problemas mais frequentes em toda a área de intervenção da freguesia de Carriço.

Verificou-se assim na Estrada Nacional 109, Rua da Mata do Urso, Rua da Escola, Rua da Padaria e Rua da Chã a ausência de passeios em ambos os lados das vias. Esta tipologia de barreira é aquela que apresenta maior gravidade, devido a não garantir qualquer percurso acessível, quer a pessoas de mobilidade reduzida, quer a pessoas sem qualquer condicionante em termos de mobilidade.

O acesso aos equipamentos, como por exemplo ao Cemitério de Carriço, que se localiza numa área onde se verifica a total ausência de passeios em ambos os lados da via, é dificultando e acarreta graves dificuldades de mobilidade e insegurança aos peões e aos automobilistas, porque partilham a mesma via.

Na Avenida da Igreja verificou-se, em levantamento, extensões de pavimento irregular, degradado ou em mau estado de conservação. Esta condição dos passeios define-se como uma barreira urbanística, que frequentemente, se assume como uma armadilha para os peões, sobretudo para os mais idosos, devido à forma como estes se deslocam.



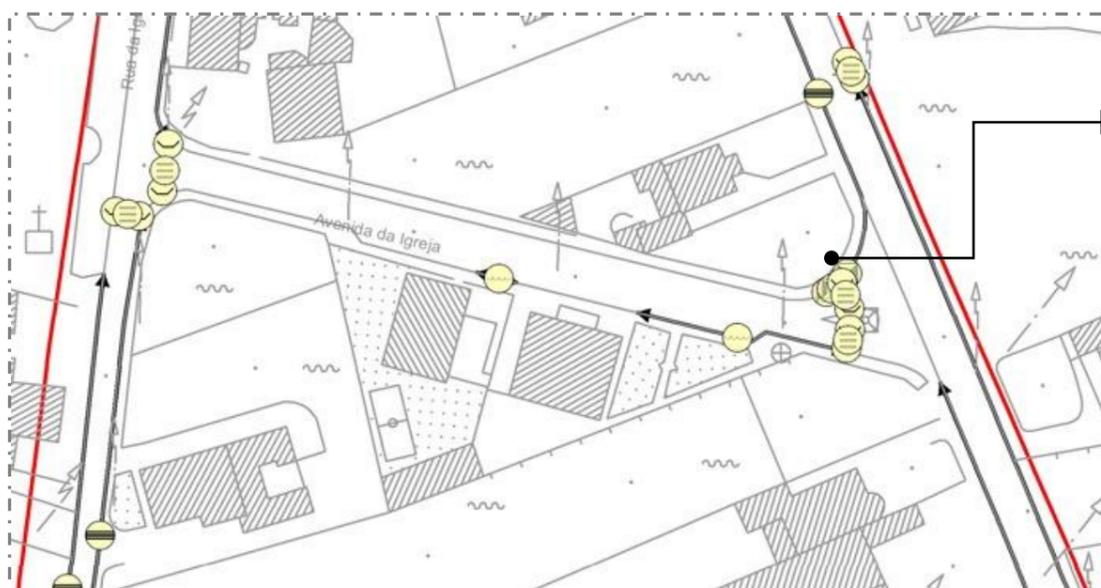
De uma forma geral, destaca-se a necessidade de reformulação das **passagens de peões**. Estas encontram-se, normalmente, em número insuficiente, e algumas das existentes verificam-se com a pintura gasta e rebaiços não executados de acordo com o DL 163/06. Ou seja, os rebaiços não acompanham a largura da passadeira, com uma inclinação não superior a 8% na direção da passagem de peões e não superior a 10% na direção do lancil do passeio e possuem altura superior a 0,02m. Não se verifica também um piso com textura e cor contrastantes, como boa prática para os utilizadores invisuais. Esta situação foi visível na Estrada nacional 109, junto ao cemitério e em extensões mais a sul.

Verificou-se ainda a ausência de passadeiras em áreas fundamentais para a travessia de peões na totalidade da restante área, como por exemplo no cruzamento da Rua das Escola com a EN 109, no cruzamento da EN 109 com a Rua de Lourçal ou mesmo até ao longo de toda a Rua da Igreja.

A existência de passadeiras em locais de cruzamento ou entroncamento de vias é, regra geral, fundamental para que se garantem as desejadas continuidades urbanas, salvaguardando a segurança dos automobilistas e, acima de tudo, dos peões enquanto percorrem o espaço público.

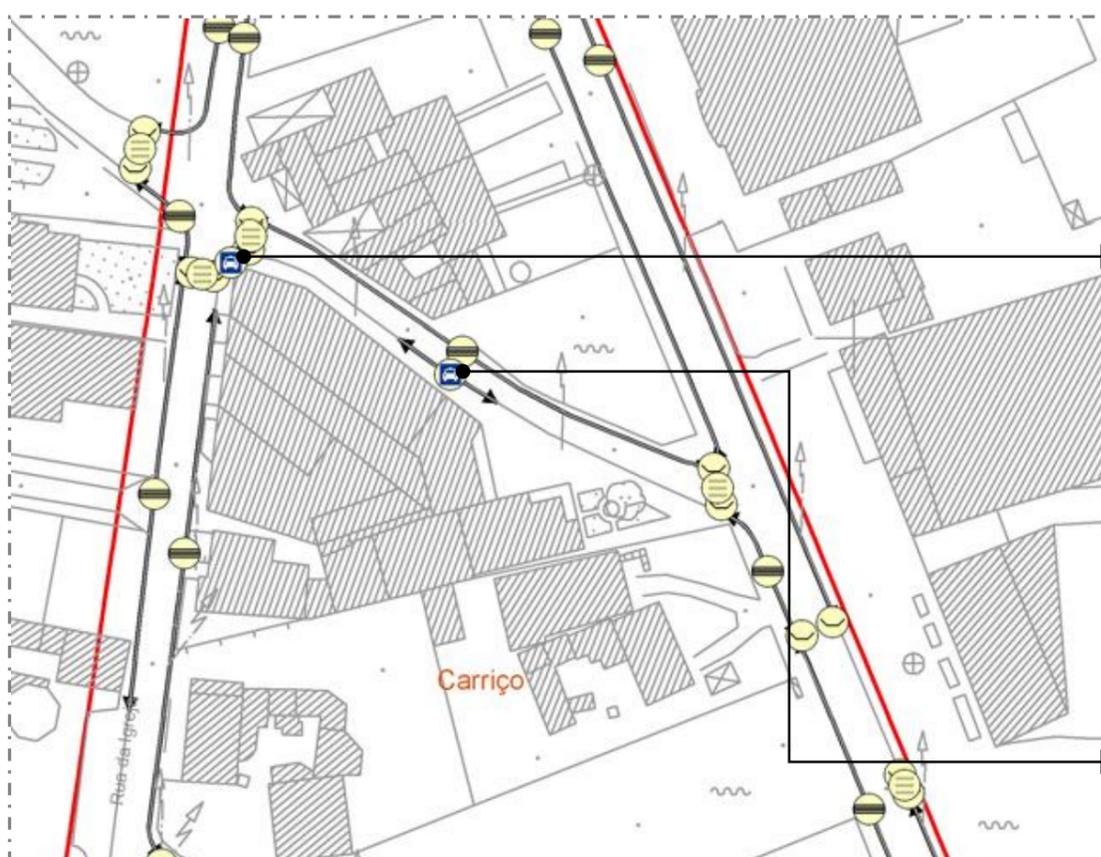
Foram identidades ainda situações de **obras** na Rua de Chã. Estas situações de obras foram consideradas barreiras, pelo facto de não garantir a largura livre mínima do passeio. Embora as obras sejam consideradas barreiras temporárias, estas devem-se encontrar devidamente sinalizadas e devem assegurar um percurso pedonal alternativo e acessível, bem como também devem encontrar-se devidamente sinalizadas, por forma a evitar acidentes, principalmente a pessoas de baixa acuidade visual.

Figura 4.25. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Carrico (2/3)



Os **contentores do lixo** são elementos urbanos fundamentais à salubridade dos centros urbanos e a sua função obriga à proximidade do passeio (utilização das pessoas) e da via de trânsito (recolha em camião próprio). Contudo, em diversos casos estes elementos apresentam-se como barreira à mobilidade pedonal, impedindo a plena vivência dos cidadãos.

Foram identificados contentores do lixo na Avenida da Igreja a interromper o percurso acessível.



Os contentores do lixo ou ecopontos devem ser localizados em áreas específicas evitando, assim, interferir com a circulação pedonal. Por outro lado, devem ainda, possuir design inclusivo, para que todos lhes possam aceder, independentemente das suas condições físicas.

Por último, na rua da Padaria e na Rua da Igreja, como ilustrado nas imagens adjacentes, foram registadas situações de **estacionamento abusivo**. A falta de civismo associada a um desenho urbano inadequado leva, a que o estacionamento abusivo seja, um dos maiores problemas das nossas cidades e vilas. A forma como os carros se apropriam dos espaços dos peões, faz com que as continuidades urbanas sejam constantemente interrompidas, retirando qualidade de vida aos transeuntes e perturbando a imagem das cidades e vilas.



A ocupação dos passeios pelos automóveis torna-se um obstáculo particularmente difícil para pais com carrinhos de bebés e pessoas em cadeira de rodas, uma vez que não têm outra alternativa a circulação, tendo na maior parte dos casos utilizar a via de circulação automóvel.

Figura 4.26. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Carricho (3/3)

4.3.6. Diagnóstico da Freguesia de Guia

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos que se concentram na área de intervenção da freguesia de Guia. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano de Guia e conseqüente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção da freguesia de Guia é constituída pelos seguintes arruamentos: Avenida Nossa Senhora da Guia (EN109), Rua Nossa Senhora da Guia (EN109), Rua Orlando Crespo Pedrosa, Travessa do Zacarias, Rua Victor Fernandes Carreira, Avenida Comendador R.T. Féteira (N237-1) e a Rua do Cemitério.

Esta área corresponde ao núcleo central da freguesia e é certamente o local onde ocorrem as maiores dinâmicas, devido à presença de equipamentos e serviços importantes para as vivências da população, sendo eles, os Correios, o Posto da GNR, a Igreja Matriz, a Ermida, o Agrupamento Escolar da Guia, a Junta de Freguesia ou ainda o cemitério.

A morfologia urbana desta área é caracterizada por um percurso principal que é a Estrada Nacional 109 – Avenida e Rua de Nossa Senhora da Guia, a partir do qual se desenvolvem os restantes arruamentos e agrupamentos habitacionais.

O parque habitacional na Rua Nossa Senhora da Guia é constituído essencialmente por habitações unifamiliares, compostas na sua maioria por parcelas de terreno e pontualmente prédios de dois a três andares. Na Avenida Nossa Senhora da Guia, surgem maioritariamente as habitações em altura, nunca ultrapassando os três andares. Após a análise das tipologias de barreiras presentes no território em causa, foi possível entender quais foram as tipologias de barreiras à acessibilidade e mobilidade para todos mais frequentes, sendo elas a ausência de passeios e a ausência de passadeiras em muitos dos cruzamentos ou entroncamentos de vias.



Figura 4.27. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Guia

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos encontradas, apresenta-se um quadro síntese, apresentando-se as tipologias de barreiras presentes em alguns arruamentos da área de intervenção:

		Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de Guia																																				
Barreiras	Semáforo	Candeiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abrigo de Transportes Colectivos	Degrau, Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio	Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio	Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bolas, Prumos ou Mecos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parcômetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-Incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira				
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lançil superior ao estabelecido no DL 163/2006	Re-marcação	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização		Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização			
Avenida Nossa Senhora da Guia					X		X	X		X	X									X																		
Rua Nossa Senhora da Guia					X		X				X	X																										
Rua Orlando Crespo Pedrosa																																						
Travessa do Zacarias										X	X																											
Avenida Comendador R.T. Féteira		X			X			X		X	X								X																			
Rua do Cemitério										X	X																											

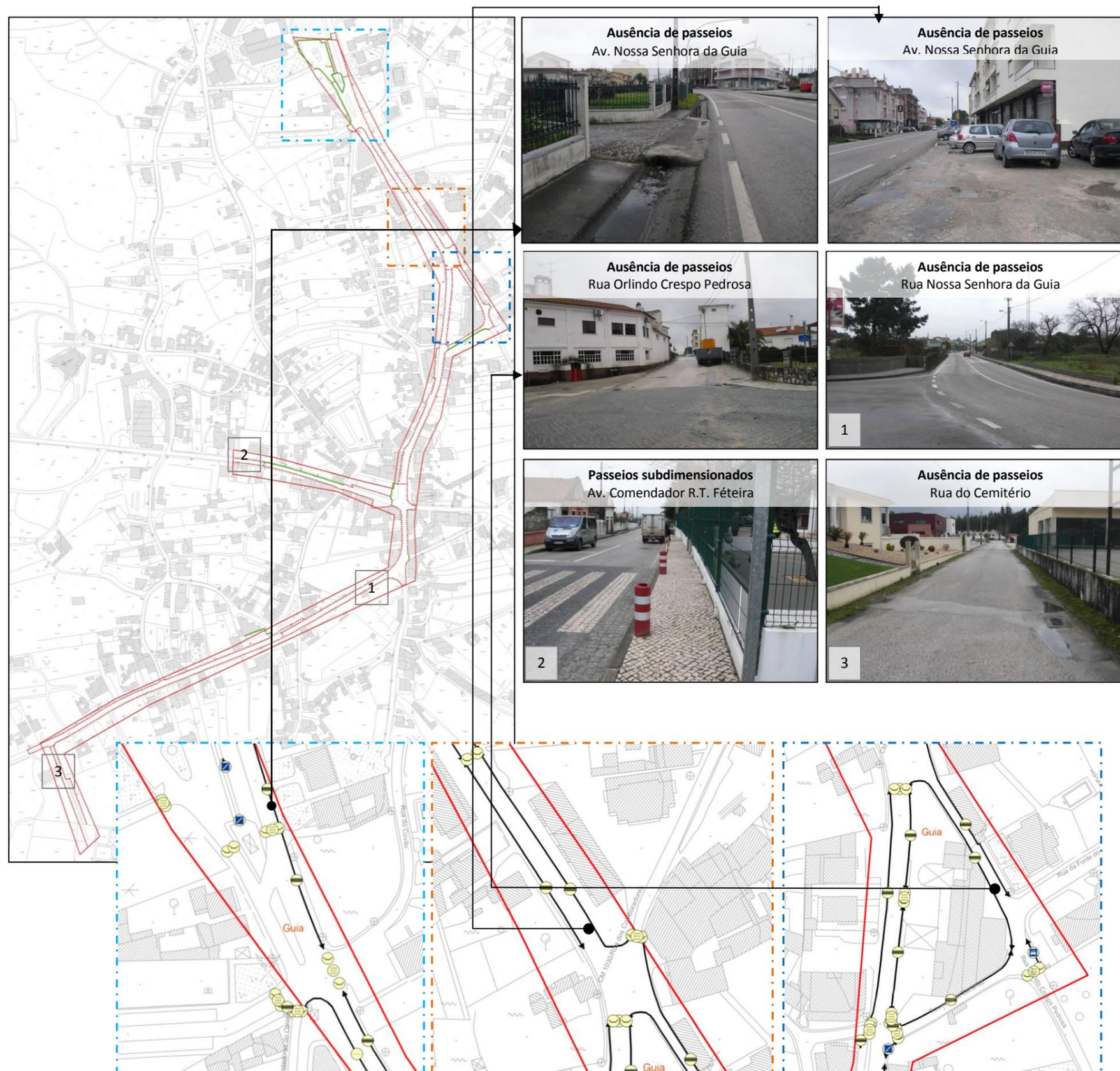


Figura 4.28. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Guia (1/4)

Os levantamentos efetuados na freguesia de Guia demonstram que, as ruas apresentam-se desprovidas de percursos contínuos, seguros e confortáveis para a circulação dos peões, uma vez que a ausência de passeios, pavimento degradado e ausência de passadeiras, são uma constante. Assim, a maioria dos corredores analisados na área de intervenção da Guia foram classificados como vermelhos.

Segundo o DL 163/06 de 8 de Agosto, o espaço público deve ser provido de percursos acessíveis, com passeios de 1,20m ou 1,50m (em vias estruturantes), livres de barreiras arquitectónicas ou temporárias.

Como se pode observar nas imagens, o maior problema inerente à acessibilidade e mobilidade de Todos na área de intervenção da Guia, diz respeito à ausência ou subdimensionamento dos passeios.

As ruas que apresentam maior gravidade, face ao problema da ausência ou subdimensionamento de passeios são, a Rua de Nossa Senhora da Guia, Avenida Nossa Senhora da Guia, Rua do Cemitério e Rua Orlindo Crespo Pedrosa.

A Rua Comendador R.T. Féteira, na extensão em frente à escola, apresenta **passeios subdimensionados** quando, pela sua dinâmica deveria possuir passeios com largura mínima de 1,20m, de forma a garantir a segurança dos peões que aí circulem. Este problema não permite a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condiciona a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões, ou circulem com o apoio de cadeira de rodas, muletas ou andarilhos. As reduzidas dimensões dos passeios obrigam os peões, em alguns casos, a circular na via de trânsito automóvel.

Os percursos devem ser revestidos com materiais seguros e confortáveis, o que implica a utilização de pavimentos lisos, regulares e antiderrapantes. Tal situação não se verifica em alguns passeios da presente área de intervenção, onde foram registadas algumas extensões de **pavimento irregular ou degradado**, como ilustrado na imagem anexa, correspondente à Avenida de Nossa Senhora da Guia.

Esta condição dos passeios define-se como uma barreira urbanística, que frequentemente, se assume como uma armadilha para os peões, sobretudo para os mais idosos, devido à forma como estes se deslocam. Buracos, desníveis, elementos soltos, materiais instáveis (ex. Calhaus rolados), são alguns dos problemas inerentes a esta tipologia de barreira.

Outro dos problemas identificados na presente área de intervenção está relacionado com a **ausência de passadeiras** em locais estratégicos de atravessamentos e a **ausência ou má execução dos rebaixos** no acesso às passadeiras, em locais onde a sua existência, de acordo com as normas regulamentares é imperativa. Ou seja, os rebaixos não acompanham a largura da passadeira, com uma inclinação não superior a 8% na direcção da passagem de peões e não superior a 10% na direcção do lancil do passeio e possuem altura superior a 0,02m. As passadeiras assumem-se como elementos fundamentais no espaço público, porque têm como finalidade garantir uma ligação segura entre diferentes corredores pedonais. Estas problemáticas repetem-se por toda a área de intervenção da Guia, como apresentado nas imagens adjacentes.

Ainda na Avenida de Nossa Senhora da Guia, foi registada uma **passadeira a terminar em estacionamento**, facto que condiciona a mobilidade e segurança de qualquer transeunte, seja ele portador de mobilidade reduzida ou não, no atravessamento desta passadeira.

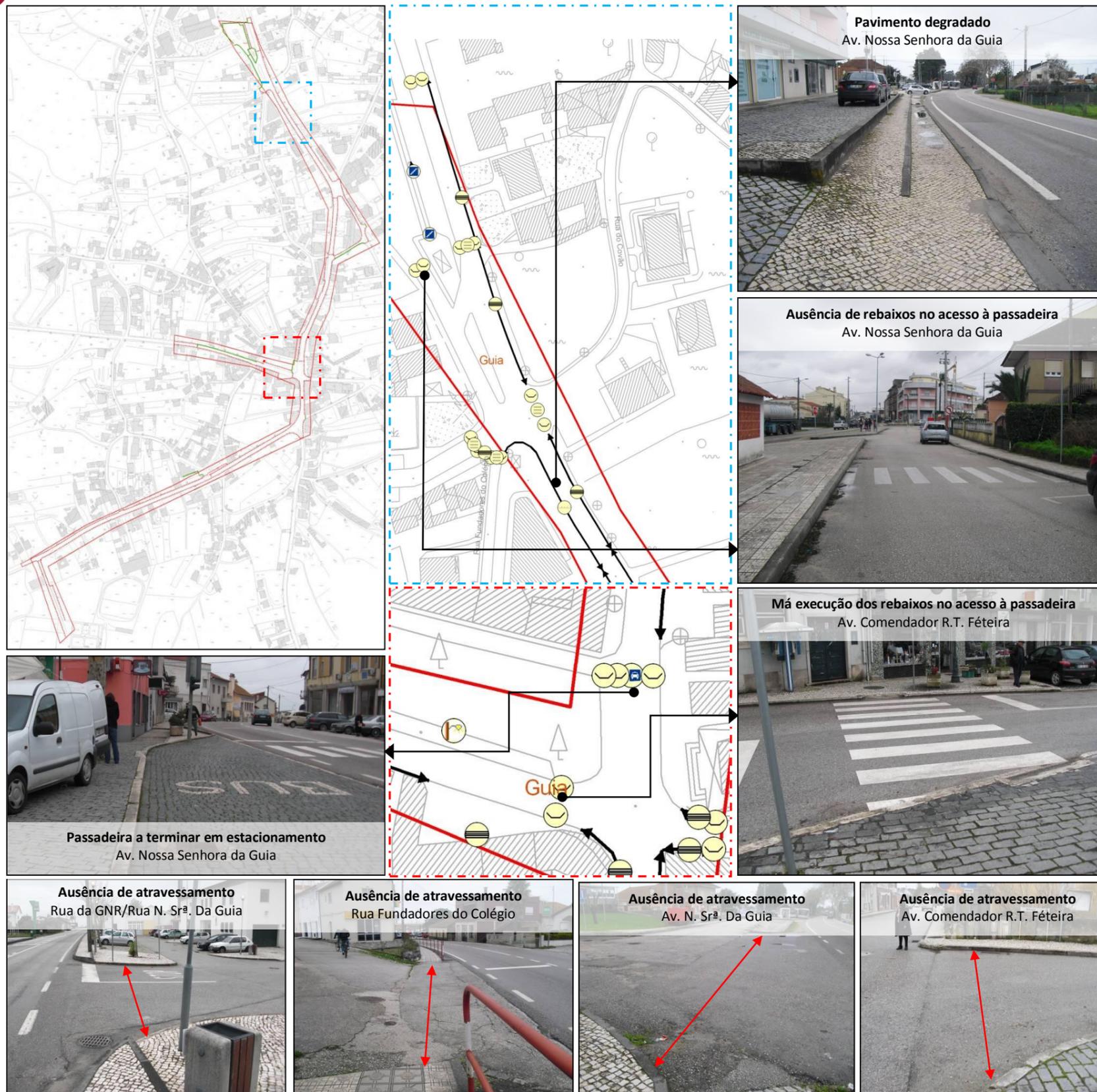


Figura 4.29. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Guia (2/4)

Na área de estudo em análise, foram registadas algumas situações em que, por um motivo ou outro, a mobilidade é impedida pela existência de **degraus, escadas ou rampa**. De facto, é a forma completamente deficiente como estes elementos surgem no espaço (geralmente sem alternativa), que faz com que se associe a questão das barreiras aos degraus, escadas ou rampas.

As **escadas** na via pública devem respeitar o estipulado na Secção 1.3, 1.4 e 2.4 do DL 163/06 de 8 de Agosto. Nesse sentido, entre outras características, as escadas devem possuir faixas de aproximação com textura e cor contrastante, os degraus devem possuir as relações dimensionais estipuladas e devem contemplar corrimãos de ambos os lados, centrais ou ambos (dependendo da largura), o que não acontece por exemplo nas escadas assinaladas no parque de estacionamento na Avenida de Nossa Senhora da Guia. Quando não existe a possibilidade de garantir no mínimo um passeio de 1,20m de largura, as escadas de acesso aos edifícios devem garantir um percurso acessível de 0,80m numa extensão máxima de 0,60m, ou 0,90m numa extensão não superior a 1,50m. Como se pode observar nas imagens, esta exigência nem sempre se verifica, existindo degraus ou escadas a obstruir os percursos acessíveis, podendo causar acidentes, como acontece nas imagens apresentadas.

Relativamente aos degraus/rampas existentes nos passeios de acesso às propriedades privadas, estes desníveis assumem inclinações superiores às permitidas por lei, constituindo nos locais indicados em planta de barreiras, obstáculos à acessibilidade e mobilidade de Todos. Neste sentido, os pisos e seus revestimentos deveriam possuir uma inclinação máxima inferior a 5% na direção do percurso e não superior a 2% na direção transversal ao percurso, de acordo com o constante no ponto 4.7.5 da secção 4.7 da lei das acessibilidades. Esta situação pode originar graves acidentes, principalmente a pessoas com baixa acuidade visual, invisuais, crianças, idosos ou pessoas mais distraídas. Por outro lado, esta barreira é um obstáculo que se torna intransponível, para as pessoas em cadeira de rodas.

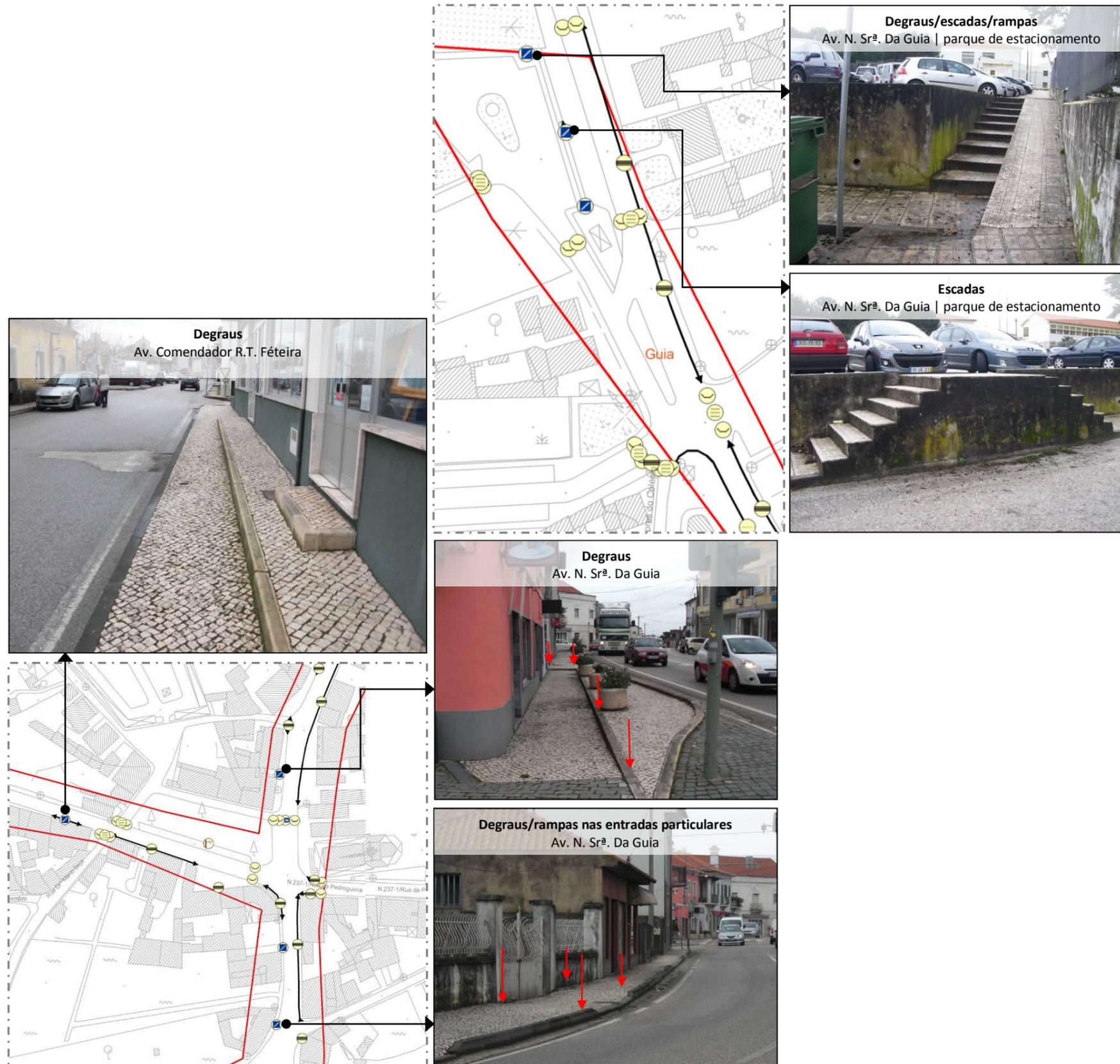
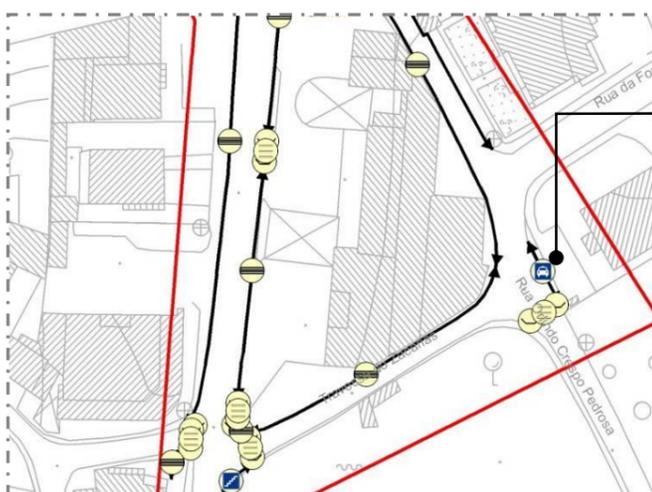
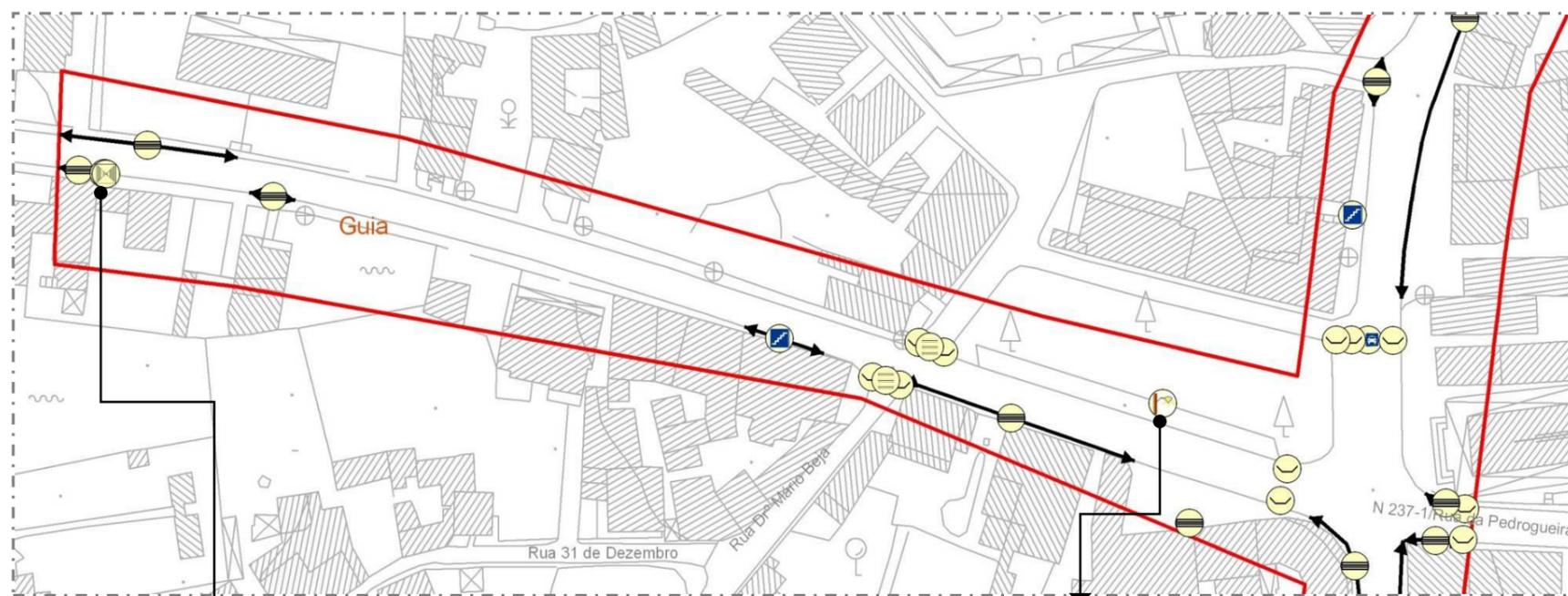


Figura 4.29. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Guia (3/4)



Outra situação que se verificou no espaço público desta área de estudo foi a existência de **contentores de lixo** que ocupam a totalidade dos passeios, passeios estes que deveriam servir o uso dos peões.

Outro problema associado a este mobiliário urbano, prende-se com o desenho do elemento, não sendo de *design* inclusivo. Esta deficiência impede que este elemento possa ser utilizado por Todos, independentemente das suas capacidades físicas ou motoras. Esta situação verificou-se na Avenida Comendador R.T. Fêreira.

Outro elemento identificado como barreira foi o **candeeiro de iluminação pública** presente na mesma avenida, apresentado na imagem anexa. Embora este elemento desempenhe um papel fundamental na qualidade do espaço público, quando condiciona a circulação pedonal é identificado como barreira à mobilidade. A sua localização no meio dos passeios interrompe um percurso que poderia ser acessível.

O **estacionamento abusivo** associado na maioria dos casos à falta de civismo é uma das barreiras mais frequentes do nosso território. A forma como os carros se apropriam dos espaços dos peões, faz com que as continuidades pedonais sejam constantemente interrompidas, retirando desta forma qualidade de vida aos transeuntes.

Uma situação de estacionamento abusivo foi registada, em levantamento, na Rua Orlando Crespo Pedrosa.

Figura 4.30. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Guia (4/4)



Figura 4.31. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia da Ilha

4.3.7. Diagnóstico da Freguesia da Ilha

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos, que se concentram na área de intervenção da Ilha. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano da freguesia da Ilha, e consequente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção integra o aglomerado habitacional que se estende ao longo da Rua da Pré Primária, Rua da Igreja (CM1036), Rua da Capela de São João (CM1036) e Rua do Vale do Forno.

A área de intervenção da Ilha não corresponde ao núcleo central da freguesia, mas corresponde a um percurso importante onde se localizam importantes equipamentos, serviços e bens, tais como: junta de freguesia, capela, igreja, cemitério e pré-primária.

O mosaico paisagístico apresenta na área de intervenção é caracterizado por habitações unifamiliares, compostas por parcelas esguias, dispostas paralelamente às vias.

O núcleo urbano apresenta-se de forma densa e consolidada, em algumas vias. A expansão urbanística desta área desenvolve-se, sobretudo, ao longo das principais vias.

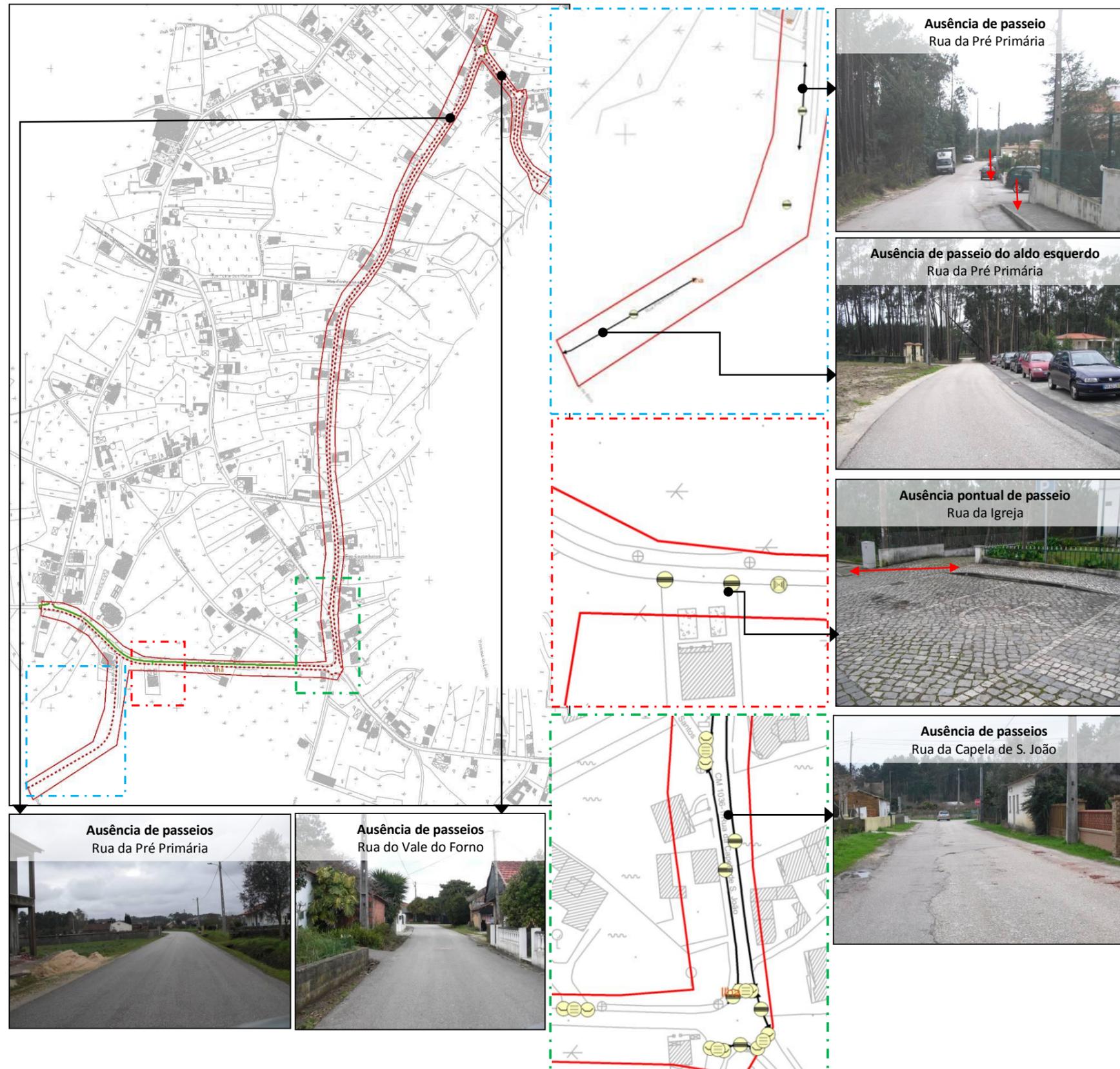


Figura 4.32. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia da Ilha (1/2)

Segundo o DL 163/2006, as áreas urbanizadas devem ser servidas por uma rede de percursos pedonais, designados de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável das pessoas com mobilidade condicionada a todos os pontos relevantes da sua estrutura ativa, nomeadamente a lotes construídos, equipamentos coletivos, espaços públicos de recreio e lazer, espaços de estacionamento de viaturas, a locais de paragem temporária de viaturas para entrada ou saída de passageiros e paragens de transportes públicos.

A presença de barreiras à acessibilidade e mobilidade para todos nas vias que constituem a área de intervenção da freguesia da Ilha, criaram uma rede de percursos pedonais maioritariamente inacessíveis, (linha descontinua a vermelho) como se pode ver, no extrato de corredores da imagem da planta adjacente. Apenas a Rua da Igreja apresenta um dos lados do arruamento com corredor verde – percurso acessível.

A barreira à acessibilidade e mobilidade para todos com maior representação na área de intervenção da Ilha foi a **ausência de passeio**. Esta problemática verificou-se, de um modo geral, em todas as vias que constituem a presente área em análise, exceto num dos lados da Rua da Igreja.

Os passeios desempenham funções importantes no território, na medida em que garantem conforto e segurança na circulação pedonal, por outro lado, são a base para o desenvolvimento de ações múltiplas e o espaço onde se implantam os vários elementos de mobiliário urbano.



Figura 4.33. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia da Ilha (2/2)

Outra das barreiras identificadas na área de intervenção de Ilha encontra-se relacionada com as **passagens de peões**. Estas infraestruturas são fundamentais no espaço público, pois garantem a segurança e a funcionalidade dos percursos, permitem o atravessamento das vias, cedendo aos peões prioridade sobre os veículos.

A ausência de passadeiras condiciona a circulação segura das pessoas, uma vez que fragmenta os percursos contínuos. Este problema foi registado em todos os arruamentos que compõem a área de intervenção da freguesia da Ilha.

De acordo com o DL 163/2006, as passagens de peões devem ainda possuir acessos rebaixados ou serem sobrelevadas para facilitar o atravessamento por parte de pessoas com mobilidade reduzida. Verificou-se na Rua da Igreja, em frente à Junta de freguesia, o caso de uma passadeira sobrelevada classificada como bom exemplo.

Salvo as exceções das passadeiras sobrelevadas, todas as passadeiras deviam possuir os acessos rampeados, em toda a extensão da passadeira, com inclinação máxima de 8% na direção da passagem de peões e não superior a 10% na direção do lancil ou caminho dos peões (em passeios de largura mínima de 3,00m) ou 6% em toda a largura do passeio (em passeios de dimensão inferior a 3,00m). Em qualquer um dos casos, a altura máxima do lancil não deve ultrapassar os 0,02m e deve ser utilizado piso de sinalização tátil ou em cor contrastante.

Por último, foi registado em levantamento pela equipa técnica da mpt® **contentores do lixo**, na Rua da Igreja, a obstruir a largura mínima livre do passeio. Segundo o ponto 4.3.3 da Secção 4.3 do DL 163/06, embora a largura livre exigida por lei seja de 1,20m “podem existir troços dos percursos pedonais com uma largura livre inferior”, desde que cumpram o seguinte: possua uma largura mínima de 0,80m, numa extensão até 0,60m de comprimento; ou possua uma largura mínima de 0,90 numa extensão entre 0,60m e 1,50m.”, os elementos anteriormente mencionados constituem barreira por não permitirem um corredor livre mínimo de 0,90m.



Figura 4.34. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Louriçal

4.3.8. Diagnóstico da Freguesia de Louriçal

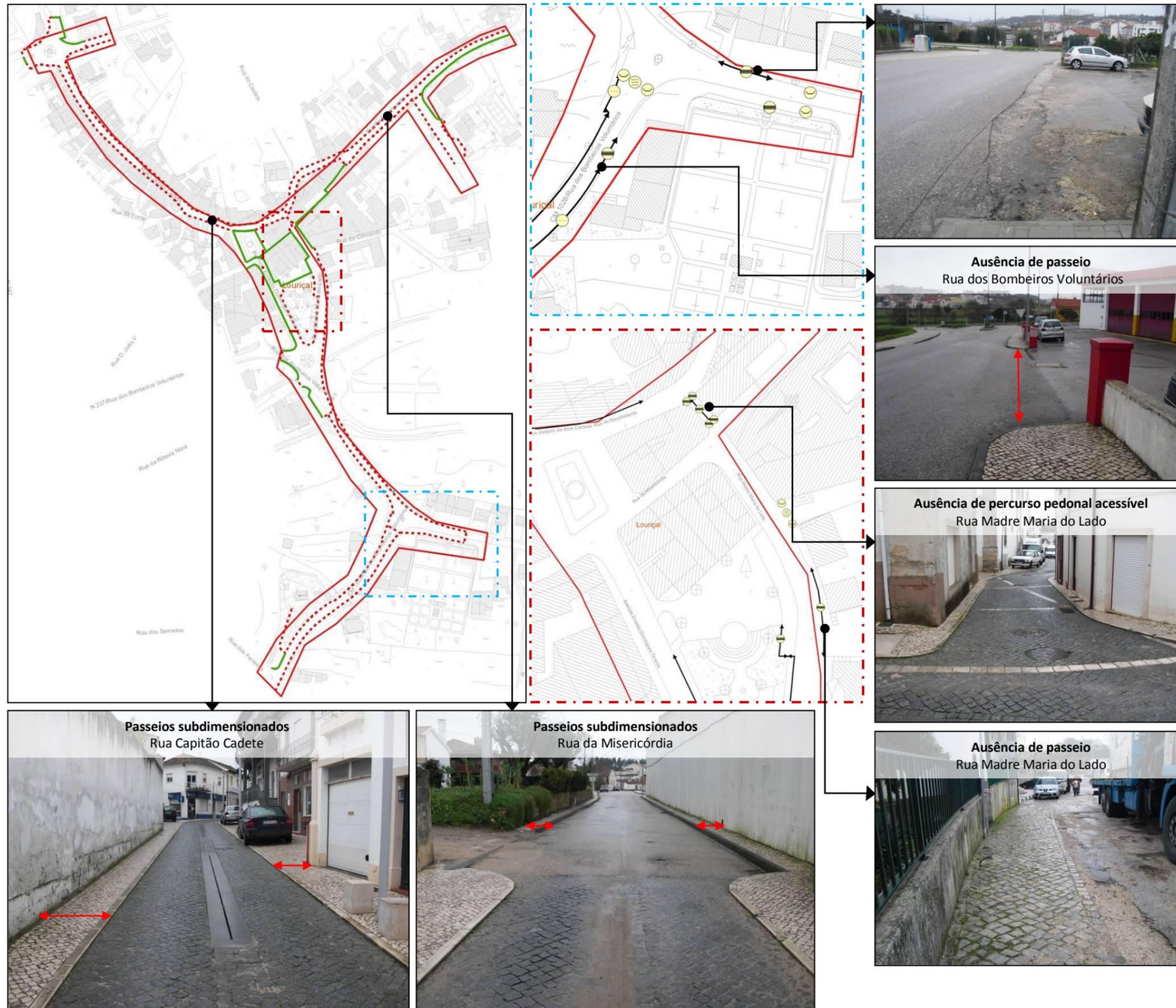
O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos que se concentram na área de intervenção da freguesia Louriçal. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano de Louriçal e consequente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção da freguesia de Louriçal é constituída pelos seguintes arruamentos: Rua dos Bombeiros Voluntários (CM1028), Avenida Ernesto Domingues Tavares, Rua Madre Maria do Lado, Rua da Misericórdia, Rua do Castelo, Rua da Cerca, Rua Capitão Cadete, Estrada Nacional 342, Rua Eng.º. Guilherme Santos, Rua dos Matos da Vila (CM1017) e Estrada Nacional 237. Refere-se que os nomes de ruas aqui presentes advieram de duas fontes de informação, da Câmara Municipal de Pombal e do Sapo Mapas.

A área de intervenção de Louriçal corresponde ao núcleo central da freguesia, onde se localizam importantes equipamentos, serviços e bens, tais como: Junta de freguesia, extensão de saúde, capela de recolhimento, igreja matriz, escola básica nº 1, pavilhão gimnodesportivo, entre outros.

A morfologia desta área é caracterizada por um núcleo urbano mais consolidado e denso. As vias são na sua maioria de perfis reduzidos e encontram-se cercadas por habitação.

O parque habitacional é constituído essencialmente por habitações unifamiliares com no máximo dois andares na zona do centro histórico e pontualmente, nas zonas de expansão, habitações plurifamiliares até três ou quatro andares.



Em matéria de acessibilidade e mobilidade para todos, verificou-se que as vias que constituem a área de intervenção da freguesia de Louriçal foram classificadas, na sua maioria por percursos pedonais inacessíveis (linha descontinua a vermelho), como se pode ver nas imagens adjacentes. Apenas uma parte da Avenida Ernesto Domingues Tavares e praça adjacente, bem como a Praça Joaquim de Silva Cardoso e um dos lados da Rua da Misericórdia, na frente da Junta de Freguesia, detêm a classificação de percurso acessível (linha contínua a verde).

A principal barreira diagnosticada nas vias que constituem a presente área em análise foi o **subdimensionamento dos passeios** existentes, a **ausência pontual de passeios** e a ausência de passadeiras em pontos fulcrais de travessamento.

O subdimensionamento ou ausência pontual de passeios são a tipologia de barreira que apresenta maior gravidade, devido a não garantir qualquer percurso acessível, quer a pessoas de mobilidade reduzida, quer a pessoas sem qualquer condicionante em termos de mobilidade, obrigando os peões a circular na via de trânsito automóvel. Este facto é agravado se considerarmos que aqui o público-alvo é maioritariamente constituído por crianças e idosos, ou seja, os grupos sociais mais vulneráveis em termos de mobilidade. São exemplos desta problemática, entre outras, as ruas Capitão Cadete, Estrada nacional 342, Rua do Castelo, Rua Madre Maria do Lado, Rua dos Bombeiros Voluntários, Estrada Nacional 237, Rua da Misericórdia e Rua da Cerca.

É imperativo que o espaço público de Louriçal, nomeadamente, junto a áreas residenciais, equipamentos, serviços e bens, se encontre provido de passeios com as dimensões regulamentares, de forma a garantir segurança e conforto a todos os cidadãos que se deslocam a pé.

Figura 4.35. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Louriçal (1/3)



Figura 4.36. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Louriçal (2/3)

No que respeita ao conforto dos peões na utilização dos passeios, embora o tipo de material presente seja adequado, a falta de manutenção do mesmo, origina extensões de **pavimento degradado**. Essas extensões de vias podem ser causadoras de acidentes (como entorses, quedas, entre outros), ou podem mesmo obrigar à utilização da via de trânsito automóvel de forma a transpor essa barreira, o que acarreta problemas de segurança. Esta problemática foi registada, na Rua dos Bombeiros Voluntários.

Outros elementos urbanos extremamente condicionadores da acessibilidade e mobilidade de Todos são as **escadas, rampas e degraus**, essencialmente quando não respeitam o estipulado no DL 163/2006.

As escadas na via pública devem respeitar o estipulado na Secção 1.3, 1.4 e 2.4 do DL 163/06 de 8 de Agosto. Nesse sentido, entre outras características, as escadas devem possuir faixas de aproximação com textura e cor contrastante, os degraus devem possuir as relações dimensionais estipuladas e devem contemplar corrimãos de ambos os lados, centrais ou ambos (dependendo da largura). Quando não existe a possibilidade de garantir no mínimo um passeio de 1,20m de largura, as escadas de acesso aos edifícios devem garantir um percurso acessível de 0,80m numa extensão máxima de 0,60m, ou 0,90m numa extensão não superior a 1,50m. Como se pode observar nas imagens, esta exigência nem sempre se verifica, existindo degraus ou escadas a obstruir os percursos acessíveis, podendo causar acidentes, como foi detetado na Estrada Nacional 342, junto à escola, e na Rua dos Bombeiros Voluntários, no acesso à Capela de Santo António.

Foi identificada a presença de **árvores** na Rua dos Bombeiros Voluntários, junto à ponte, que embora plantadas no limite do passeio com a rodovia, não garantem 0,80m ou 0,90m de passeio livre, para circulação pedonal, dificultando a passagens dos peões. Estas situações provocam insegurança, uma vez que ocupam quase a totalidade do passeio e na maior parte das situações contribuem para acelerar a sua degradação.

As **passadeiras** existentes nas vias que constituem a presente área de intervenção não cumprem as orientações descritas no DL 163/2006. As passagens de peões devem garantir o atravessamento das vias de trânsito de forma segura e confortável, a todos os cidadãos. O acesso às passagens de peões de superfície deve ser rebaixado garantindo um lancil com altura inferior a 0,02m, aconselhando-se a tendência para os 0,00m. Nos casos em que os passeios são largos, como são os casos da Rua dos Bombeiros Voluntários, Rua Eng.ª Guilherme Santos, Estrada Nacional 342, entre outras, o rebaixamento do pavimento do passeio imediatamente adjacente deve garantir uma inclinação não superior a 8% na direção da passagem de peões e não superior a 10% na direção do lancil do passeio ou caminho de rodagem. É imperativo ainda, a implementação de passadeiras, principalmente em alguns cruzamento e entroncamentos de vias, onde os peões são obrigados atravessar a via, para mudar de direção ou para continuar o seu percurso.

Outras das barreiras identificadas, a qual não garante a largura mínima do passeio, foi um **armário** (EDP,gás,etc.) na Estrada Nacional 237, como apresentado nas imagens anexas. Segundo o ponto 4.3.3 da Secção 4.3 do DL 163/06, embora a largura livre exigida por lei seja de 1,20m, “podem existir troços dos percursos pedonais com uma largura livre inferior”, desde que cumpram o seguinte: possua uma largura mínima de 0,80m, numa extensão até 0,60m de comprimento; ou possua uma largura mínima de 0,90 numa extensão entre 0,60m e 1,50m.

Por último verificou-se de forma pontual algumas situações de **estacionamento abusivo**, na Rua Madre Maria do Lado e na Rua Capitão Cadete. O estacionamento dos veículos automóveis sobre o passeio, impede a presença de um corredor de 1,20m livres para circulação pedonal, como estabelecido na lei das acessibilidades.



Figura 4.37. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Lourical (3/3)

4.3.9. Diagnóstico da Freguesia de Mata Mourisca

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos que se concentram na área de intervenção da freguesia de Mata Mourisca, Pombal. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano de Mata Mourisca e conseqüentemente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção da freguesia de Mata Mourisca é constituída pelos seguintes arruamentos: Rua da Terra Grande, Rua da Igreja, Rua Canto das Figueiras, Estrada Principal, Rua dos Barrocos (cemitério) e Rua dos Arneiros. Importa referir que os nomes de ruas aqui presentes advieram de duas fontes de informação, da Câmara Municipal de Pombal e do Sapo Mapas.

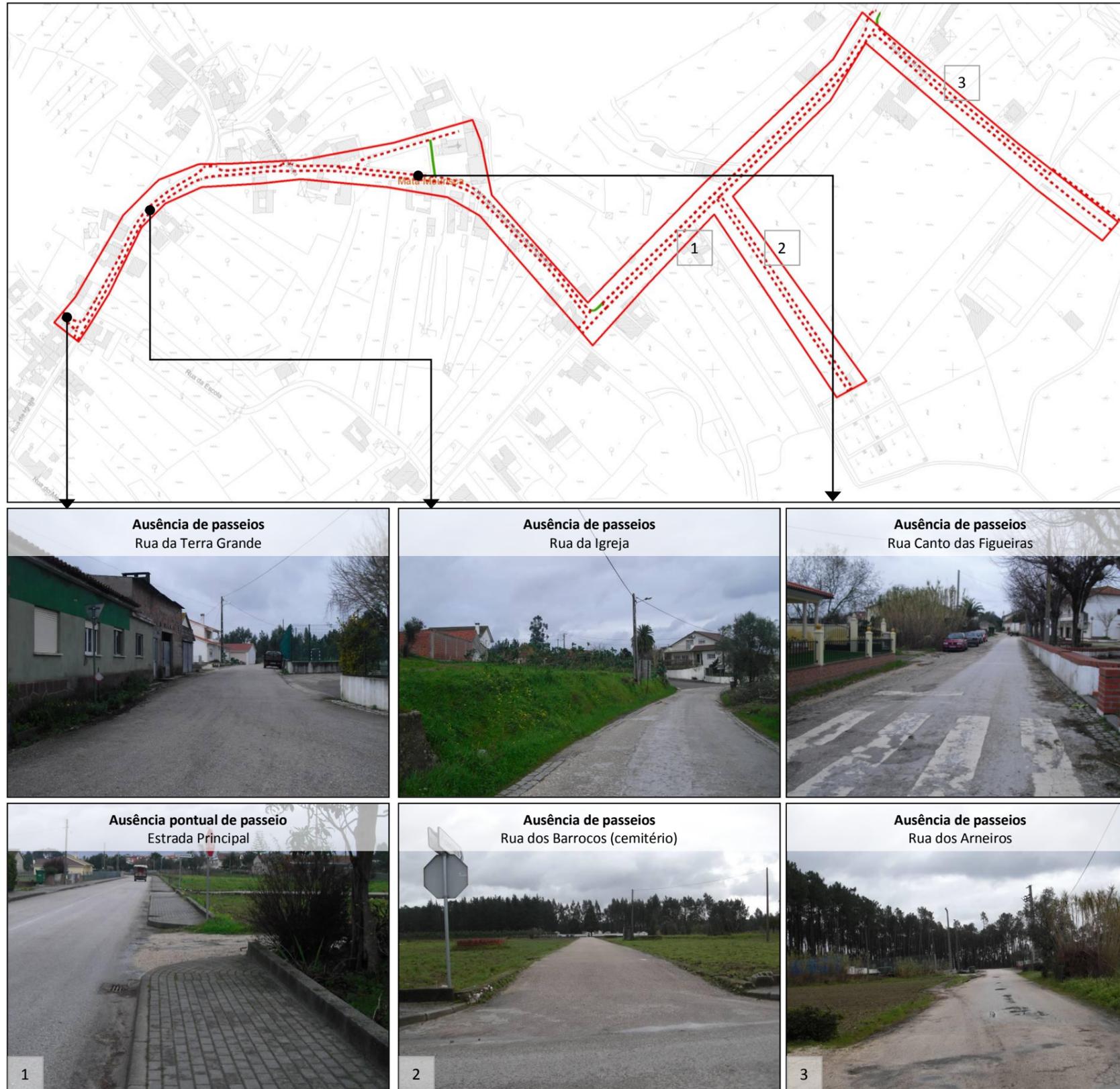
Esta área corresponde ao núcleo central da freguesia, sendo o local onde ocorrem as maiores dinâmicas, devido à presença de equipamentos e serviços importantes para as vivências da população, sendo eles, a extensão de saúde, a junta de freguesia, a igreja matriz, o cemitério, entre outros.

A morfologia urbana desta área é caracterizada pela existência das habitações e equipamentos ao longo das vias principais. O parque habitacional é constituído essencialmente por habitações unifamiliares, compostas na sua maioria por parcelas de terreno.

Após a análise das tipologias de barreiras presentes neste território, foi possível perceber quais foram as tipologias de barreiras à acessibilidade e mobilidade para todos mais frequentes, sendo estas, a ausência de passeios e ausência de passarelas em alguns cruzamentos ou entroncamentos de vias.



Figura 4.38. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Mata Mourisca



O presente relatório pretende diagnosticar os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos na área de intervenção da freguesia de Mata Mourisca. A análise que se apresenta de seguida é baseada na atual legislação em vigor, o DL 163/2006 de 8 de Agosto, segundo a qual, o espaço público deve-se encontrar dotado de percursos acessíveis, com passeios de 1,20m ou 1,50m (em vias estruturantes), livres de barreiras arquitetónicas ou temporárias.

Neste sentido, o diagnóstico efetuado através das plantas e fotografias do levantamento realizado pela equipa técnica da mpt®, avalia a área de intervenção da freguesia de mata Mourisca como um espaço urbano inacessível, por apresentar inúmeras barreiras arquitetónicas e temporárias.

Assim, os levantamentos efetuados em Mata Mourisca, demonstram que as ruas apresentam-se desprovidas de percursos seguros e confortáveis para a circulação dos peões, uma vez que os obstáculos presentes na área de intervenção são: a ausência de passeio ou a presença de passeios subdimensionados (de largura inferior a 1,20m), ausência de rebaixamento do lancil do passeio no acesso às passadeiras, ausência de passadeiras em alguns cruzamentos e entroncamentos de vias, desníveis ou degraus ao longo do percurso.

A presença de barreiras à acessibilidade e mobilidade de Todos faz com que as vias que constituem a área de intervenção de Mata Mourisca, sejam classificadas, por corredores vermelhos, como se pode verificar, no extrato da planta representado na imagem.

A **ausência de passeios** é a barreira que acarreta maiores dificuldades à circulação do peão e insegurança aos utilizadores no geral do espaço público, pelo facto de não haver uma limitação física da via. Este problema verificou-se em todos os arruamentos, excetuando a Estrada Principal.

Figura 4.39. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Mata Mourisca (1/3)

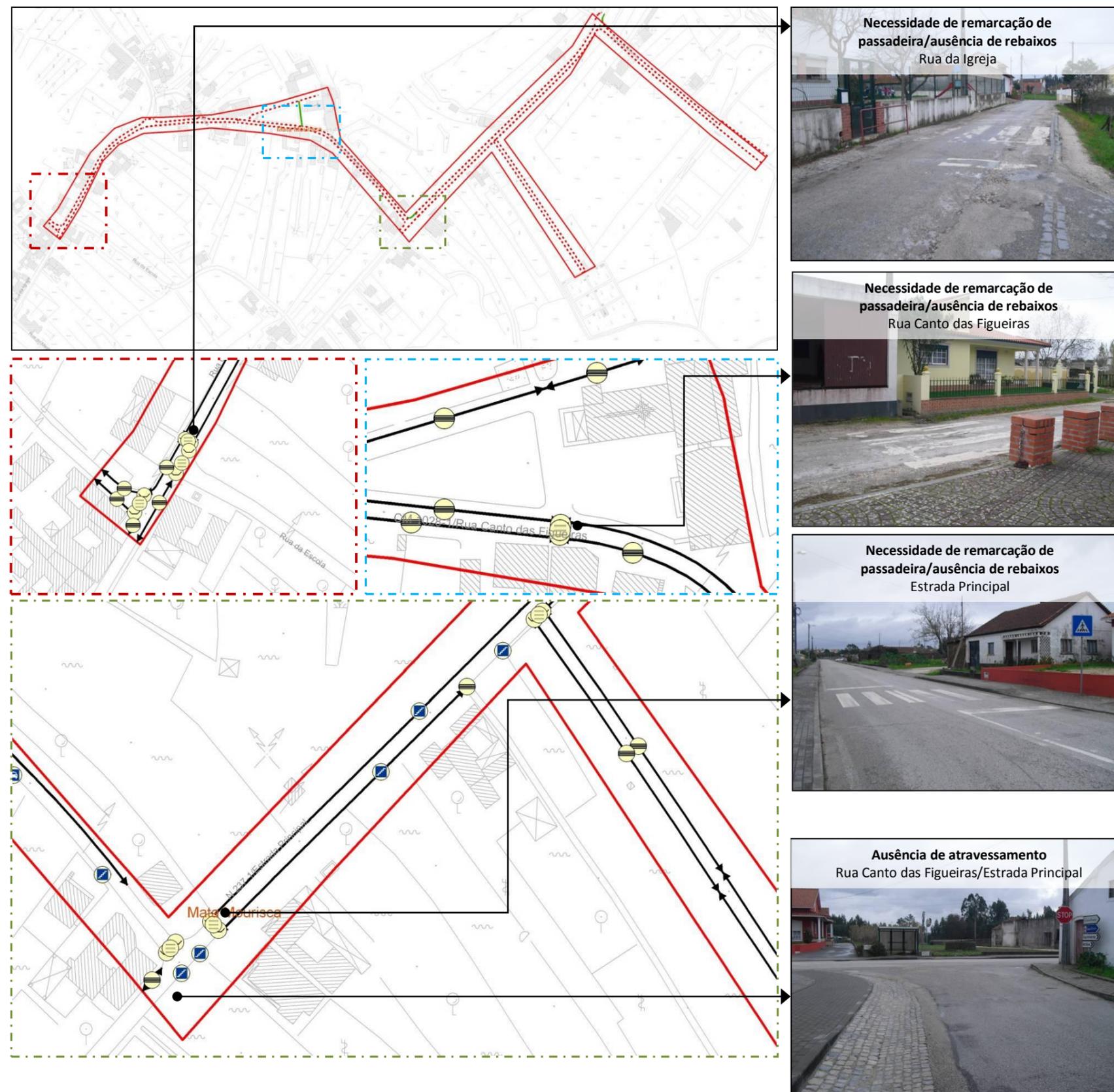


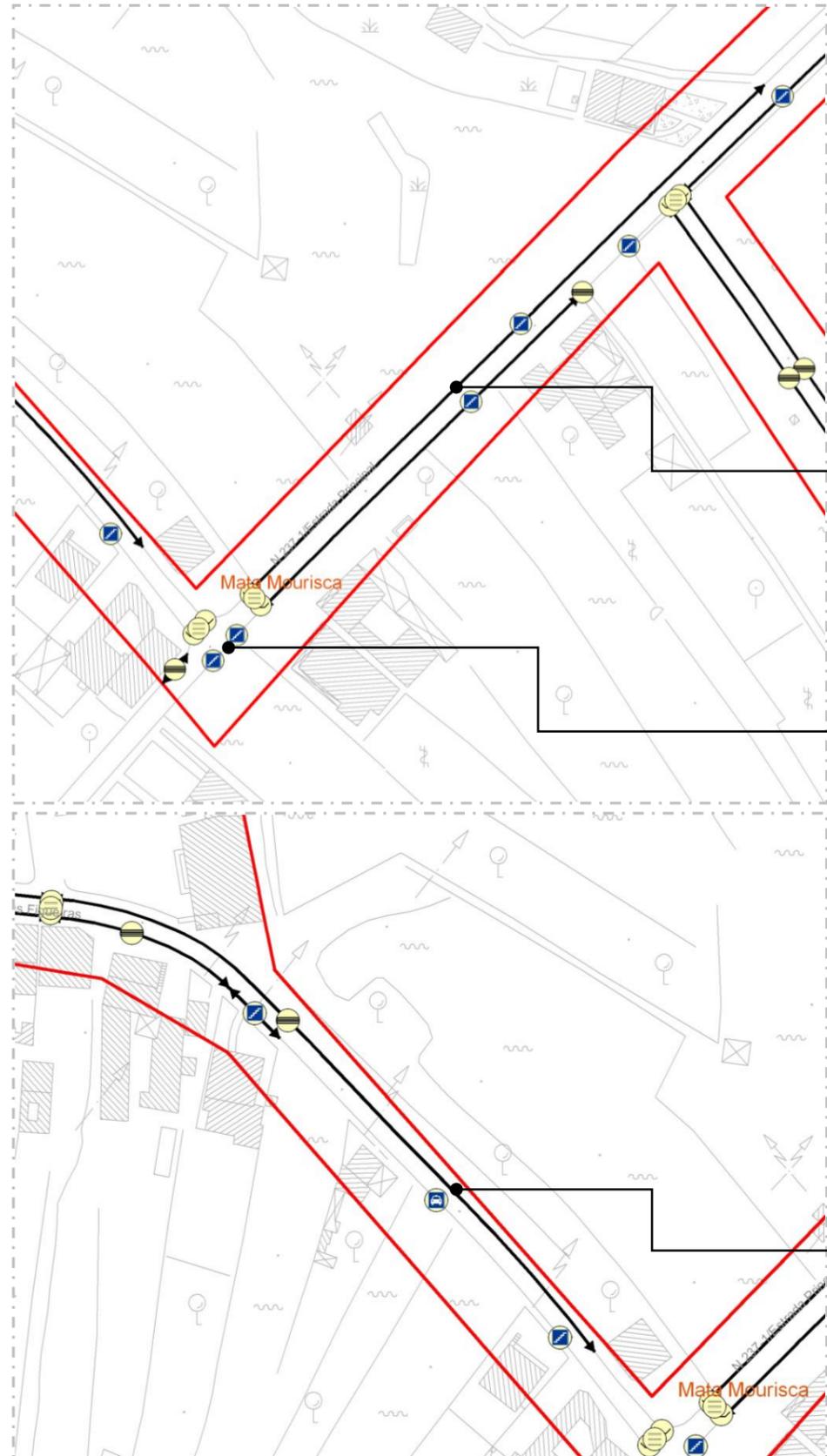
Figura 4.40. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Mata Mourisca (2/3)

Outra das barreiras identificadas na área de intervenção de Mata Mourisca encontra-se relacionada com as **passagens de peões**. Estas infraestruturas são fundamentais no espaço público, pois garantem a segurança e a funcionalidade dos percursos, permitem o atravessamento das vias, cedendo aos peões prioridade sobre os veículos. Foram identificadas algumas passagens de peões que não cumprem os princípios definidos na Secção 1.6. Passagens de peões de superfície, do DL 163/2006, como acontece na Rua da Igreja, Rua Canto das Figueiras e Estrada Principal.

O **acesso às passadeiras** é um dos maiores problemas de acessibilidade nas vilas e cidades portuguesas e o levantamento efetuado, demonstrou que Mata Mourisca não é exceção.

De acordo com o DL 163/2006, as passagens de peões devem possuir acessos rebaixados ou serem sobrelevadas para facilitar o atravessamento por parte de pessoas com mobilidade reduzida.

Salvo as exceções das passadeiras sobrelevadas, todas as passadeiras deviam possuir os acessos rampeados, em toda a extensão da passadeira, com inclinação máxima de 8% na direção da passagem de peões e não superior a 10% na direção do lancil ou caminho dos peões (em passeios de largura mínima de 3,00m) ou 6% em toda a largura do passeio (em passeios de dimensão inferior a 3,00m). Em qualquer um dos casos, a altura máxima do lancil não deve ultrapassar os 0,02m e deve ser utilizado piso de sinalização tátil ou em cor contrastante. Tendo em conta a legislação em vigor em matéria de acessibilidade e no seguimento do que já foi referido, verificam-se situações em que foram criados atravessamentos com total ausência de rebaixamentos. Foram detetadas ausência de rebaixamentos nas passagens de peões na Estrada Principal, Rua Canto das Figueiras e Rua da Igreja.



Foram várias as situações de **rampas** detetadas nas ruas Canto das Figueiras e Estrada Principal, que integram a área de intervenção. Esta condição resulta das diferentes cotas de soleira de alguns edifícios, que impõem a existência de desníveis no passeio, devido à compatibilização das cotas da via com as entradas das habitações. Estes desníveis assumem inclinações superiores às permitidas por lei, constituindo nos locais indicados em planta de barreiras, obstáculos à acessibilidade e mobilidade de Todos. Neste sentido, os pisos e seus revestimentos deveriam possuir uma inclinação máxima inferior a 5% na direção do percurso e não superior a 2% na direção transversal ao percurso, de acordo com o constante no ponto 4.7.5 da secção 4.7 da lei das acessibilidades.

Por último verificou-se de forma pontual uma situação de estacionamento abusivo, na Rua Canto das Figueiras, que poderá ter a ver com o mau desenho dos lugares de estacionamento, ou então com a falta de civismo das pessoas. O estacionamento dos veículos automóveis sobre o passeio, impede a presença de um corredor de 1,20m livres para circulação pedonal, como estabelecido na lei das acessibilidades.

Figura 4.41. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Mata Mourisca (3/3)



4.3.10. Diagnóstico da Freguesia de Meirinhas

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos que se concentram nas áreas de intervenção da freguesia de Meirinhas. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata, para a melhoria da qualidade do ambiente urbano de Meirinhas, consequentemente, para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção agora apresentada é constituída por um núcleo urbano que se desenvolve ao longo dos principais arruamentos e de ligação entre importantes equipamentos como o posto de correios, junta de freguesia, extensão de saúde, igreja matriz, escola básica nº 1 e ainda cemitério. A área de intervenção contempla os seguintes arruamentos: Rua do Cemitério, Rua da Igreja, Rua da Bela Vista, Caminho Municipal 1041, Rua sem nome (envolvente ao posto médico e junta de freguesia), Rua da Farmácia, Rua Professor Mota Pinto e Caminho Municipal 1048.

Este núcleo urbano é constituído por equipamentos, serviços e bens essenciais para as vivências da população da freguesia de Meirinhas e é composto por edifícios unifamiliares de 1 ou 2 pisos e edifícios em altura.

Figura 4.42. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Meirinhas

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos encontradas, apresenta-se um quadro síntese, apresentando-se as tipologias de barreiras presentes em alguns arruamentos da área de intervenção:

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de Meirinhas																																								
Barreiras	Semáforo	Candeieiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abriço de Transportes Colectivos	Degrau, Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio	Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio	Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bóias, Prumos ou Mecos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parquímetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira						
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lançil superior ao estabelecido no DL 163/2006	Re-marcção	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização					
Rua do Cemitério										X	X	X																												
Rua da Igreja							X			X	X	X			X				X	X																				
Rua da Bela Vista					X					X	X				X					X																				
CM1041										X	X	X																												
Rua Sem Nome (Junta freguesia e posto médico)										X	X	X																												
Rua da Farmácia							X																																	
Rua Prof. Mota Pinto							X					X							X	X				X																
CM1048										X	X																													



Os levantamentos efetuados em Meirinhas demonstram que, na sua maioria, as ruas apresentam-se desprovidas de percursos contínuos, seguros e confortáveis para a circulação dos peões, uma vez que a ausência e subdimensionamento de passeios é uma constante. Assim, os corredores analisados são inacessíveis, como se pode observar na imagem – traçado vermelho.

O Largo onde se localiza a Escola EB1 nº1 de Meirinhas, é um dos poucos locais da área de intervenção onde se verifica a presença de passeios com dimensões regulamentares de 1,20m de largura.

A Rua da Igreja encontra-se desprovida de passeios em ambos os lados, bem como todos os restantes arruamentos da área de intervenção de Meirinhas apresentam extensões de ausência de passeio em apenas um dos lados ou de uma forma pontual. Esta barreira é aquela que acarreta maiores dificuldades a circulação do peão e insegurança aos utilizadores no geral do espaço público.

Os **passeios subdimensionados** foram outro dos problemas registados na rua da Igreja, junto ao largo da igreja, na rua do Cemitério, CM1041 e Rua Professor Mota Pinto. Este tipo de problema não permite a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões, ou circulem com o apoio de cadeira de rodas, muletas ou andarilhos.

Para garantir a acessibilidade e mobilidade de todos os cidadãos que circulem a pé em meirinhas, deve ser garantido um percurso contínuo de 1,20m livres de obstáculos.

Figura 4.43. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Meirinhas (1/2)

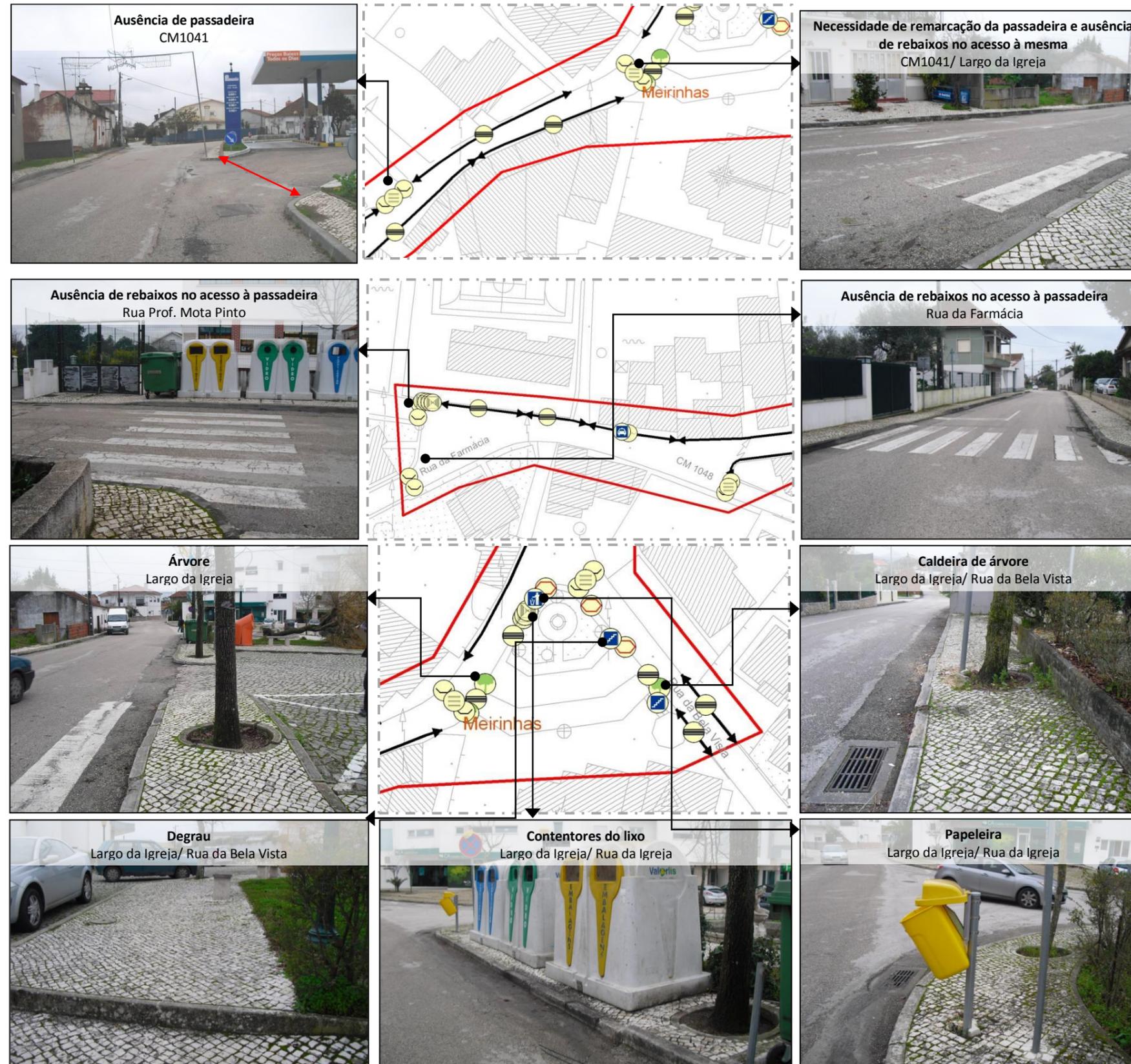


Figura 4.44. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Meirinhas (2/2)

No que respeita às **passagens de peões**, de acordo com a legislação em vigor (DL 163/06), estas devem possuir pintura em zebrado de cor contrastante e serem bem visíveis. O acesso às mesmas deve ser rebaixado, sendo que a altura do lancil em toda a largura não deve ser superior a 0,02m e o pavimento do passeio adjacente deve possuir uma inclinação não superior a 8% na direcção da passagem de peões e não superior a 10% na direcção do passeio. O pavimento texturado em T, preferencialmente em cor bordeaux, é ainda aconselhado para orientação de invisuais. Porém, na área de intervenção em estudo, tal não se verifica, encontrando-se passadeiras sem rebaixos e com pintura quase impercetível.

A presença de **caldeiras de árvores** não protegidas, bem como **árvores** dispostas na zona de acesso a passadeiras ou no centro dos passeios, não permitem a livre e segura circulação pelos passeios envolventes ao largo da Igreja, obrigando em alguns casos à circulação pela via de trânsito automóvel. A utilização destes elementos na via pública é importante para a ornamentação e acolhimento dos espaços, no entanto a sua implementação deve ser regrada cumprindo com a legislação em vigor. Segundo a Lei, todas as caldeiras de árvores devem possuir grelhas de proteção ou ser revestidas com material permeável, e a localização de árvores no espaço público nunca deve condicionar o percurso acessível.

Os **degraus** assumem-se como um elemento urbano utilizado para vencer desníveis do terreno, contudo não é acessível a todos os cidadãos. Quando existem degraus, é aconselhada a presença de um percurso alternativo, que possibilite, por exemplo, pessoas em cadeiras de rodas a ultrapassar essa barreira.

Mesmo representando casos pontuais, verificam-se barreiras no passeio, fixas e móveis, as quais constituem obstáculos críticos no espaço público. Este tipo de barreiras para além de ocupar o passeio, dificultam a passagem de qualquer cidadão independentemente da sua capacidade física, e condicionam a habituação ao percurso por parte de invisuais, para além de não respeitarem os princípios do Design Universal, destacando-se papeleiras e contentores do lixo, presentes no largo da igreja e na Rua Prof. Mota Pinto.

4.3.11. Diagnóstico da Freguesia de Pelariga

Pela presença de equipamentos importantes, como os serviços da junta de freguesia, extensão de saúde, igreja, escola básica, centro social e paroquial e cemitério, o estudo das condições de acessibilidade na freguesia de Pelariga é indispensável.

A definição da presente área de intervenção foi delimitada respondendo à necessidade de criação de um percurso acessível que interligue todos estes equipamentos públicos da freguesia bem como o aglomerado populacional, que se caracteriza pelo crescimento ao longo dos principais arruamentos.

O trabalho de levantamento efetuado pela equipa da m.pt® permitiu apurar que todos os arruamentos de Pelariga se apresentam desprovidas de percursos seguros e confortáveis para a circulação de peões. A **ausência de passeio** ou a presença de **passeios subdimensionados** (de largura inferior a 1,20m), são uma problemática constante, não descurando outras barreiras, como o pavimento degradado, a ausência de atravessamentos, a ausência ou má execução de rebaixamentos no acesso às passadeiras, a presença de escadas, degraus ou rampas, o estacionamento abusivo e contentores do lixo.



Figura 4.45. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Pelariga

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos encontradas, apresenta-se um quadro síntese, apresentando-se as tipologias de barreiras presentes em alguns arruamentos da área de intervenção:

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de Pelariga																																						
Barreiras	Semáforo	Candeiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abrigo de Transportes Colectivos	Degrau, Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio	Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio	Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bolas, Prumos ou Mecos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parcômetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-Incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira				
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lançil superior ao estabelecido no DL 163/2006	Re-marcção	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão Inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização		Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização			
Rua das Escolas					X		X	X		X	X	X							X	X				X														
EM 528					X					X	X									X				X														
Largo da Igreja										X	X	X																										
Rua de São João											X																											
Rua Augusta										X	X	X																										
Rua dos Desportos										X	X																											
Rua sem nome											X	X																										
Rua Santo António										X	X																											
Rua da Quinta										X	X																											

A imagem apresentada, nomeadamente no canto superior esquerdo, representa os corredores de acessibilidade obtidos nesta área específica, freguesia de Pelariga. A observação desta imagem permite concluir que os corredores inacessíveis (linha vermelha a tracejada) dominam a área de intervenção.

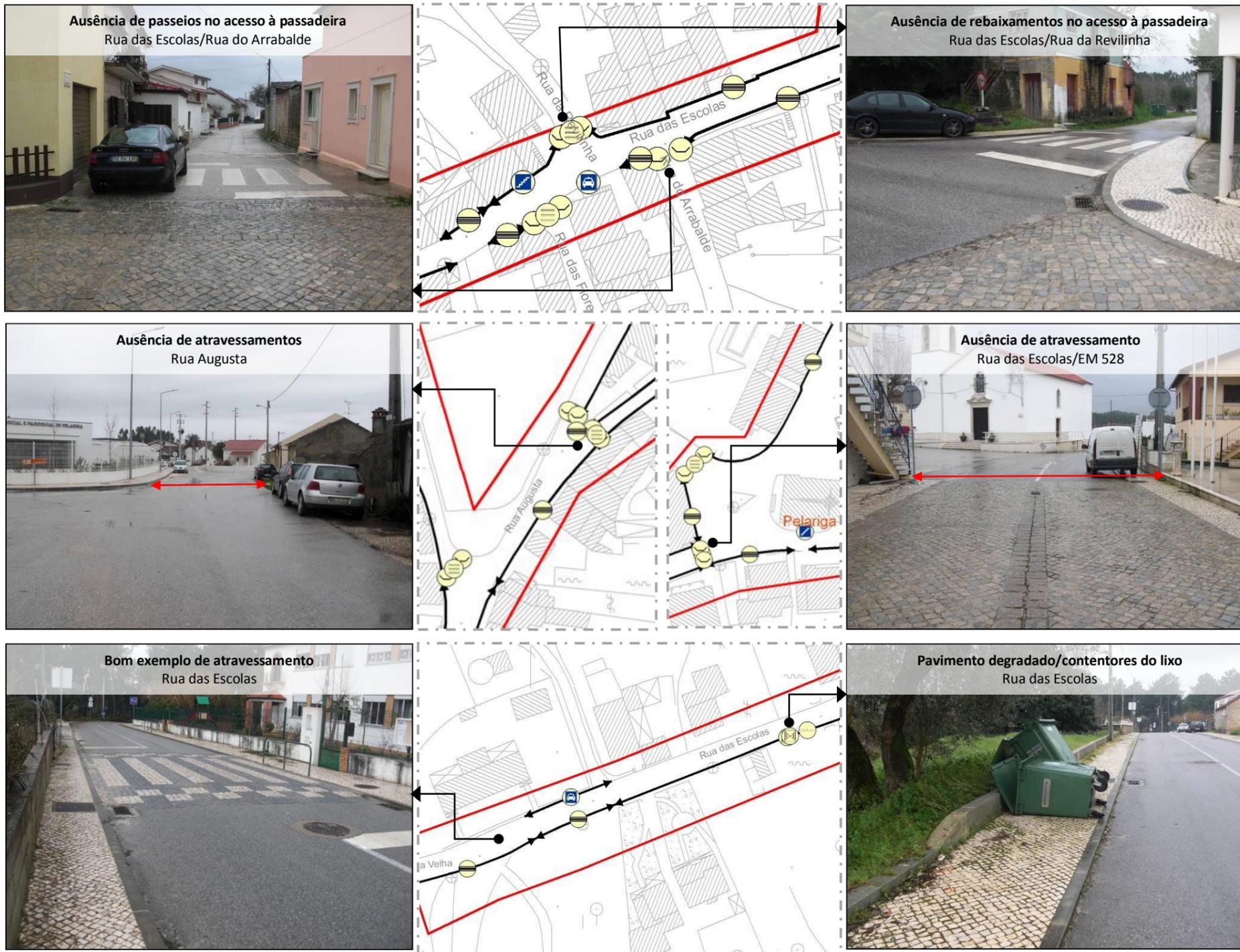
As vias presentes na freguesia de Pelariga estão, assim, desprovidas de passeios de dimensões regulamentares (> 1,20m/1,50m). Este facto acentua-se com a constante quebra de alguns percursos que poderiam ser acessíveis pela presença de vários obstáculos como degraus, escadas ou rampas, ausência ou má execução dos rebaixamentos no acesso às passadeiras, ausência de atravessamentos, pavimento degradado, estacionamento abusivo e ainda contentores do lixo.

Segundo o Capítulo 1, Secção 1.1 do DL 163/06, as áreas urbanizadas devem ser servidas por uma rede de percursos pedonais, designados de acessíveis, que proporcionem o acesso seguro e confortável dos cidadãos a todos os pontos da sua estrutura ativa. Contudo, tal não se verifica, ocorrendo nesta freguesia a **ausência de passeio**, um dos problemas mais críticos a nível de acessibilidade para Todos. A ausência de um percurso dirigido aos peões, como acontece em todos os arruamentos, acarreta insegurança aos cidadãos que se deslocam a pé, uma vez que são obrigados a circular na via de trânsito automóvel.

Os **passeios subdimensionados** foram outro dos problemas registados, como por exemplo, na Rua das Escolas, Largo da Igreja ou até na Rua sem nome paralela à Rua Augusta. Este tipo de problema não permite a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões ou que circulem com o apoio de cadeira de rodas, muletas ou andarilhos. Para garantir a acessibilidade e mobilidade de todos os cidadãos que circulem a pé em Aradas, deve ser garantido um percurso contínuo de 1,20m de largura e livre de obstáculos.



Figura 4.46. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Pelariga (1/3)



As **passagens de peões** são elementos extremamente importantes para a mobilidade dos cidadãos, por facilitarem o atravessamento seguro das faixas de rodagem, permitindo aos cidadãos que se desloquem a pé, adquirirem prioridade sobre os veículos automóveis. De acordo com a legislação em vigor (DL 163/06), as passagens de peões devem possuir largura não inferior a 3,00m-4,00m, devem ser assinaladas com cores contrastantes bem visíveis, assim como, devem possuir acessos rebaixados, ou seja, o pavimento do passeio na zona imediatamente adjacente deve ser rampeado, com inclinações adequadas, sendo que a altura do lancil também não deve ser superior a 0,02m. É ainda aconselhado, para orientação de invisuais, a existência de um pavimento texturado em T, preferencialmente em cor *bordeaux*, no acesso às mesmas.

Neste sentido, o levantamento realizado, identificou, na área definida, cruzamentos com **ausência de passadeiras** (Av. Pinto da Mota) ou ausência de manutenção das mesmas (Rua 25 de Abril), outros em que as passadeiras existentes se encontram subdimensionadas (Av. de Espanha), e passadeiras com problemas ao nível do seu acesso, com exemplos de ausência de rebaixamentos (Rua 25 de Abril) ou rebaixamentos discordantes com a lei (Av. Dr. Tito Fontes).

O estado de conservação apresentado por diversos passeios, condiciona a sua função. A intensa utilização, a presença de elementos vegetais e a ausência de manutenção de diversos corredores pedonais, origina o seu desgaste gradual, o qual se manifesta por exemplo, pela presença de ruturas no pavimento betuminoso ou pedras soltas na calçada. Esta problemática, existente na Rua das Escolas e na Estrada Municipal 528, pode acarretar acidentes, como quedas, não só a pessoas com dificuldades de locomoção, como aos peões mais distraídos. Deste modo, os percursos pedonais devem ser construídos em material regular, contínuo e antiderrapante, com manutenção regular, por forma a exercerem plenamente a sua função e serem espaços acessíveis a Todos.

Figura 4.47. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Pelariga (2/3)

Os **degraus, escadas ou rampas** constituem elementos condicionadores da mobilidade e acessibilidade para Todos no espaço público, por não permitirem o acesso a todos os cidadãos, nomeadamente pessoas idosas ou que se deslocam em cadeira de rodas ou que encaminhem um carrinho de bebé. Neste sentido, é fundamental a existência de percursos alternativos e o cumprimento das disposições da lei, para que Todos sem exceção possam atingir determinado destino. Assim, estes elementos devem também obedecer às características incluídas nas secções 1.3, 1.4 e 1.5, complementadas pelas secções 2.4 e 2.5, do decreto-lei 163/06, sob pena de constituírem barreira, como os casos verificados na Rua das Escolas ou no acesso à Igreja.

As escadarias devem possuir patamares superiores e inferiores com uma faixa de aproximação, de material de textura e cor contrastante com o restante piso. Os degraus devem cumprir as relações dimensionais previstas, como 0,125mx0,35 a 0,40m, e devem possuir corrimãos a uma altura entre 0,85m e 0,90m, caso vençam desníveis superiores a 0,40m, prolongados 0,30m para além do último degrau.

O **estacionamento abusivo**, resultante da escassez de lugares de estacionamento disponíveis e da reduzida dimensão que as vias apresentam nesta área específica, é outra condicionante presente na Rua das Escolas e na Estrada Municipal 528. Nestes casos os automobilistas, não havendo fiscalização nem penalidades, apropriam-se do espaço destinado aos peões, estacionando sobre os passeios e impossibilitando ou dificultando a livre circulação pedonal. Esta problemática acarreta diversos problemas, entre os quais a segurança de todos os cidadãos, que necessitam de circular na via de trânsito automóvel para ultrapassar a barreira. Impedem igualmente a continuação do percurso, por exemplo, aos cidadãos que se desloquem em cadeira de rodas.

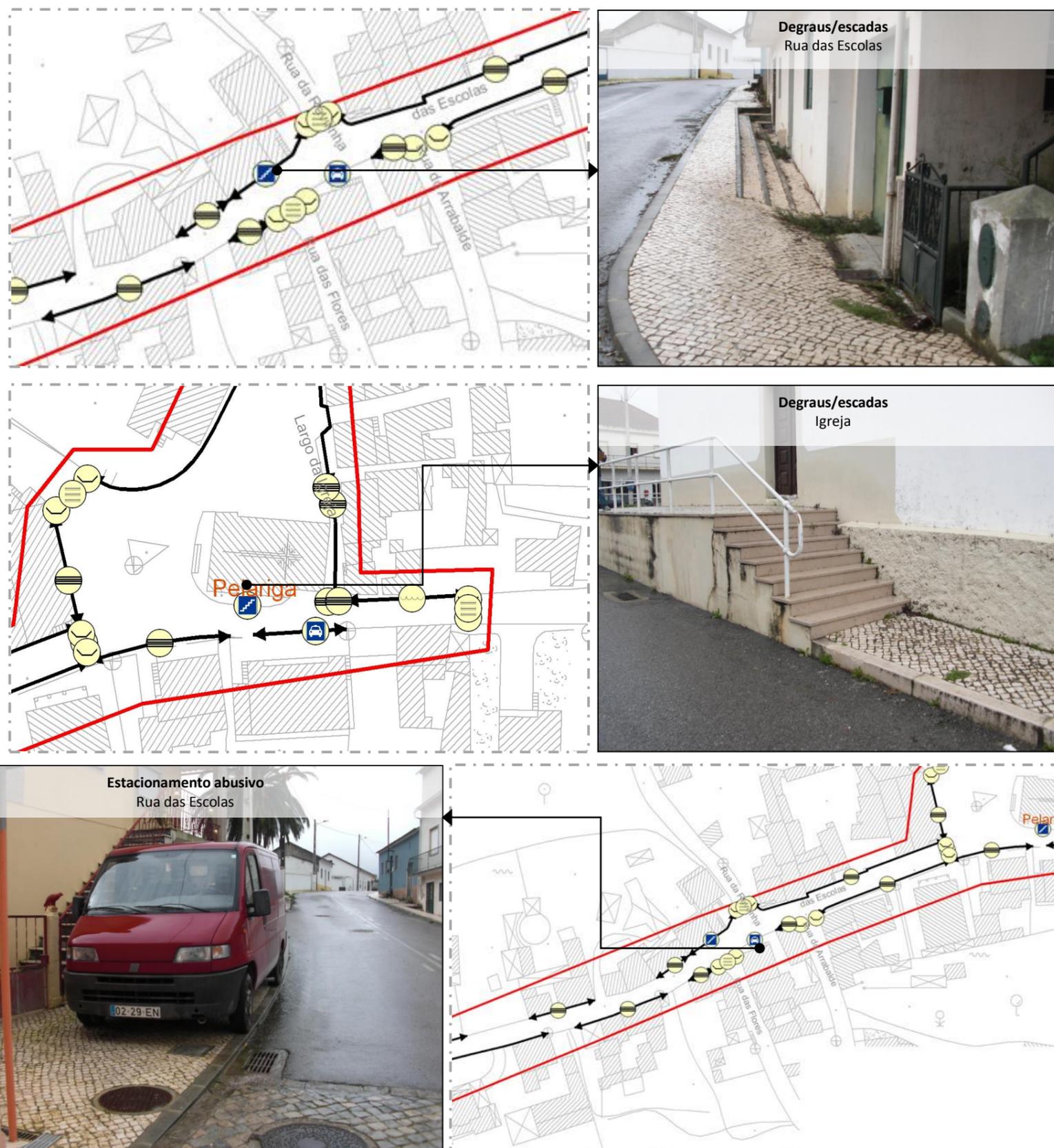


Figura 4.48. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Pelariga (3/3)

4.3.12. Diagnóstico da Freguesia de Redinha

À semelhança das áreas analisadas anteriormente, na área atualmente em análise – freguesia de Redinha, é possível verificar a inexistência de percursos contínuos, quer pela ausência ou subdimensionamento de passeios quer pela ausência de atravessamentos, quer pelas condições irregulares do pavimento presente, ou por outras barreiras à acessibilidade e mobilidade – caracterizando-se esta área pela presença de percursos totalmente inacessíveis (linha a tracejado vermelho), apresentado na imagem de corredores na página a seguir.

A área de intervenção correspondente à freguesia de Redinha apresenta uma morfologia urbana bastante dispersa, composta por habitações unifamiliares dispostas ao longo dos principais arruamentos: Estrada Municipal 527, Rua Lúcio da Silva, Rua Dr. João Serra da Gama, Rua da Misericórdia, Rua Manuel Gomes da Silva, Rua do Agro e Rua do Chafariz Velho.

Nesta área localizam-se ainda importantes equipamentos públicos, como por exemplo o polo escolar de Redinha, o pavilhão gimnodesportivo, a junta de freguesia e ainda a igreja matriz.



Figura 4.49. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Redinha

O trabalho de levantamento efetuado pela equipa da m.pt® permitiu apurar que as ruas da freguesia de Redinha apresentam-se desprovidas de percursos seguros e confortáveis para a circulação de peões. A ausência de passeio ou a presença de passeios subdimensionados (de largura inferior a 1,20m), são uma problemática constante, não descurando outras barreiras, como a ausência de atravessamentos e de rebaixamentos no acesso às passadeiras existentes, o estacionamento abusivo ou a presença de escadas, degraus ou rampas, obras ou tapumes, candeeiro de iluminação pública e ainda um abrigo de transporte coletivo.

A imagem adjacente destaca a área específica da freguesia de Redinha a qual, como se pode observar, possui na sua maioria corredores pedonais inacessíveis (representados a traçado vermelho tracejado).

O principal problema verificado, no que concerne à mobilidade e acessibilidade para Todos, foi a **ausência de passeio** ou a presença de passeios de dimensões inferiores às estipuladas por lei. A ausência de passeios, verificado em todos os arruamentos da freguesia, constitui uma das barreiras mais problemáticas em termos de acessibilidades, uma vez que não existindo qualquer percurso orientado para a circulação pedonal, os peões são obrigados a circular na via de trânsito, a par com os veículos automóveis, sem segurança independentemente das condições físicas que apresentem. Os passeios subdimensionados, caso da extensão da Rua Lúcio da Silva, não permitem a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões, ou que se desloquem com recurso a cadeira de rodas, moletas ou andarilhos.

Com o intuito de garantir a acessibilidade e mobilidade de todos os cidadãos que circulem a pé na freguesia de Redinha, deve ser garantido um percurso contínuo, seguro e confortável de, pelo menos, 1,20m, livre de obstáculos.

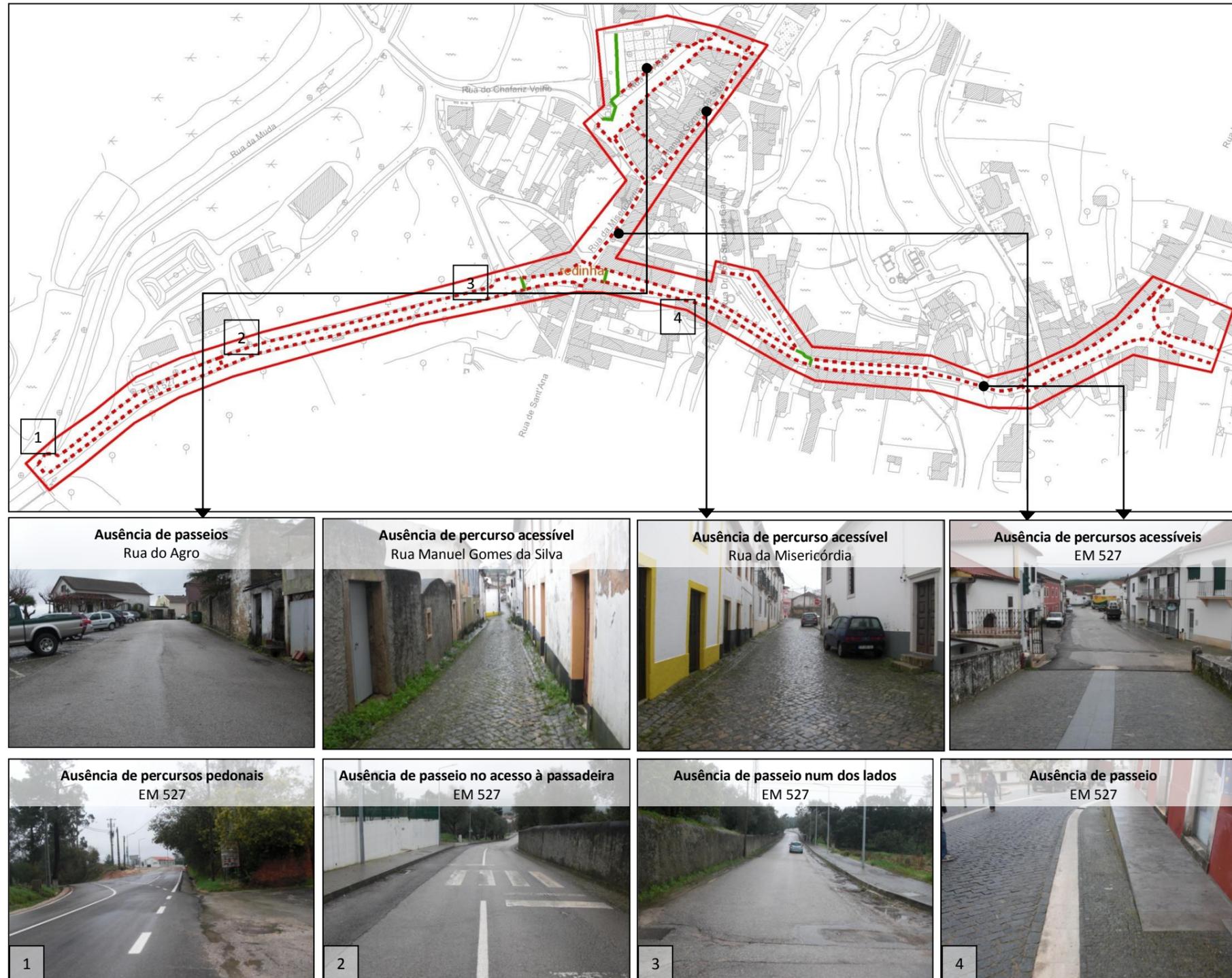
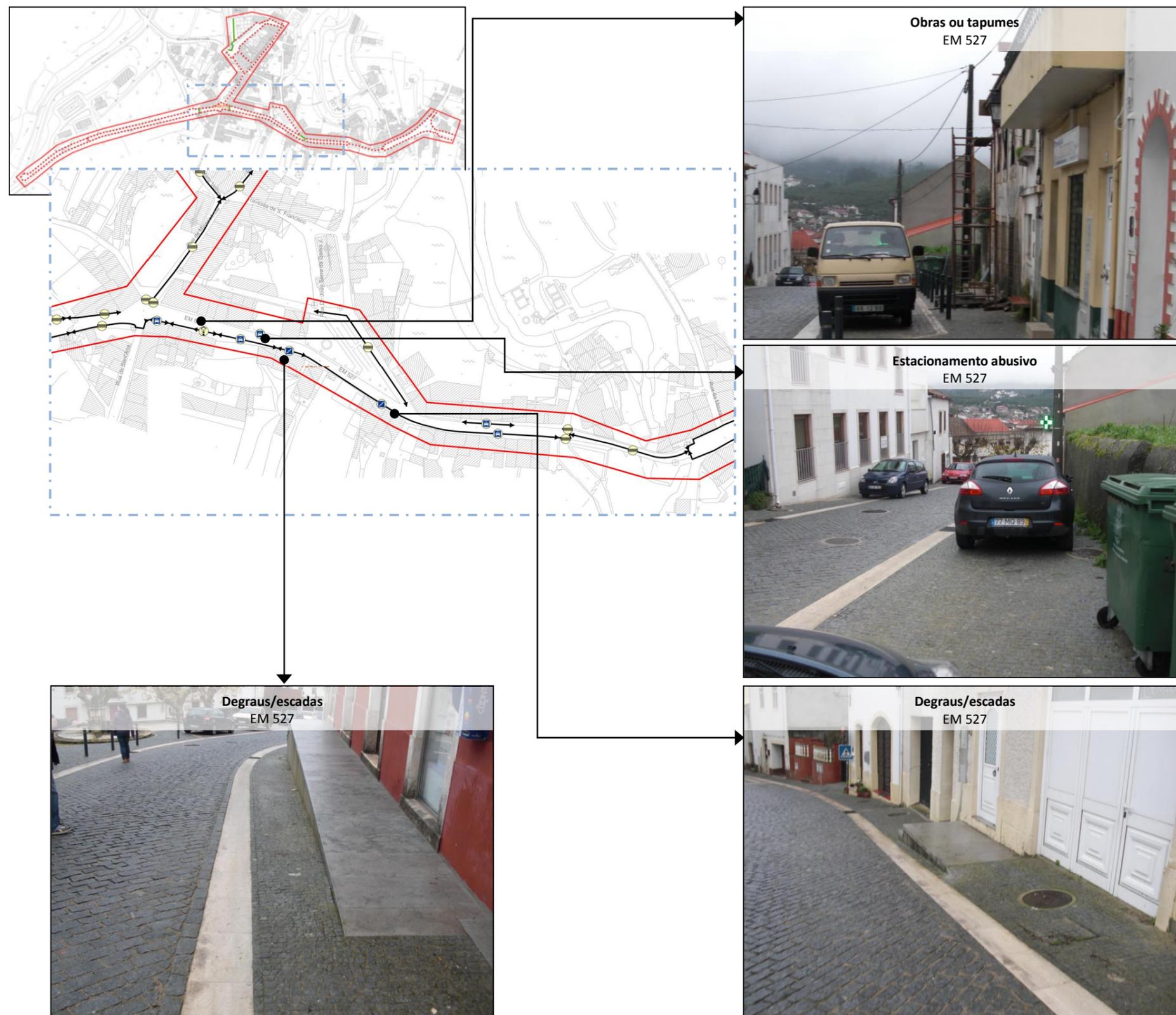


Figura 4.50. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Redinha (1/3)



O **estacionamento abusivo**, resultante da escassez de lugares de estacionamento disponíveis e da reduzida dimensão que as vias possam apresentar, é outra condicionante muito frequente no centro de Redinha, por exemplo no largo dos Celeiros. Nestes casos os automobilistas, não havendo fiscalização nem penalidades, apropriam-se do espaço destinado aos peões, estacionando sobre os passeios e impossibilitando ou dificultando a livre circulação pedonal. Esta problemática acarreta diversos problemas, entre os quais a segurança de todos os cidadãos, que necessitam de circular na via de trânsito automóvel, para ultrapassar a barreira, ou impedem a continuação do percurso, por exemplo, aos cidadãos que se deslocam em cadeira de rodas.

Os **degraus e escadas** constituem elementos condicionadores da mobilidade e acessibilidade para Todos no espaço público, por não permitirem o acesso a todos os cidadãos, nomeadamente aqueles que se deslocam em cadeira de rodas ou com um carrinho de bebé. Neste sentido, é fundamental a existência de percursos alternativos, rampeados se necessário, para que Todos sem exceção possam atingir determinado destino. Contudo, os degraus ou escadas devem também obedecer a determinadas características incluídas no decreto-lei 163/06, sob pena de constituírem barreira, como os casos verificados na Estrada Municipal 527, no Largo dos Celeiros, por exemplo. Assim, os degraus devem ser constantes e possuir dimensões não inferiores a 0,28m (cobertor) e 0,18m (espelho), com faixas antiderrapantes e de sinalização visual. Devem possuir igualmente corrimãos, a uma altura entre 0,85m e 0,90m, prolongados 0,30m para além do último degrau.

A presença de **obras** são normalmente essenciais ao desenvolvimento das cidades ou mesmo à melhoria do espaço público urbano. Contudo, não devem constituir obstáculo à circulação pedonal, devendo ser sempre assegurado, nestes

Figura 4.51. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Redinha (2/3)

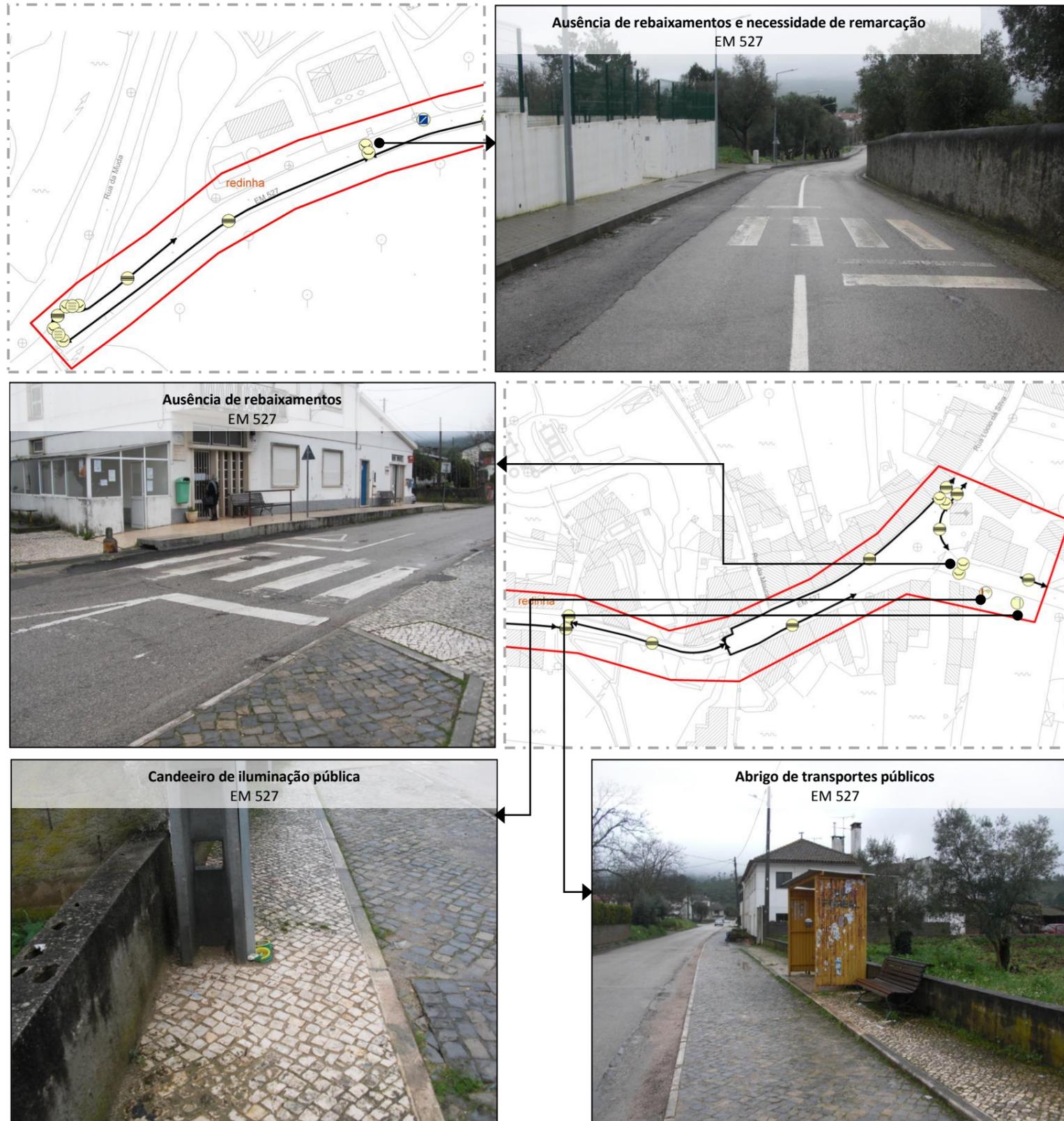


Figura 4.52. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Redinha (3/3)

casos, um percurso alternativo acessível, que permita aos cidadãos atravessar o local sem problemas de segurança ou conflito. Na mesma zona anteriormente descrita – Largo dos Celeiros, foi registada uma extensão de obras ou tapumes considerada barreira à acessibilidade por não assegurar um percurso alternativo de largura mínima de 1,20m (ou 0,90m numa extensão de 1,50m), seguro e confortável.

As **passagens de peões** são elementos extremamente importantes para a mobilidade dos cidadãos, principalmente nas vias com maior tráfego automóvel. A Estrada Municipal 527, via principal desta freguesia, é exemplo de uma via que pela sua dimensão e localização recebe um grande fluxo de tráfego, contudo algumas das passagens de peões aí presentes (assinaladas na Planta de Tipologias de Barreiras) não se encontram de acordo com a lei das acessibilidades. Nestes locais, as passeadeiras não são acessíveis por não possuírem acessos rebaixados e pinturas contrastantes bem visíveis. De acordo com a legislação em vigor (DL 163/06), a passeadeira deve ser bem visível, utilizando um zebra de cores contrastantes e o pavimento do passeio na zona imediatamente adjacente deve ser rampeado, com inclinação adequadas, sendo que a altura do lancil também não deve ser superior a 0,02m. O pavimento texturado em T, preferencialmente em cor *bordeaux*, é ainda aconselhado para orientação de invisuais.

Mesmo representando casos pontuais, verificam-se ainda um **candeieiro de iluminação pública** e um **abrigo de transportes coletivos**, que são obstáculos críticos no espaço público da área em estudo, por se localizarem na área de acesso à passagem de peões, ou por não permitirem 0,90m livres no passeio.

4.3.13. Diagnóstico da Freguesia de Santiago de Litém

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos que se concentram na área de intervenção da freguesia de Santiago de Litém. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano de Santiago de Litém e consequente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção da freguesia de Santiago de Litém é constituída pelos seguintes arruamentos: Estrada nacional 1-6, Rua Padre Praça e Rua de Santa Catarina.

Esta área corresponde ao núcleo central da freguesia e é certamente o local onde ocorrem as maiores dinâmicas, devido à presença de equipamentos e serviços importantes para as vivências da população, sendo eles a junta de freguesia, a escola primária, a casa da cultura, a igreja e ainda op cemitério. A morfologia urbana desta área é caracterizada por percursos lineares e pelo largo da igreja, locais por excelência de encontro e convívio da população.

O parque habitacional é constituído essencialmente por habitações unifamiliares, compostas na sua maioria por parcelas de terreno. Após a análise das tipologias de barreiras presentes no território em causa, foi possível entender quais foram as tipologias de barreiras à acessibilidade e mobilidade para todos mais frequentes, sendo elas a ausência e subdimensionamento de passeios, pavimento degradado ou irregular e ausência de passadeiras em alguns cruzamentos ou entroncamentos de vias.



Figura 4.53. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Santiago de Litém

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos encontradas, apresenta-se um quadro síntese, apresentando-se as tipologias de barreiras presentes em alguns arruamentos da área de intervenção:

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de Santiago de Litém																																							
Barreiras	Semáforo	Candeiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abrigo de Transportes Colectivos	Degrau, Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio		Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio		Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bolas, Prumos ou Mecos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parçómetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-Incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira			
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lancil superior ao estabelecido no DL163/2006	Re-marcção	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização		Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização			
Estrada Nacional 1-6								X	X	X	X	X	X									X																	
Rua Padre Praça													X	X																									
Rua de Santa Catarina					X						X	X	X									X																	

Como já referido, este plano tem por objetivo avaliar a qualidade do espaço público no âmbito da acessibilidade e mobilidade pedonal, de modo a tornar estes espaços mais agradáveis, seguros e confortáveis para a praticabilidade das atividades urbanas que acontecem no dia-a-dia.

Assim o trabalho de levantamento de espaço público efetuado pela equipa da m.pt® permitiu apurar que a grande maioria dos arruamentos que compõem a freguesia de Santiago de Litém, apresentam-se desprovidos de percursos seguros e confortáveis para a circulação de peões. A presença de **pavimento degradado ou irregular** é uma constante em algumas ruas. Este problema foi registado, entre outras ruas, na Estrada Nacional 1-6 e Rua Padre Praça. Sendo os passeios, locais essenciais para a circulação pedonal, muitas das vezes estes apresentam-se com acentuadas situações de degradação. Esta situação definida como uma barreira urbanística assume-se, na maior parte dos casos, como autêntica armadilha para os peões, sobretudo para os mais idosos ou crianças, devido à forma como se deslocam. Buracos, elementos soltos, são alguns dos problemas inerentes a esta tipologia de barreira, acentuados muitas vezes nas zonas de mudança de material de pavimento, desgaste natural das matérias, falta de manutenção dos passeios e completa ausência de pavimentação (passeio definido apenas pelo lancil). Este problema torna-se mais problemático, quando existe nos percursos que dão acesso a locais de afluência de pessoas, como por exemplo, a equipamentos ou serviços.

Outro dos problemas registados com alguma frequência na freguesia de Santiago de Litém foi a **ausência ou má execução dos rebaixamentos** do passeio no acesso às passadeiras existentes. Embora existam outros problemas inerentes às passagens de peões, a ausência ou má execução dos rebaixamentos é dos problemas mais graves, pelo facto, de dificultar e até não permitir o acesso a estas. A ausência ou má

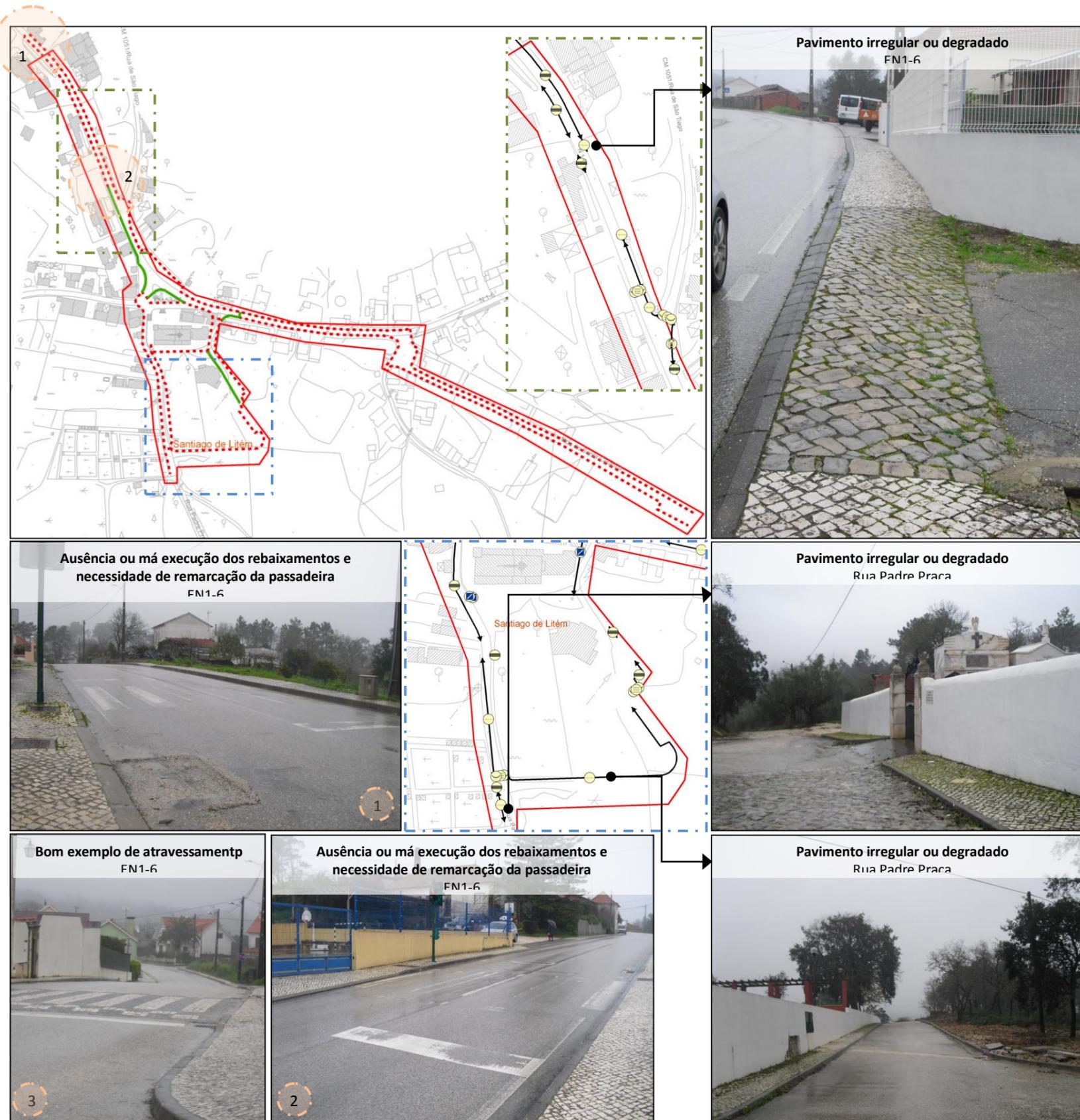


Figura 4.54. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Santiago de Litém (1/3)

execução dos rebaixamentos é uma das barreiras mais frequentes nas nossas cidades ou vilas, impedindo assim a deslocação de peões com mobilidade condicionada, uma vez que nos casos de falta de rebaixamentos se torna uma barreira intransponível, sucedendo o mesmo quando eles se encontram mal executados. Segundo o DL 163/2006, foram considerados rebaixamentos mal executados, todos os que apresentem uma altura do lancil superior a 0,02m, e que não se prolongue por toda a extensão da passeadeira.

Ainda relativamente aos rebaixamentos dos passeios no acesso às passeadeiras, a freguesia de Santiago de Litém não apresenta só apenas situações negativas, importa aqui referir que também foram registados casos de bons exemplos de rebaixamentos bem executados ou passeadeiras sobrelevadas, mostrando assim que o município de Pombal, tem feito um esforço para melhorar acessibilidade e mobilidade de Todos no município, e que acessibilidade e mobilidade de Todos é uma preocupação dos responsáveis pela gestão e desenho urbano deste território.

As passeadeiras anteriormente referidas, para além da ausência ou má execução dos rebaixamentos, apresentam-se igualmente com a pintura gasta. As passagens de peões devem-se encontrar devidamente sinalizadas, com cor bem visível, por forma a garantir segurança nem só aos peões mas também a todos os utilizadores da via pública, para evitar acidentes.

A **ausência de passeios ou passeios subdimensionados** foram outros dos problemas identificados na freguesia de Santiago de Litém. Este problema tem uma maior incidência na Rua de Santa Catarina e de forma mais pontual nos restantes arruamentos.

A ausência total de passeios é das barreiras mais problemáticas em termos de acessibilidades e mobilidade de Todos, uma vez



Figura 4.55. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Santiago de Litém (2/3)

que não existe qualquer percurso orientado para a circulação pedonal. Os peões independentemente das condições que apresentem vêm-se assim, obrigados a circular na via de trânsito juntamente com os automóveis. Quanto aos passeios subdimensionados, que apresentam uma largura inferior a 1,20m, causam descontinuidades urbanas, não permitem a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões, ou que se desloquem com recurso a cadeira de rodas, muletas ou andarilhos.

Os passeios são importantes, são a essência do conforto e segurança da circulação pedonal e a base a qual se desenvolvem ações múltiplas e onde pontuam os vários elementos de mobiliário urbano.

Aquando os trabalhos de levantamento do espaço público, verificou-se que algumas vias da freguesia de Santiago de Litém se encontravam em **obras**, nomeadamente a Rua de São Tiago e o seu entroncamento com a N1-6, apresentando o passeio do lado direito obstruído.

Embora as obras sejam consideradas barreiras temporárias, estas devem-se encontrar devidamente sinalizadas e devem assegurar um percurso pedonal alternativo acessível. Quando os tapumes se encontram a obstruir o percurso pedonal, deve ser assegurado um percurso alternativo com as larguras regulamentares (1,20m de largura), bem como também deve-se encontrar devidamente sinalizado, por forma a evitar acidentes, principalmente a pessoas de baixa acuidade visual.

Os degraus e escadas existentes não se encontram devidamente sinalizados, não possuem faixas antiderrapantes e marcação de cores contrastantes. A existência desta sinalização permite uma melhor visualização destes elementos principalmente por pessoas de baixa acuidade visual, evitando assim a acidentes.

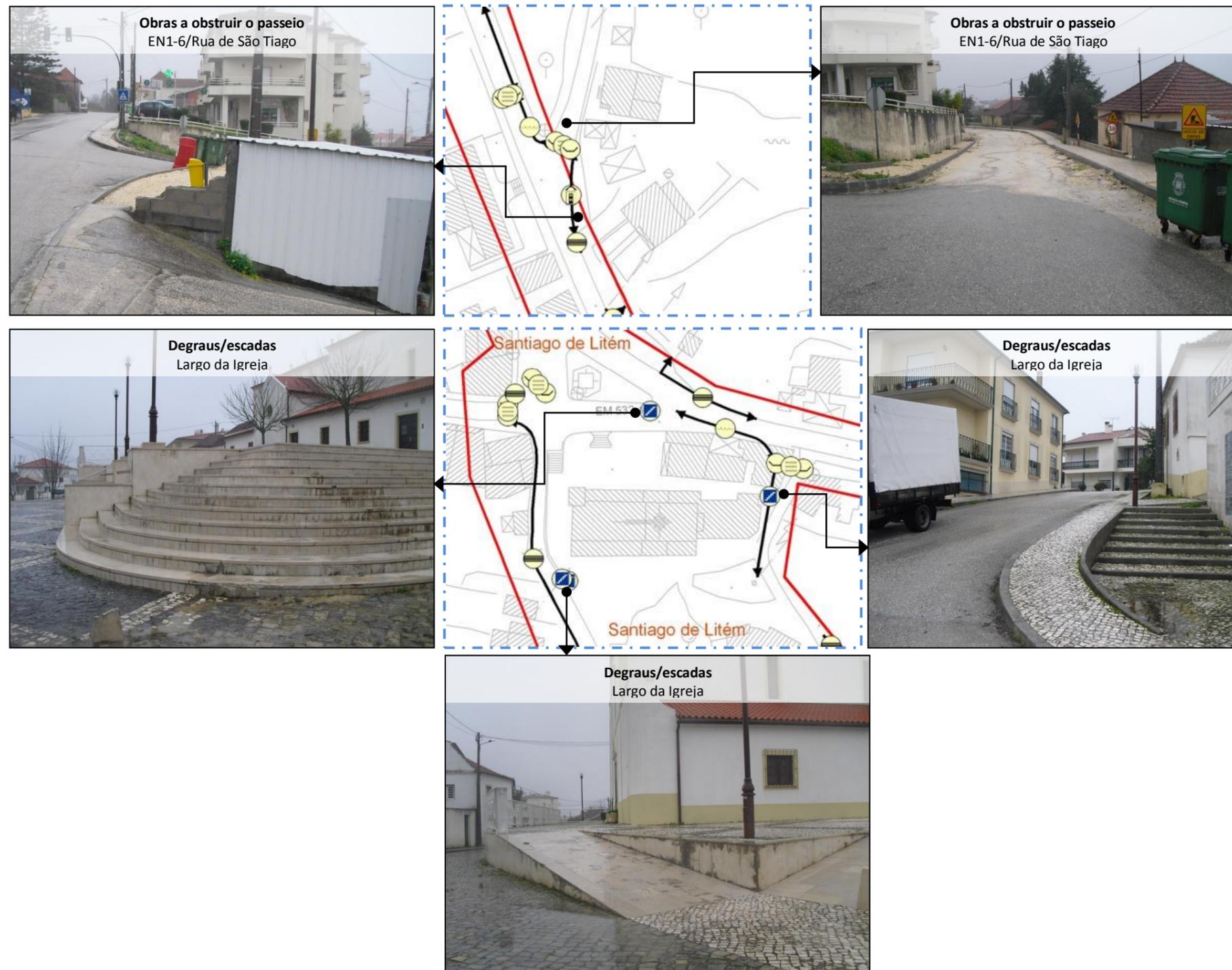


Figura 4.56. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Santiago de Litém (3/3)



Figura 4.57. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de São Simão de Litém

4.3.14. Diagnóstico da Freguesia de São Simão de Litém

À semelhança das áreas analisadas anteriormente, na área atualmente em análise – freguesia de São Simão de Litém, é possível verificar a inexistência de percursos contínuos, quer pela ausência ou subdimensionamento de passeios quer pela ausência de atravessamentos, quer pelas condições irregulares do pavimento presente, ou por outras barreiras à acessibilidade e mobilidade – caracterizando-se esta área pela presença de percursos totalmente inacessíveis (linha a tracejado vermelho), apresentado na imagem de corredores na página a seguir.

A área de intervenção correspondente à freguesia de Carriço apresenta uma morfologia urbana bastante dispersa, composta por habitações unifamiliares dispostas ao longo dos principais arruamentos: Rua da Igreja, Rua da Padaria, Avenida da Igreja, Rua da Chã, Rua da Mata do Urso (EM536), Rua da Escola e Estrada Nacional 109.

A Estrada Nacional 109 e a Rua da Mata do Urso, ao contrário das restantes vias, apresentam perfis de dimensões consideráveis, com grande tráfego automóvel, em detrimento da salvaguarda do tráfego pedonal.

Nesta área localizam-se ainda importantes equipamentos públicos, como por exemplo, a Escola Básica, a Pré-Primária, a extensão de saúde, a junta de freguesia a igreja e ainda o cemitério de Carriço.

Para sistematização dos problemas à mobilidade e acessibilidade para Todos encontradas, apresenta-se um quadro síntese, apresentando-se as tipologias de barreiras presentes em alguns arruamentos da área de intervenção:

Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade - Freguesia de São Simão de Litém																																				
Barreiras	Semáforo	Candeiro de Iluminação Pública	Cabine Telefónica	Abrigo de Transportes Colectivos	Degrau, Escada ou Rampa	MUPI	Papeleira	Rebaixamento de Passeio	Passadeira	Rebaixamento e Passadeira	Passeio	Sinal de Trânsito	Quiosque	Árvore	Gradeamento	Bolas, Prumos ou Mecos	Obstáculo Comercial	Contentor do Lixo	Pavimento Degradado	Caldeira de Árvore	Marco de Correio	Floreira	Máquina de Parcómetro	Estacionamento Abusivo no Passeio	Obra Particular ou Tapume	Armários	Bocas-de-Incêndio	Iluminação das Festas e Romarias	Passadeira mal dimensionada	Passadeira a terminar em Estacionamento	Gradeamento com Publicidade	Cicloparque	Placa Toponímica	Mastro de Bandeira		
	Ruas	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Falta	Inclinação ou lançil superior ao estabelecido no DL 163/2006	Re-marcção	Proposta de atravessamentos	Falta	Dimensão inferior ao estabelecido no DL 163/2006	Localização		Localização	Localização	Localização	Localização	Pavimento Irregular	Não Protegidas	Sem Árvores	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	Localização	
Rua de Albergaria							X		X	X		X																								
Rua Casal do Gaio							X		X		X	X							X																	
EM532-1		X			X		X		X	X	X	X							X																	

Pela presença de equipamentos importantes, como os serviços da junta de freguesia, igreja, cemitério e o centro escolar de São Simão de Litém, o estudo das condições de acessibilidade nesta freguesia é indispensável.

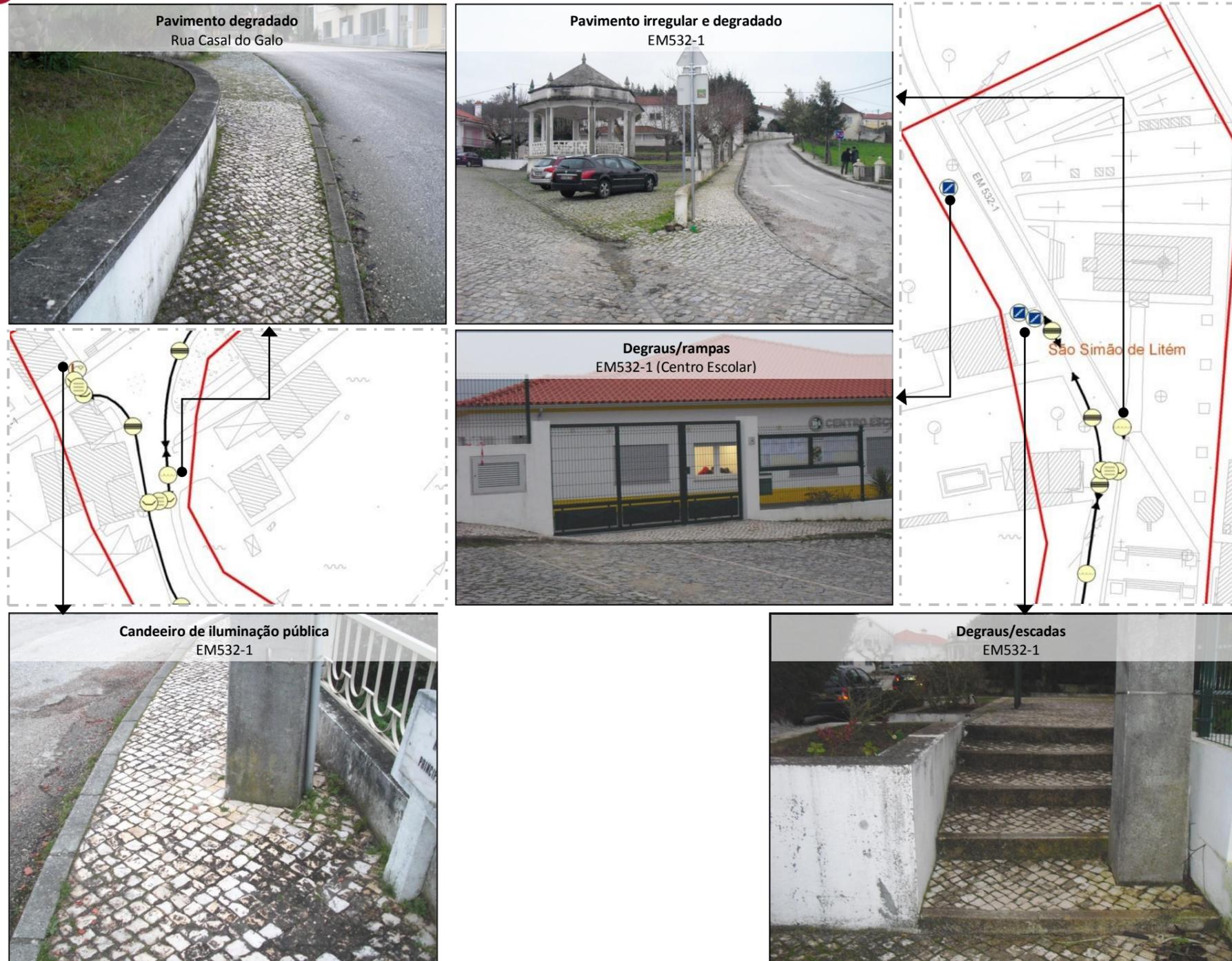
O trabalho de levantamento efetuado pela equipa da m.pt® permitiu apurar que, todos os arruamentos que compõem a freguesia de São Simão de Litém apresentam-se desprovidos de percursos seguros e confortáveis para a circulação de peões, excetuando a envolvente à igreja e um dos lados da Rua de Albergaria. A ausência de passeio ou a presença de passeios subdimensionados (de largura inferior a 1,20m), são uma problemática constante, não descurando outras barreiras, como o pavimento degradado, a presença de escadas, degraus ou rampas, a ausência ou necessidade de remarcação de passadeiras, a ausência dos rebaixamentos no acesso às mesmas e ainda obstáculos a obstruir o passeio, como um candeeiro de iluminação pública.

O principal problema verificado, no que concerne à mobilidade e acessibilidade para Todos, foi a **ausência de passeio ou a presença de passeios de dimensões inferiores** às estipuladas por lei. Para assegurar a acessibilidade e mobilidade de todos os cidadãos na freguesia de São Simão de Litém, deveria ser assegurado um percurso contínuo, seguro e confortável de, pelo menos, 1,20m, livre de obstáculos.

A ausência de passeios, como verificado na Rua Casal do Gaia e na Estrada Municipal 532-1, constitui uma das barreiras mais problemáticas em termos de acessibilidades, uma vez que não existe qualquer percurso orientado para a circulação pedonal. Assim, os peões são obrigados a circular na via de trânsito, a par com os veículos automóveis, sem segurança, independentemente das condições físicas que apresentem. Por outro lado, os passeios subdimensionados, caso que acontece em todos os arruamentos analisados, não permitem a



Figura 4.58. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de São Simão de Litém (1/3)



Segundo a Secção 4.3 (Largura livre) do DL 163/06, os percursos pedonais devem possuir em todo o seu desenvolvimento, um canal de circulação de largura não inferior a 1,20m, contínuo e desimpedido. Contudo, a mesma secção, no ponto 4.3.3, admite a existência de uma largura livre inferior, caso a mesma satisfaça o seguinte: quando o troço obstruído não exceder os 0,60m, o passeio pode admitir uma largura de 0,80m, ou quando o troço obstruído se estender entre os 0,60m e os 1,50m, o passeio pode admitir uma largura mínima de 0,90m. Neste sentido, o candeeiro presente na EM532-1, foi considerado barreira à acessibilidade e mobilidade de Todos, por impossibilitar uma largura mínima de 0,80m e 0,90m de circulação livre no passeio, respetivamente.

Figura 4.58. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de São Simão de Litém (2/3)

circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões, ou que se desloquem com recurso a cadeira de rodas, moletas ou andarilhos.

No que concerne à acessibilidade e mobilidade para Todos, a tipologia de pavimento utilizada – calçada à portuguesa verifica-se inadequada, devido à presença de extensões de pavimento irregular e degradado, presentes essencialmente no largo da igreja e na Rua Casal do Gala. No que respeita ao conforto dos peões na utilização dos passeios, a escolha do pavimento é essencial e o mesmo deve proporcionar percursos contínuos, uniformes, antiderrapantes e confortáveis. Caso contrário e também devido à ausência de manutenção, esses troços podem ser causadores de acidentes (como entorses, quedas, entre outros), ou podem mesmo obrigar à utilização da via de trânsito automóvel de forma a transpor essa barreira, o que acarreta problemas de segurança aos peões.

OS **degraus, escadas ou rampas** constituem elementos condicionadores da mobilidade e acessibilidade para Todos no espaço público, por não permitirem o acesso a todos os cidadãos, nomeadamente pessoas idosas ou que se deslocam em cadeira de rodas ou que encaminhem um carrinho de bebé. Neste sentido, é fundamental a existência de percursos alternativos e o cumprimento das disposições da lei, para que Todos sem exceção possam atingir determinado destino. Assim, estes elementos devem também obedecer às características incluídas nas secções 1.3, 1.4 e 1.5, complementadas pelas secções 2.4 e 2.5, do decreto-lei 163/06, sob pena de constituírem barreira, como os casos verificados na EM532-1, assinalados nas Plantas de Tipologias de Barreiras.

As escadarias devem possuir patamares superiores e inferiores com uma faixa de aproximação, de material de textura e cor



Figura 4.59. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de São Simão de Litém (3/3)

contrastante com o restante piso. Os degraus devem cumprir as relações dimensionais previstas, como 0,125mx0,35 a 0,40m, e devem possuir corrimãos a uma altura entre 0,85m e 0,90m, caso vençam desníveis superiores a 0,40m, prolongados 0,30m para além do último degrau. As rampas, caso vençam desníveis superiores a 0,60m, não devem ter inclinação superior a 6% e o revestimento do piso no início e no fim, deve possuir faixas com diferenciação de textura e cor relativamente ao pavimento adjacente. Devem ainda, caso vençam desníveis superiores a 0,40m, possuir corrimãos os quais devem ser prolongados 0,30m nas extremidades, bem como, possuir plataformas de descanso, concordantes com a legislação.

As **passagens de peões** são elementos extremamente importantes para a mobilidade dos cidadãos no espaço público, por facilitarem o atravessamento seguro das faixas de rodagem, permitindo aos cidadãos que se desloquem a pé, adquirirem prioridade sobre os veículos automóveis. De acordo com a legislação em vigor (DL 163/06), as passagens de peões devem possuir largura não inferior a 3,00m-4,00m, devem ser assinaladas com cores contrastantes bem visíveis, assim como, devem possuir acessos rebaixados, ou seja, o pavimento do passeio na zona imediatamente adjacente deve ser rampeado, com inclinações adequadas, sendo que a altura do lancil também não deve ser superior a 0,02m. É ainda aconselhado, para orientação de invisuais, a existência de um pavimento texturado em T, preferencialmente em cor *bordeaux*, no acesso às mesmas. Neste sentido, o levantamento realizado, identificou, na área definida, cruzamentos com ausência de passadeiras (Rua da Albergaria e EM532-1) ou ausência de manutenção das mesmas (todas as passadeiras existentes na freguesia, à exceção da imagem apresentada no canto inferior direito).

4.3.15. Diagnóstico da Freguesia de Vermoil

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos, que se concentram na área de intervenção de Vermoil. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano da freguesia da Vermoil, e consequente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção integra o aglomerado habitacional que se estende ao longo da Rua do Outeiro da Mata, Rua Vale do Fojo, EM532-3, Rua Eng.º Guilherme Santos, Rua da Igreja, Urbanização Fonseca, EM532-4 e EM532-2.

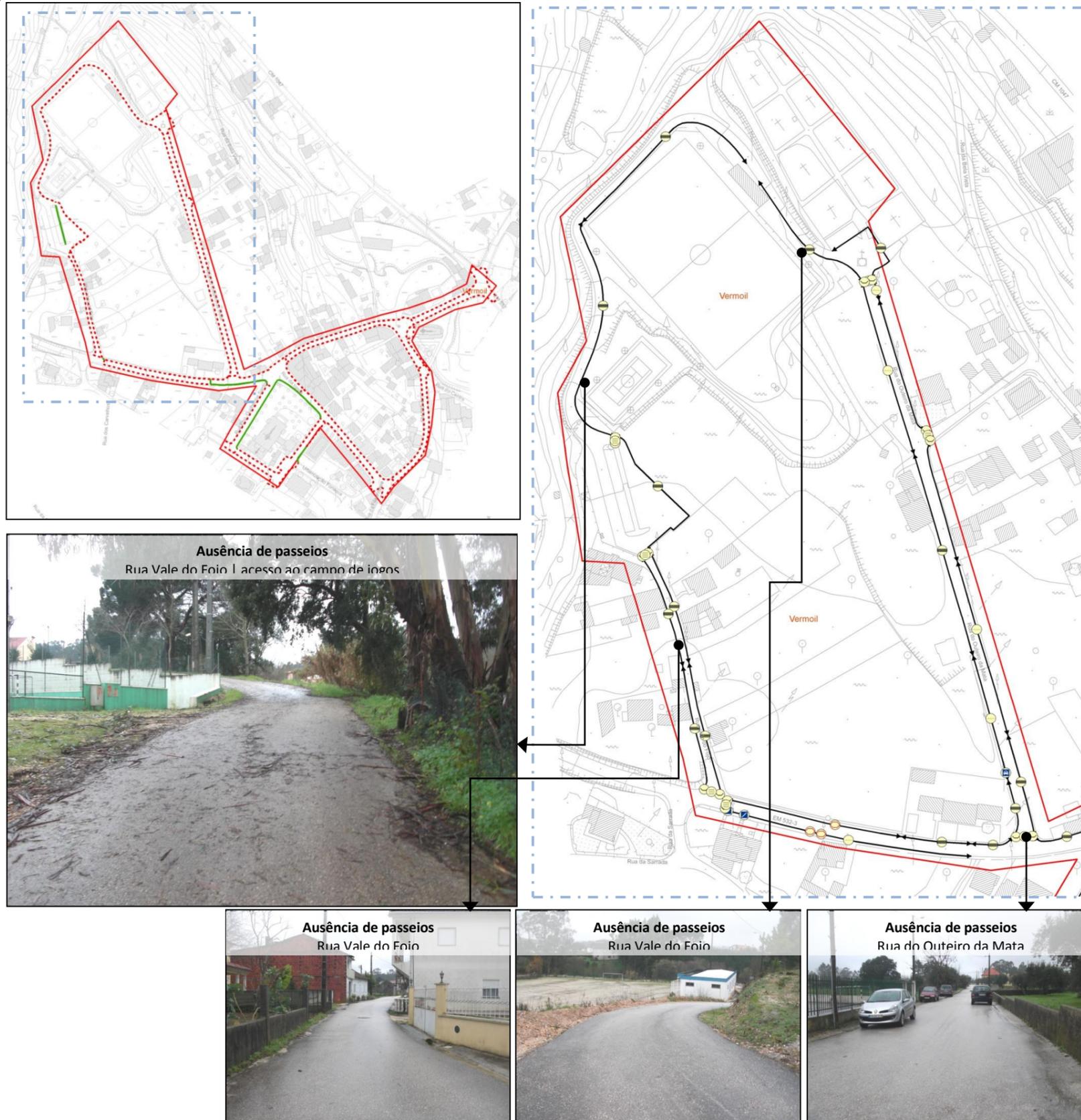
A área de intervenção de Vermoil corresponde ao núcleo central da freguesia, correspondendo a um percurso importante onde se localizam equipamentos, serviços e bens, tais como: junta de freguesia, igreja, cemitério e escola básica nº 1.

O mosaico paisagístico presenta na área de intervenção é caracterizado por habitações unifamiliares, compostas por parcelas heterogéneas, acopladas às vias.

O núcleo urbano apresenta-se de forma densa e consolidada, em algumas vias. A expansão urbanística desta área desenvolve-se, sobretudo, ao longo das principais vias.



Figura 4.60. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Vermoil



O trabalho de levantamento efetuado pela equipa da m.pt® permitiu apurar que, a maioria das ruas de Vermoil, apresentam-se desprovidas de percursos seguros e confortáveis para a circulação de peões. A ausência de passeio ou a presença de passeios subdimensionados (de largura inferior a 1,20m), são uma problemática constante, não descurando outras barreiras, como o pavimento degradado, a ausência de atravessamentos, a ausência ou má execução dos rebaixamentos no acesso à passeadeira, a presença de escadas, degraus ou rampas, o estacionamento abusivo e a presença de obstáculos a obstruir o passeio como caldeiras de árvores, sinais de trânsito, obstáculos comerciais e ainda armários (EDP,gás,etc.).

A imagem adjacente destaca a zona oeste da presente área específica, a qual, como se pode observar, possui na sua maioria corredores pedonais inacessíveis (representados a traçado vermelho tracejado).

O principal problema verificado, no que concerne à mobilidade e acessibilidade para Todos, foi a ausência de passeio ou a presença de passeios de dimensões inferiores às estipuladas por lei. Para assegurar a acessibilidade e mobilidade de todos os cidadãos na Praça Forte, deveria ser assegurado um percurso contínuo, seguro e confortável de, pelo menos, 1,20m, livre de obstáculos.

A **ausência de passeios**, como verificado na Rua do Outeiro da Mata e na Rua Vale do Fojo, constitui uma das barreiras mais problemáticas em termos de acessibilidades, uma vez que não existe qualquer percurso orientado para a circulação pedonal. Assim, os peões são obrigados a circular na via de trânsito, a par com os veículos automóveis, sem segurança, independentemente das condições físicas que apresentem.

Figura 4.61. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (1/6)

No que concerne à acessibilidade e mobilidade para Todos, a tipologia de pavimento utilizada em algumas extensões de passeios existentes – calçada à portuguesa, verifica-se inadequada, devido à presença de extensões de **pavimento irregular e degradado**. No que respeita ao conforto dos peões na utilização dos passeios, a escolha do pavimento é essencial e o mesmo deve proporcionar percursos contínuos, uniformes, antiderrapantes e confortáveis. Caso contrário e também devido à ausência de manutenção, esses troços podem ser causadores de acidentes (como entorses, quedas, entre outros), ou podem mesmo obrigar à utilização da via de trânsito automóvel de forma a transpor essa barreira, o que acarreta problemas de segurança aos peões.

As **passagens de peões** são elementos extremamente importantes para a mobilidade dos cidadãos no espaço público, por facilitarem o atravessamento seguro das faixas de rodagem, permitindo aos cidadãos que se desloquem a pé, adquirirem prioridade sobre os veículos automóveis. De acordo com a legislação em vigor (DL 163/06), as passagens de peões devem possuir largura não inferior a 3,00m-4,00m, devem ser assinaladas com cores contrastantes bem visíveis, assim como, devem possuir acessos rebaixados, ou seja, o pavimento do passeio na zona imediatamente adjacente deve ser rampeado, com inclinações adequadas, sendo que a altura do lancil também não deve ser superior a 0,02m. É ainda aconselhado, para orientação de invisuais, a existência de um pavimento texturado em T, preferencialmente em cor *bordeaux*, no acesso às mesmas. Neste sentido, o levantamento realizado identificou, na área definida, cruzamentos ou entroncamentos com ausência de passeadeiras, como demonstram as imagens adjacentes.



Figura 4.62. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (2/6)



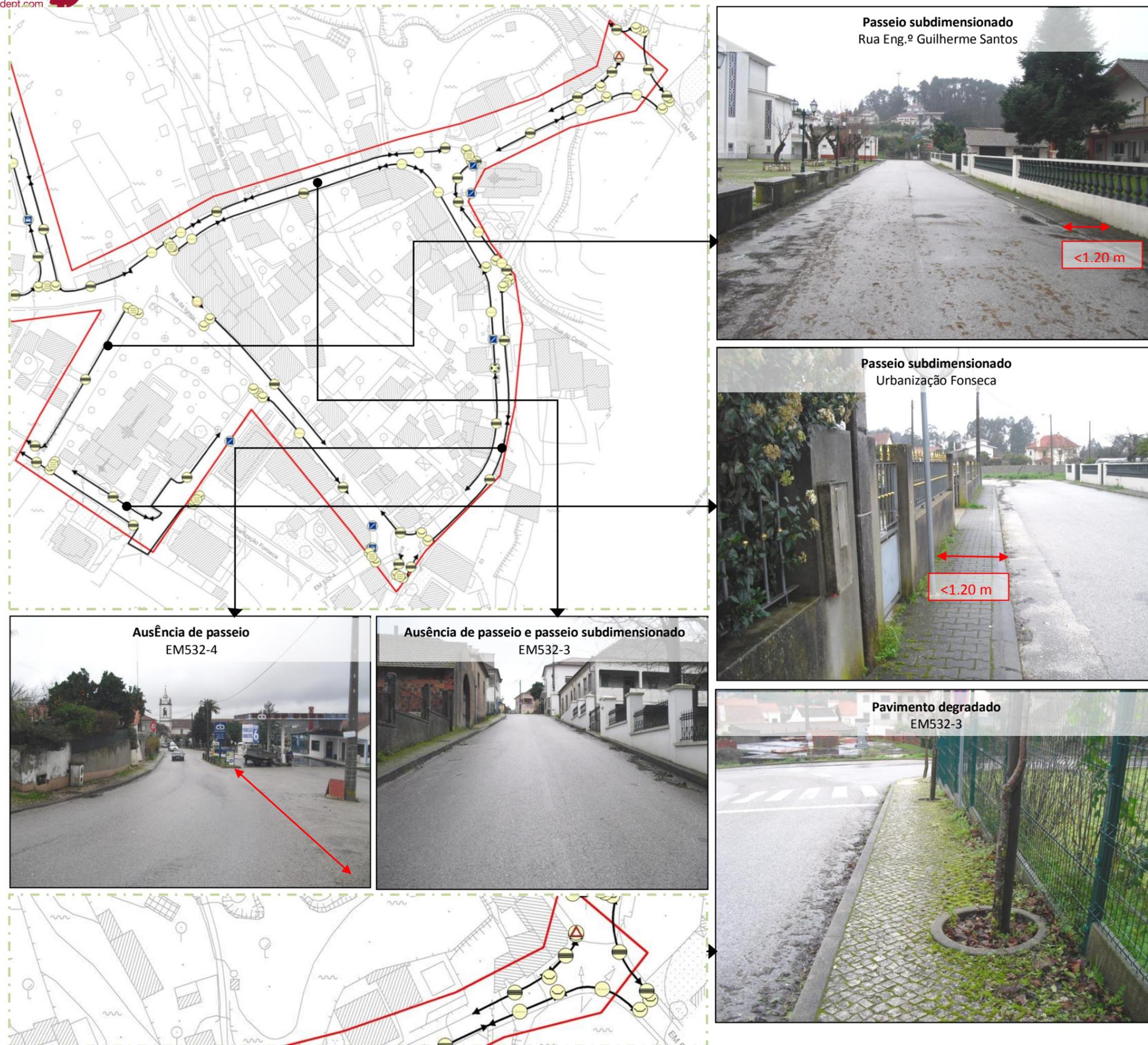
Figura 4.63. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (3/6)

Nesta área específica apresentada, registaram-se também, diversas **caldeiras de árvores**, desprotegidas, que constituem assumidos obstáculos à mobilidade pedonal. A presença de caldeiras sem proteção fragmenta um percurso acessível contínuo. De acordo com a Secção 4.13 do DL respetivo, as caldeiras de árvores devem ser revestidas por grelhas de proteção ou possuir um separador de altura 0,30m. De referir ainda, que os ramos existentes devem satisfazer a altura livre de 2,40m, como especificado na Secção 4.5.

Embora considerada barreira temporária, a mesma lógica é aplicada ao **estacionamento abusivo**. Assim sendo, foram registados locais, mais especificamente na extensão de passeio existente na lateral da escola, como se pode observar na figura, onde a ocupação indevida dos passeios por parte dos automóveis, impedem uma largura mínima de 0,90m de percurso pedonal acessível.

As vias que pertencem à zona a este da área de intervenção agora ilustrada, apresentam, como se pode observar pela figura adjacente, diversas barreiras já descritas na zona oeste, nomeadamente, escadas de degraus ou rampa, pavimento degradado, ausência de passeio ou passeio subdimensionado, ausência de passadeiras e/ou rebaixamentos do passeio, estacionamento abusivo, obstáculos comerciais, armários (EDP, gás, etc.), e sinais de trânsito.

Segundo a Secção 4.3 (Largura livre) do DL 163/06, os percursos pedonais devem possuir em todo o seu desenvolvimento, um canal de circulação de largura não inferior a 1,20m, contínuo e desimpedido. Contudo, a mesma secção, no ponto 4.3.3, admite a existência de uma largura livre inferior, caso a mesma satisfaça o seguinte: quando o troço obstruído não exceder os 0,60m, o passeio pode admitir uma largura de 0,80m, ou quando o troço obstruído se estender entre os 0,60m e os 1,50m, o passeio pode admitir uma largura mínima de 0,90m.



A **ausência de passeios**, como verificado na EM532-3 e EM5324, constitui uma das barreiras mais problemáticas em termos de acessibilidades, uma vez que não existe qualquer percurso orientado para a circulação pedonal. Assim, os peões são obrigados a circular na via de trânsito, a par com os veículos automóveis, sem segurança, independentemente das condições físicas que apresentem. Por outro lado, os **passeios subdimensionados**, caso da EM532-3, Rua Eng.º Guilherme Santos, Rua da Igreja, EM532-4 e ainda na Urbanização Fonseca, não permitem a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões, ou que se desloquem com recurso a cadeira de rodas, moletas ou andarilhos.

A presença de **pavimento degradado ou irregular** é uma constante em algumas ruas. Este problema foi registado, entre outras ruas, na EM532-3, EM532-4 e Rua da Igreja. Sendo os passeios, locais essenciais para a circulação pedonal, muitas das vezes estes apresentam-se com acentuadas situações de degradação. Esta situação definida como uma barreira urbanística assume-se, na maior parte dos casos, como autêntica armadilha para os peões, sobretudo para os mais idosos ou crianças, devido à forma como se deslocam. Buracos, elementos soltos, são alguns dos problemas inerentes a esta tipologia de barreira, acentuados muitas vezes nas zonas de mudança de material de pavimento, desgaste natural das matérias, falta de manutenção dos passeios e completa ausência de pavimentação (passeio definido apenas pelo lancil). Este problema torna-se mais problemático, quando existe nos percursos que dão acesso a locais de afluência de pessoas, como por exemplo, a equipamentos ou serviços.

Figura 4.64. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (4/6)

Outro dos problemas registados com alguma frequência na freguesia de Vermoil foi a **ausência ou má execução dos rebaixamentos** do passeio no acesso às passadeiras existentes.

Embora existam outros problemas inerentes às passagens de peões, a ausência ou má execução dos rebaixamentos é dos problemas mais graves, pelo facto, de dificultar e até não permitir o acesso a estas. A ausência ou má execução dos rebaixamentos é uma das barreiras mais frequentes nas nossas cidades ou vilas, impedindo assim a deslocação de peões com mobilidade condicionada, uma vez que nos casos de falta de rebaixamentos se torna uma barreira intransponível, sucedendo o mesmo quando eles se encontram mal executados. Segundo o DL 163/2006, foram considerados rebaixamentos mal executados, todos os que apresentem uma altura do lancil superior a 0,02m, e que não se prolongue por toda a extensão da passadeira.

Este problema foi registado, de um modo geral, em todas as vias da área em análise, sendo exemplos, a Rua da Igreja, a EM532-4 e a EM532-3, facto que se agrava, pela presença de equipamentos essenciais às vivências das populações.

Algumas passadeiras da freguesia de Vermoil, apresentam-se com a pintura gasta, sendo exemplos entre outros, os atravessamentos assinalados na EM532-3. As passagens de peões devem-se encontrar devidamente sinalizadas, com cor bem visível, por forma a garantir segurança nem só aos peões mas também a todos os utilizadores da via pública, para evitar acidentes.

Importa ainda referir, que se verificaram essencialmente alguns cruzamentos, entroncamentos de vias com ausência de atravessamentos. A existência de passadeiras regulamentares são fundamentais, de modo a garantir o acesso seguro dos peões quando pretendem mudar de um lado para outro da via.

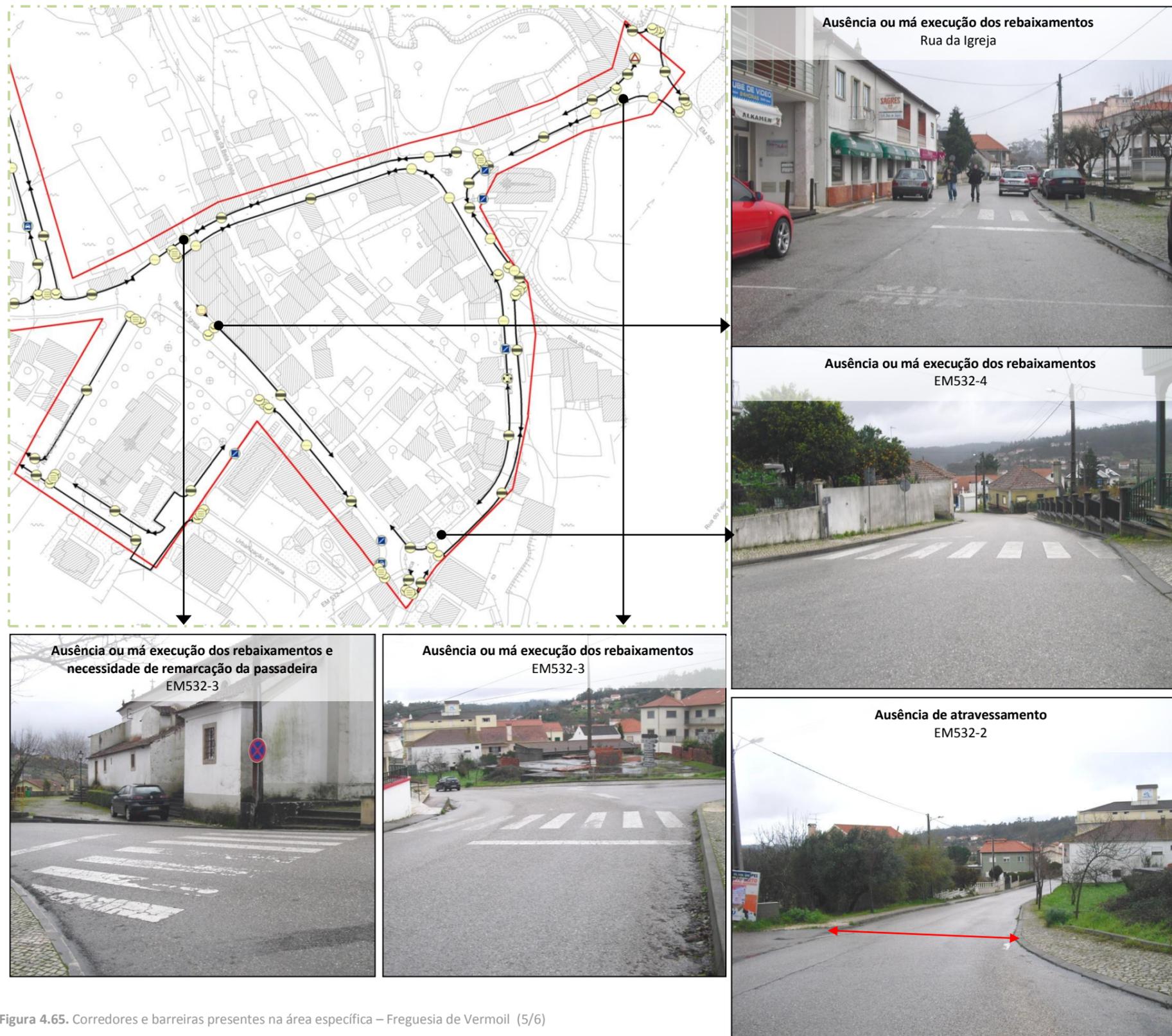


Figura 4.65. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (5/6)

Aquando os trabalhos de levantamento do espaço público da freguesia de Vermoil registaram-se inúmeras situações de **degraus, escadas e rampas**.

Os degraus e escadas são considerados barreiras, quando não é garantido um percurso pedonal alternativo, ou quando a sua localização no espaço público não garante uma largura mínima do passeio de 0,80m por uma extensão não superior a 0,60 m ou 0,90m por uma extensão não superior a 1,50m.

Estes elementos são condicionantes da mobilidade e acessibilidade de Todos no espaço público, por serem difíceis de superar por alguns cidadãos, nomeadamente aqueles que se deslocam em cadeira de rodas ou pessoas com carrinhos de bebé. Neste sentido, é fundamental a existência de percursos alternativos, rampeados se necessário, para que Todos, sem exceção, possam atingir determinado destino. Contudo, os degraus ou escadas devem obedecer aos princípios descritos no decreto-lei 163/2006, sob pena de constituírem barreira.

Os degraus e escadas existentes não se encontram devidamente sinalizados, não possuem faixas antiderrapantes e marcação de cores contrastantes. A existência desta sinalização permite uma melhor visualização destes elementos principalmente por pessoas de baixa acuidade visual, evitando assim a acidentes.

Para além das barreiras anteriormente descritas, também foram registadas outras barreiras embora com menos frequência, tais como obstáculos comerciais, armário (EDP,gás,etc.) e sinais de trânsito.

De facto, muitas das vezes estes elementos encontram-se centrados no passeio, interrompendo um percurso que poderia ser acessível, por não garantirem uma largura mínima do passeio de 0,80m por uma extensão não superior a 0,60m.



Figura 4.66. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (6/6)



Figura 4.67. Área de intervenção do Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade – Freguesia de Vila Cã

4.3.16. Diagnóstico da Freguesia de Vila Cã

O presente relatório retrata, de forma complementar, os problemas de acessibilidade e mobilidade para Todos, que se concentram na área de intervenção de Vila Cã. Nesse sentido, a perceção do estado da acessibilidade local, contribuirá de forma mais eficaz e imediata para a melhoria da qualidade do ambiente urbano da freguesia de Vila Cã, e consequente para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos que aí residem, trabalham e visitam.

A área de intervenção integra o aglomerado habitacional que se estende ao longo da Rua Principal, Rua Manuel Francisco Freixeira, Rua António Gonçalves Junqueira e ainda a Rua de Santo António.

A área de intervenção de Vila Cã corresponde ao núcleo central da freguesia, correspondendo a um percurso importante onde se localizam equipamentos, serviços e bens, tais como: junta de freguesia, igreja, cemitério, escola básica nº 1 e pré-primária.

O aglomerado populacional apresenta na área de intervenção é caracterizado por habitações unifamiliares, compostas por parcelas heterogéneas, acopladas às vias.

O núcleo urbano apresenta-se de forma densa e consolidada, em algumas vias. A expansão urbanística desta área desenvolve-se, sobretudo, ao longo das principais vias.

Como já referido, este plano tem por objetivo avaliar a qualidade do espaço público no âmbito da acessibilidade e mobilidade pedonal, de modo a tornar estes espaços mais agradáveis, seguros e confortáveis para a praticabilidade das atividades urbanas que acontecem no dia-a-dia.

Assim o trabalho de levantamento de espaço público efetuado pela equipa da m.pt® permitiu apurar que a maioria das ruas de Vila Cã, se apresentam desprovidas de percursos seguros e confortáveis para a circulação de peões.

A **ausência de passeios ou passeios subdimensionados** foram dos problemas identificados com maior incidência na freguesia de Vila Cã. Este problema registou-se de um modo geral em todos os arruamentos: Rua Principal, Rua Manuel Francisco Freixeira, Rua António Gonçalves Junqueira e Rua de Santo António.

A ausência total de passeios é das barreiras mais problemáticas em termos de acessibilidades e mobilidade de Todos, uma vez que não existe qualquer percurso orientado para a circulação pedonal. Os peões independentemente das condições que apresentem vêem-se assim, obrigados a circular na via de trânsito juntamente com os automóveis. Quanto aos **passeios subdimensionados**, que apresentam uma largura inferior a 1,20m, causam descontinuidades urbanas, não permitem a circulação a par ou o cruzamento de pessoas, bem como condicionam a locomoção de pessoas que transportem objetos de grandes dimensões, ou que se desloquem com recurso a cadeira de rodas, muletas ou andarilhos.

Os passeios são importantes, são a essência do conforto e segurança da circulação pedonal e a base a qual se desenvolvem ações múltiplas e onde pontuam os vários elementos de mobiliário urbano.



Figura 4.68. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (1/3)

A presença de **pavimento degradado ou irregular** é uma das barreiras que foi registada na Rua Manuel Francisco Freixeira. Sendo os passeios, locais essenciais para a circulação pedonal, muitas das vezes estes apresentam-se com acentuadas situações de degradação. Esta situação definida como uma barreira urbanística, assume-se, na maior parte dos casos, como autêntica armadilha para os peões, sobretudo para os mais idosos ou crianças, devido à forma como se deslocam. Buracos, elementos soltos, são alguns dos problemas inerentes a esta tipologia de barreira, acentuados muitas vezes nas zonas de mudança de material de pavimento, desgaste natural das matérias, falta de manutenção dos passeios e completa ausência de pavimentação (passeio definido apenas pelo lancil). Este problema torna-se mais problemático, quando existe nos percursos que dão acesso a locais de afluência de pessoas, como por exemplo, a equipamentos ou serviços.

A **ausência de atravessamentos** em alguns pontos considerados fundamentais para a passagem de um lado para o outro da via, nomeadamente em cruzamentos ou entroncamentos de vias está presente por toda a área de intervenção. O único exemplar de atravessamento presente nesta freguesia e identificado em levantamento, trata-se de um bom exemplo de passadeira sobrelevada, com os acessos rebaixados, presente em frente à escola, na Rua António Gonçalves Junqueira.

Diagnosticando ainda a regularização dos passeios, refere-se a presença de vários **desníveis** em determinadas entradas de habitações, os quais não cumprem as inclinações dispostas na Lei. Segundo a mesma legislação, a inclinação admitida deve ser inferior a 5% na direção do percurso e não superior a 2% na direção transversal ao percurso. Este tipo de problemática foi diagnosticado por todos os arruamentos de Vila Cã.

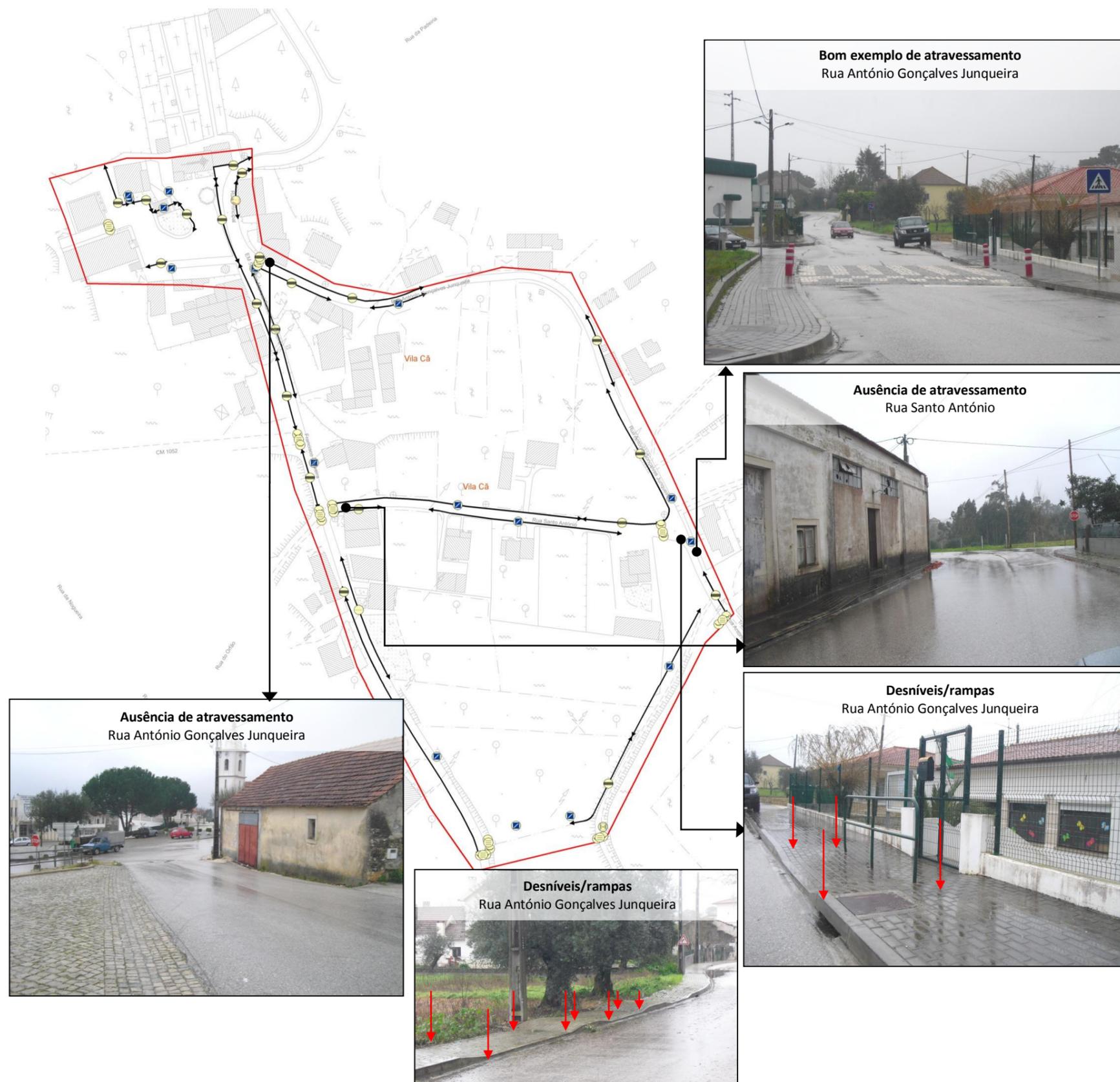


Figura 4.69. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (2/3)

As **escadas** na via pública devem respeitar o estipulado na Secção 1.3, 1.4 e 2.4 do DL 163/06 de 8 de Agosto. Nesse sentido, entre outras características, as escadas devem possuir faixas de aproximação com textura e cor contrastante, os degraus devem possuir as relações dimensionais estipuladas e devem contemplar corrimãos de ambos os lados, centrais ou ambos (dependendo da largura). Quando não existe a possibilidade de garantir no mínimo um passeio de 1,20m de largura, as escadas de acesso aos edifícios devem garantir um percurso acessível de 0,80m numa extensão máxima de 0,60m, ou 0,90m numa extensão não superior a 1,50m. Como se pode observar nas imagens, esta exigência nem sempre se verifica, existindo degraus ou escadas a obstruir os percursos acessíveis, podendo causar acidentes, como foi detetado no acesso à igreja.

Outras das barreiras identificadas, as quais não garantem a largura mínima, foram um **contentor do lixo** na rua sem nome identificada na imagem adjacente e **obstáculos comerciais** a obstruir o passeio.

Este tipo de obstáculo é igualmente perigoso, se tivermos em consideração invisuais, pessoas de cadeiras de rodas e pessoas com carrinhos de bebés, por exemplo, uma vez que são obrigados a desviar-se para a faixa de rodagem, não tendo outra alternativa à circulação.



Figura 4.70. Corredores e barreiras presentes na área específica – Freguesia de Vermoil (3/3)