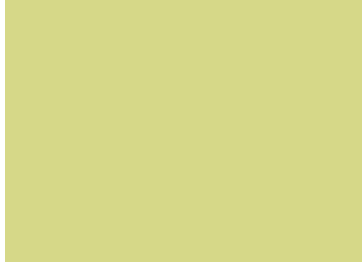


PLANO DE TRÂNSITO DA PEDERNEIRA E AVENIDA DE BADAJOZ



Julho 2019

INTRODUÇÃO

Âmbito e Enquadramento

O aumento significativo do tráfego e circulação rodoviária verificado no Concelho da Nazaré nos últimos anos, levou a que se tomassem medidas no sentido de ordenar e disciplinar o trânsito automóvel, a circulação e o estacionamento, tendo em conta o respeito pelos peões e uma crescente procura de soluções de mobilidade que sirvam todos os cidadãos, no sentido de criar um território mais justo e equitativo.

A par disso, nos últimos anos, surgiram novas acessibilidades e o sistema viário foi adaptado e ampliado, cabendo à Câmara Municipal a responsabilidade de zelar pela garantia das suas boas condições e fluidez.



Figura 1 – Novas Acessibilidades da Nazaré; Fonte: Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano, Nazaré, Setembro 2015

Neste contexto, houve necessidade de elaborar um Regulamento de Trânsito para todo o Concelho com o objetivo de estabelecer as normas relativas ao ordenamento do trânsito, da circulação e sinalização rodoviária e da paragem e estacionamento de veículos motorizados, entre outros.

Para a elaboração do presente Plano de Trânsito foi-nos disponibilizado um Estudo existente na Câmara Municipal, datado de 2010. Houve a necessidade de proceder a uma atualização e reajustamento da Cartografia existente.

O Plano de Trânsito da Pederneira e Avenida de Badajoz solicitado pela Câmara Municipal da Nazaré, que se apresenta, constitui, em conjunto com o Regulamento de Trânsito do Município da Nazaré um importante instrumento de ordenamento e gestão de trânsito.

Para o sucesso da gestão do trânsito, tendo como objetivo principal a melhoria da qualidade de vida da população residente e visitantes, destacam-se as seguintes ações:

- Engenharia de tráfego e segurança rodoviária

Tem como finalidade a melhoria da segurança rodoviária e da circulação de veículos e peões e consegue-se através da adequação da geometria da malha viária existente, da uniformização e padronização dos materiais e equipamentos usados na sinalização horizontal e vertical, e nos equipamentos e mobiliário urbano propostos para o espaço público.

- Fiscalização

A efetiva fiscalização por parte das entidades competentes, com uma ação, não apenas repressiva, mas, antes, pedagógica que estimule os comportamentos adequados de peões e condutores de veículos motorizados e outros.

- Educação

Destaca-se a importância decisiva de uma mudança de atitudes da parte dos que circulam, promovendo e incentivando o exercício da cidadania e a necessidade de

fomentar a promoção de discussão das propostas de intervenção viárias por parte dos diferentes sectores da população, conseguida, nomeadamente pela promoção e desenvolvimento de ações de educação no âmbito da segurança rodoviária. Estas ações deverão ser criativas e cativar o interesse da população.

Conclui-se, assim, que as ações que visam a melhoria das condições de circulação e de trânsito deverão ser integradas, envolvendo, antes de mais, todo os cidadãos, mas contemplando também:

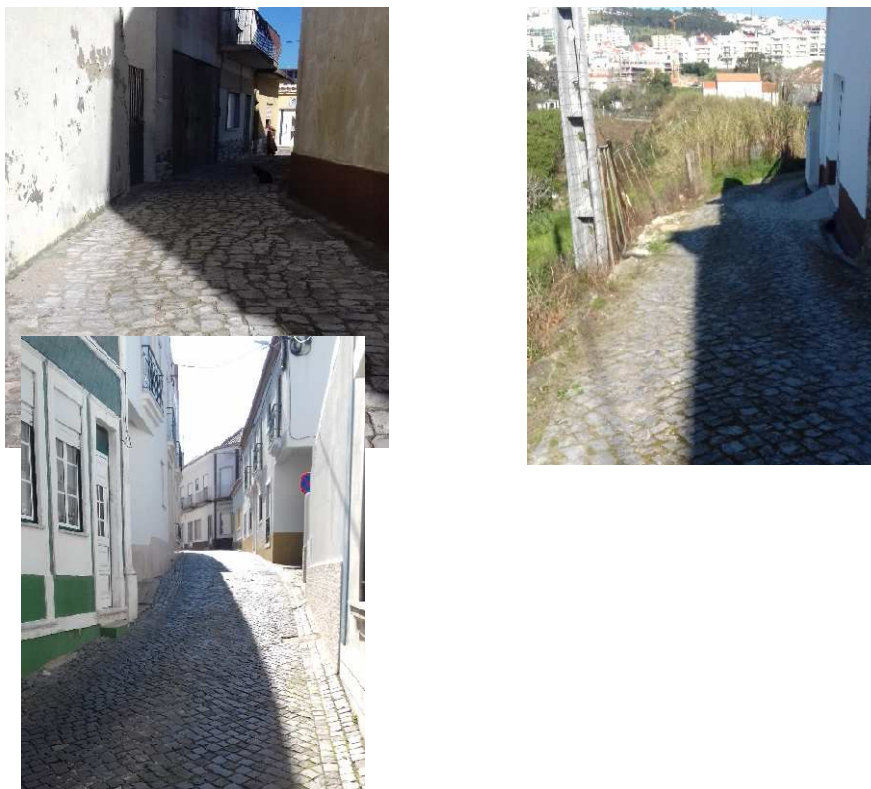
- i. Peões, automobilistas, motociclistas e ciclistas;
- ii. Autoridades policiais;
- iii. Instituições escolares;
- iv. Autoridades locais;
- v. Instituições e associações locais;
- vi. Empresas públicas e privadas locais;
- vii. Imprensa e rádios locais;
- viii. Proteção civil;
- ix. População local.

2. CARACTERIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DA REDE VIÁRIA

2.1 Pederneira | situação existente

A Pederneira, por ter sido um dos povoamentos iniciais de todo o Concelho da Nazaré, apresenta uma rede viária estreita, sem uma clara unidade, com limitações de circulação e condições pouco amigáveis para os peões. A estrutura urbana torna-se, por vezes, labiríntica.

O traçado da rede viária da Pederneira (ruas estreitas, sinuosas, ausência de passeios) e o tipo de pavimento (por vezes em paralelepípedos) é característico de uma época em que a circulação automóvel não era a predominante, e a população residente e visitante era consideravelmente reduzida.



Fotos 1 a 3 – Ruas estreitas do centro histórico da Pederneira

A forte sazonalidade da Vila da Nazaré traz consigo problemas acrescidos durante o período estival, com o aumento de visitantes e turistas, o aumento do tráfego e a necessidade de mais espaço para estacionamento, numa área relativamente reduzida que constitui o centro da localidade, onde se concentram os principais pontos de visita e de comércio, nomeadamente, miradouros, igrejas, hotéis, restaurantes, cemitério.





Fotos 4 a 7 – Estacionamento desordenado na Pederneira

A inexistência de uma clara separação entre corredores para peões (e passeios) e corredores para veículos automóveis (e outros), origina conflitos na circulação e na mobilidade.

Ao longo dos tempos tem-se tentado adaptar as condições existentes à realidade dos nossos dias, através da construção de passeios (nas novas vias e sempre que possível nas antigas) e da requalificação do espaço público (dando primazia, sempre que possível, ao peão).

Em resumo, podemos concluir, que na Pederneira as ruas são estreitas, e muitas vezes, não existem passeios, criando problemas de acessibilidade e circulação e o trânsito e o estacionamento processam-se, de forma desordenada e pouco fluida assumindo, por vezes, um carácter caótico

2.2 Avenida de Badajoz | situação existente

Trata-se de uma via com uma extensão considerável, que atravessa a "Urbanização Rio Novo", caracterizada por ser uma zona essencialmente residencial. Desenvolve-se desde a área do "Calhau" e "Nova Nazaré", distribuindo o tráfego pela área residencial e pelos equipamentos existentes (com destaque

para o Agrupamento escolar) até à Pederneira, e regista um volume de tráfego local, considerável.

Para além do tráfego local, pela sua localização próxima ao IC9 e à variante da Nazaré EN 242, concentra um grande volume de tráfego que não respeita a velocidade recomendada.

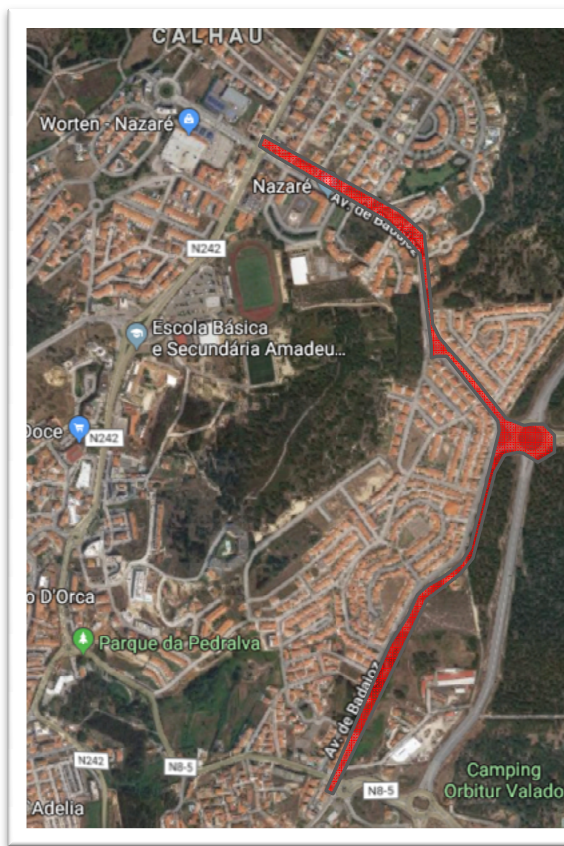


Figura 2 – Localização da Avenida de Badajoz;

Fonte: Google maps

Atualmente, a faixa de rodagem tem, em alguns pontos, cerca de 9m de largura, não existindo áreas de estacionamento demarcado e as áreas de atravessamento para peões (passadeiras) são claramente insuficientes.

Ao longo do traçado da Avenida de Badajoz existem passeios, inicialmente de ambos os lados da faixa de rodagem (no sentido do Calhau para a Pederneira) que passam a existir em apenas um dos lados, em alguns troços.



Fotos 8 a 10 – Avenida de Badajoz

Atualmente, o limite de velocidade é de 50Km/h, no entanto, esta sinalização não é respeitada pela grande maioria dos automobilistas, estando na origem de vários acidentes rodoviários e instalando a insegurança dos peões.

A maioria das habitações possui garagem, mas muitas vezes não é utilizada para estacionamento automóvel, ficando o veículo, na maior parte das vezes, estacionado na faixa de rodagem ou em cima do passeio, originando conflitos de circulação e mobilidade dos peões e automobilistas.



Fotos 11 a 14 – Estacionamento em cima do passeio e na berma ao longo da AVª de Badajoz

2.1 CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL vs CIRCULAÇÃO PEDONAL

2.1.1 Proposta

Em termos hierárquicos podemos distinguir, claramente, uma Rede Principal (com ligação à Rua Combatentes do Ultramar - EN 8-5) que constitui uma das principais portas de entrada na Pederneira, uma Rede Secundária (que engloba as vias distribuidoras locais) e a Rede Local (que permite a acessibilidade local).

Na proposta apresentada na peça desenhada **03 - Identificação dos Arruamentos e Esquema de Circulação**, são definidas:

- Vias com 2 sentidos;

Que constituem a Rede Principal, com especial destaque para a Rua Combatentes do Ultramar, parte da Rua Abel Silva e a Rua do Caminho Real – Pederneira, e toda a extensão da Avª de Badajoz.

Pretende-se que se entre na Pederneira, preferencialmente, através da Rua Abel Silva para os visitantes e residentes com acesso à Praça Bastião Fernandes e Largo da

Misericórdia, e através da Rua José Santo e Rua do Caminho Real para as restantes áreas da Pederneira.

- Vias com 1 sentido (sentido único);

Constituem a grande maioria das vias na Pederneira, são as vias de distribuição de tráfego;

- Acesso local – 2 sentidos;
- Acesso local – 1 sentido;
- Pedonal (vias exclusivamente pedonais vedadas ao trânsito automóvel).

As propostas para a circulação automóvel e pedonal, para a **Pederneira**, incidem, fundamentalmente, em:

- Alteração de sentidos de trânsito no sentido de promover uma maior fluidez do trânsito;
- Criação de um maior número de vias de sentido único;
- Vias exclusivamente dedicadas ao acesso de moradores e garagem (vias públicas sem saída);
- Vias exclusivamente pedonais (vedadas ao trânsito automóvel);
- Implantação de Sinalização vertical e horizontal - pinturas e marcas rodoviárias de ordenamento de trânsito, paragem e estacionamento;
- Implantação de novas travessias de nível para peões (passadeiras) em locais de maior tráfego de peões, como paragens de autocarros e nos pontos de maior atração turística como por exemplo a Praça Bastião Fernandes e o Largo da Misericórdia.

No caso da **Avenida de Badajoz** as principais propostas traduzem-se em:

- Medidas de acalmia de trânsito e redução de velocidade dos veículos motorizados – conseguidas com o estreitamento da via através da criação de 1 faixa de estacionamento longitudinal (paralelo à faixa de rodagem);
- Pintura do eixo da via e delimitação das bermas;

- Reforço dos limitadores de velocidade já existentes;
- Colocação na via de balizas flexíveis em Poliuretano e bandas cromáticas para promover a redução da velocidade do trânsito automóvel;
- Renovação e reforço de sinalização vertical e novas marcas rodoviárias;
- Limite de velocidade de 40Km – ZONA RESIDENCIAL;
- Implantação de travessias de nível para peões (passadeiras) em pontos mais adequados para controle da velocidade e segurança dos peões;
- Ordenamento do trânsito e estacionamento, com a proposta de estacionamento demarcado;

Em resumo, para toda a área de intervenção propõe-se as seguintes intervenções ao nível da circulação automóvel e da circulação pedonal:

- Desenvolver uma rede rodoviária hierarquizada;
- A adequação das características físicas das vias à sua importância funcional;
- A implementação de um sistema de sinalização vertical e horizontal eficaz que permita compreender as relações de hierarquia das vias, e a promova a estruturação dos principais percursos para os pontos notáveis da localidade.

3. ESTACIONAMENTO

No núcleo antigo da Pederneira verifica-se uma enorme pressão na procura de lugares de estacionamento. A construção de novos equipamentos hoteleiros de grande qualidade e das novas acessibilidades levaram a um aumento visível do número de visitantes na Pederneira, que não foi acompanhado por uma maior disponibilidade de lugares de estacionamento. Consequência disso, o estacionamento nesta área faz-se, muitas vezes de forma desordenada e abusiva, dando origem a estrangulamentos do trânsito e comprometendo a sua fluidez.

As novas áreas urbanísticas dispõem já de áreas próprias de estacionamento, com localização e dimensionamento adequados, servindo sobretudo, os residentes.

A peça desenhada **04 – Zonas de Estacionamento**, apresenta a proposta de áreas de estacionamento demarcado, áreas de estacionamento permitido e áreas de estacionamento proibido (definidas por sinalização vertical ou sinalização horizontal – linha amarela contínua), para toda a área de intervenção.

Com a proposta destas novas áreas de estacionamento pretende-se, antes de mais, que o estacionamento se processe de forma correta e ordenada, tendo noção, que as áreas agora propostas ainda não são suficientes para suprir as necessidades, face ao aumento da procura que se verifica, principalmente no verão.

Para suprir as necessidades de estacionamento, sobretudo no núcleo mais antigo da **Pederneira** é permitido o estacionamento na berma de alguns arruamentos cujas dimensões e sentido de tráfego o podem comportar, e é formalizada a oferta de lugares de estacionamento na via pública através da sua demarcação.

Ao longo da **Av^a de Badajoz** são criadas bolsas de estacionamento paralelo à faixa de rodagem, em zonas em que a via tem dimensões que o permitam. Os acessos a garagens particulares e as paragens de transportes públicos urbanos são assinalados com marcas rodoviárias, proibindo o estacionamento de outros veículos.

Ainda na Av^a de Badajoz, é criada uma bolsa de estacionamento junto à rotunda da Variante da Nazaré, com capacidade para 16 lugares de estacionamento, para suprir as necessidades aí verificadas. Esta área de estacionamento funciona como via sem saída, obrigando todos os veículos a passarem na referida rotunda.

Em suma os grandes objetivos desta proposta passam por:

- Ordenamento das áreas de estacionamento;
- Aumentar a oferta de estacionamento público;
- Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal no espaço público;
- Promover uma maior fluidez da circulação automóvel e pedonal, beneficiando ambos;
- Consolidar a hierarquia da rede rodoviária e evitar o atravessamento dos aglomerados urbanos por parte dos veículos pesados.

4. TRANSPORTES PÚBLICOS E TURÍSTICOS

A proposta apresentada na peça desenhada **05 – Corredores de Circulação de Transporte de Passageiros | Transportes Urbanos e Autocarros Turísticos**, visa, no essencial, reduzir as dificuldades sentidas na paragem de viaturas pesadas como os Transportes Públicos Urbanos e os Autocarros de Turismo, no núcleo antigo da Pederneira.

Os corredores de circulação dos Transportes Públicos Urbanos estão definidos e implementados pelos serviços competentes e encontram-se em pleno funcionamento, com linhas e pontos de paragem estabelecidos.

Nesta peça desenhada são assinaladas as paragens e abrigos de passageiros existentes e novos pontos de paragem são propostos.

Quanto aos veículos pesados de turismo, a sua pressão faz-se sentir com maior incidência no verão e em datas de peregrinação a Fátima e a N^ª Sr^ª da Nazaré.

Relativamente aos corredores de circulação para os veículos pesados de turismo, não existe, atualmente, orientação preferencial assinalada através da sinalização.

Sabendo de antemão que a rede viária do núcleo mais antigo da Pederneira apresenta fortes condicionantes para suportar veículos destas dimensões, estabelecem-se aqui corredores preferenciais para a circulação destes veículos.

Apresenta-se a proposta para a implementação de uma zona de paragem e estacionamento organizado para viaturas pesadas de turismo junto ao Pavilhão Gimnodesportivo da Pederneira. Sendo, ainda assim, insuficientes o número de lugares de estacionamento para este tipo de viaturas, propõe-se que sejam acauteladas algumas áreas próximas das zonas mais antigas, em futuras intervenções urbanísticas

5. SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

A necessidade de revisão da Sinalização Rodoviária existente é evidente em toda a área de intervenção do Plano.

Interessa, não apenas colocar nova sinalização, como também proceder à verificação e manutenção da existente, que por vezes se encontra em locais que interferem com a normal circulação dos peões, ou mesmo em mau estado de conservação.

Esta tarefa é da responsabilidade do Gabinete de Trânsito do Município da Nazaré, ao qual deverão ser reportadas todas as ocorrências relativas a esta temática.

É da sua responsabilidade, também, a organização do trânsito e das acessibilidades, passando pela inclusão de pessoas com mobilidade reduzida, e tantos outros desafios relacionados com o trânsito, visando sempre o bem-estar e a qualidade de vida de todos os cidadãos.

Na peça desenhada **06 – Sinalização e Marcas Rodoviárias**, é revista toda a sinalização vertical (sinais de código) e horizontal existente para a área de intervenção do Plano, e é proposta nova sinalização vertical e horizontal, no sentido de promover a segurança rodoviária. Desta proposta destacamos o seguinte:

- Alteração dos sentidos de trânsito em algumas vias da Pederneira, no sentido de promover uma maior fluidez do trânsito;
- Definição das zonas de estacionamento proibido e novas áreas de estacionamento;
- Definição de novas zonas de velocidade limitada, 40Km/h na Av^a de Badajoz;
- Reforço substancial de novas passadeiras especialmente na Pederneira;
- Renovação da sinalética existente (substituição de sinais antigos ou danificados);
- Nova sinalização rodoviária horizontal – marcas e pinturas – implementação de novas marcas rodoviárias horizontais de trânsito: linhas contínuas e linhas descontínuas, linhas em ziguezague (paragem de autocarros), marcas stop, marcas de restrição ao estacionamento (discriminadas no Caderno Técnico de Encargos);
- Implementação de medidas de acalmia de trânsito na Av^a de Badajoz conseguidas através da redução da largura das faixas de rodagem (demarcação de faixa de estacionamento paralelo à via), da implementação de bandas

cromáticas, reforço dos redutores de velocidade existentes, e colocação de balizas flexíveis em Poliuretano, para induzir a redução de velocidade dos automobilistas.

Face à necessidade de coordenação permanente na colocação (retirada e substituição) de sinalização, e sabendo da existência de um Gabinete de Sistemas de Informação Geográfica (SIG) na Câmara da Nazaré, sugere-se a sua colaboração com o Gabinete de Trânsito, nestes procedimentos.

Destaca-se, ainda, a necessidade de grande cuidado e rigor na implementação da sinalização rodoviária, vertical e horizontal, agora proposta, no sentido de se cumprirem escrupulosamente as normas técnicas e jurídicas em vigor.

A sinalização vertical obedecerá a todas as características definidas no RST – Regulamento de Sinalização do Trânsito (Decreto Regulamentar 22-A/98 de 1 de Outubro, Decreto Regulamentar n.º 41/2002 de 20 de Agosto, Decreto Regulamentar n.º 13/2003 de 26 de Junho, Decreto-Lei n.º 39/2010 de 26 de Abril e Decreto Regulamentar n.º 2/2011 de 3 de Março), Norma de Sinalização Vertical de Orientação de 1992, a Norma de Marcas Rodoviárias de 1995, o Decreto Regulamentar nº 22-A/98 de 1 de Outubro, o Decreto Regulamentar nº41/2002 de 20 de Agosto e demais recomendações desenvolvidas pelas entidades competentes.

Técnico responsável

Isabel Maurício | Arqt^a Paisagista