

2. PROCESSO PARA APROVAÇÃO DO PROJETO DE EXECUÇÃO – PROJETO “EU JÁ PASSO AQUI”:

Submete-se à consideração do Executivo Municipal o processo relativo à aprovação projeto de execução - Projeto **“EU JÁ PASSO AQUI”**.



Projeto “Eu Já Passo Aqui!”

Memória Descritiva

O projeto “Eu Já Passo Aqui!” pretende afirmar-se no Município de Braga como uma ação de melhoria da qualidade de vida na cidade, iniciando um percurso assertivo de transformação que, assente nos conceitos de **EDUCAÇÃO, INCLUSÃO, INOVAÇÃO, INTELIGÊNCIA e SEGURANÇA**, irá dotar Braga de ótimas condições para a mobilidade pedonal.

Este projeto surge a partir de uma proposta em âmbito de Orçamento Participativo denominada “Eu Não Passo Aqui!”, que apelava à eliminação de barreiras arquitetónicas, para assegurar um espaço pedonal mais livre, confortável e inclusivo, isto é, preparado para que pessoas de mobilidade reduzida pudessem também percorrer o espaço público sem limitações. O Município de Braga pretende dar resposta positiva a esta necessidade, atuando extensivamente nos percursos pedonais para corresponder aos preceitos essenciais à mobilidade inclusiva e, assim, obter uma malha pedonal de excelência.

É importante ter em mente que a cidade de Braga tem uma propriedade muito particular que lhe confere até um carácter excecional na região: desenvolveu-se de forma centrípeta, aglomerando com densidade significativa equipamentos, serviços, habitações e atividades económicas, de tal forma que o modo pedonal é uma forma de deslocação na cidade com grande aceitação (cerca de 1 terço das deslocações, em 2011). A isto alia-se uma topografia que, na grande maioria dos casos, não oferece dificuldades e não se apresenta como obstáculo, bem como a sua identificação como “uma das cidades mais jovens da Europa”. Com isto, a cidade reúne diversas condições, ideais para a implementação deste projeto.

Por outro lado, o Município tem presente o foco atual do planeamento da mobilidade a nível internacional, cada vez mais premente, que assenta na inversão da pirâmide modal, ou seja, na promoção da preferência de modos suaves para as deslocações diárias em detrimento do automóvel. Assim, pretendem atingir-se metas de descarbonização, que são inevitáveis no cenário mundial atual.

Neste âmbito, as alterações que se propõem neste projeto terão um papel importante uma vez que beneficiarão de tal modo a pedonabilidade da cidade, que incitarão ao aumento da utilização deste modo de deslocação que, pelas razões já expostas, tem um potencial muito grande de adesão.

O modo pedonal é, efetivamente, o modo mais limpo, saudável e abrangente. Note-se que todos os cidadãos são peões, mesmo os que o são em trajetos mais curtos. Contudo, a par da qualificação dos canais pedonais, serão ainda tomadas medidas diversas, quer neste mesmo projeto, quer em projetos complementares, que visarão promover a acalmia do tráfego automóvel, a humanização do espaço público, a diminuição do espaço dedicado ao automóvel, a priorização dos transportes públicos e a dotação de boas condições para o deslocamento em bicicleta.

Locais

As áreas de incidência desta proposta vêm fortemente associadas a estabelecimentos de ensino ou outros equipamentos geradores de grande fluxo, englobando ainda algumas áreas que fazem sentido considerar-se pela intenção de criação de uma malha coesa e contínua, bem como áreas que têm vindo a ser alvo de sugestões e exposições de muitos munícipes. As áreas contempladas são:

- Largo do Pópulo / Praça Conde de Agrolongo
 - Intervenção na travessia situada no arruamento Sul;
 - Tratamento de todo o arruamento que circunda o Largo do Pópulo.
- Praça do Município
 - Intervenção nas travessias nos arruamentos Norte e Sul.
- Rua Comendador Santos da Cunha / Rua Pedro Magalhães Gondavo / Rua D. Diogo de Teive
 - Intervenção em todo o cruzamento;
 - Tratamento do passeio Sul da Rua Comendador Santos da Cunha, a Poente do cruzamento com inserção de zona de paragem de transportes públicos.
- Rua Comendador Santos da Cunha / Rua dos Bombeiros Voluntários
 - Nova travessia na Rua Comendador Santos da Cunha.
- Rua do Fujacal
 - Intervenção em 3 travessias no tramo Norte da rua;
 - Estreitamento da faixa de rodagem com recurso a pinturas.
- Rua André Soares
 - Intervenção na travessia junto ao limite nordeste da Escola André Soares.
- Rua Álvaro Carneiro / Praceta Fernando Pessoa
 - Intervenção em toda a Praceta Fernando Pessoa, reformulando as travessias pedonais existentes na Rua Álvaro Carneiro, a Norte e a Sul da referida praceta.
- Rua 25 de Abril / Rua Marcelino Sá Pires / Rua Sá de Miranda
 - Intervenção em torno da Igreja de S. Lázaro, resolvendo os diversos atravessamentos e as entradas nos parques de estacionamento dos Granjinhos e Loja do Cidadão e na Unidade de Ambulatório.
- Rua 25 de Abril / Rua de Damão
 - Intervenção na travessia situada em frente à entrada principal da Escola Secundária D. Maria II e na travessia adjacente, na Rua de Damão.
- Rua Beato Miguel Carvalho / Rua da Restauração
 - Intervenção em todo o cruzamento, prolongando-se pela Rua Beato Miguel Carvalho até à entrada da Escola Secundária Carlos Amarante e redefinição de lugares de estacionamento nessa frente.
- Rua Martins Sarmento / Rua Beato Miguel Carvalho
 - Intervenção em todo o arruamento desde a Rua D. Pedro V até à Av. João XXI, com alargamento de passeios;
 - Criação de travessia na Rua Martins Sarmento, junto ao entroncamento com a Rua Beato Miguel Carvalho, a sul do mesmo.
- Rua do Taxa / Travessa do Taxa / Rua Dr. Manuel Monteiro
 - Intervenção no entroncamento da Rua do Taxa com a Travessa do Taxa, junto à entrada do Colégio Teresiano, resolvendo as travessias existentes;

- Intervenção em todo o cruzamento da Rua do Taxa com a Travessa do Taxa e a Rua Dr. Manuel Monteiro, resolvendo todas as travessias adjacentes;
 - Intervenção em toda a Travessa do Taxa, nomeadamente em frente à entrada da Escola Francisco Sanches e na sua ligação à Rua do Taxa.
- Rua D. António Bento Martins Júnior / Rua Dr. José Sousa Machado
 - Intervenção no topo desta rua, junto ao Largo Monte de Arcos;
 - Intervenção na travessia localizada em frente à entrada da Escola Básica das Enguardas e no passeio adjacente à escola;
 - Resolução do atravessamento da rua sem saída que dá acesso ao Bairro da Quinta dos Congregados;
 - Intervenção na travessia situada no início da Rua Dr. José Sousa Machado.
- Rua Conselheiro S. Januário
 - Intervenção na travessia situada junto ao Instituto Britânico, em frente às escadas que dão acesso à rua Dr. Domingos Soares (onde se situa a Escola Secundária Sá de Miranda).
- Rua da Fundação Calouste Gulbenkian / Rua Adelina Caravana / Rua do Conservatório
 - Intervenção nas travessias situadas em frente a cada uma das entradas no Conservatório de Música Calouste Gulbenkian e na travessia que se situa no início da Rua da Fundação Calouste Gulbenkian, junto ao entroncamento com os dois outros arruamentos referidos.
- Rua Américo Ferreira de Carvalho
 - Intervenção no lado Norte da praça em frente à Escola Primária do Carandá e criação de travessia na Rua Américo Ferreira de Carvalho, na nascente da referida praça.
- Rua António de Mariz / Rua da Fábrica / Rua Dr. António Alves Palha
 - Intervenção em todo o cruzamento entre estas vias;
 - Resolução dos atravessamentos da Praça Rocha P. nos entroncamentos do arruamento com a Rua António de Mariz.
- Rua Pascoal Fernandes
 - Intervenção em frente à entrada da Escola EB2,3 de Lamações e em parte do arruamento situado em frente à escola (à cota superior);
 - Intervenção na travessia da Rua Pascoal Fernandes (à cota inferior), resolvendo o entroncamento com a Rua da Arcela e as paragens de transportes públicos existentes;
 - Redesenho do acesso entre a cota superior (junto à escola) e a cota inferior (na Rua Pascoal Fernandes, junto às paragens de transportes públicos).
- Rua Luís António Correia / Rua Francisco Sousa Gomes / Rua Cônego Avelino Jesus Costa
 - Intervenção entre as rotundas em que esta via interseta a Rua Mestre José Veiga e a Avenida D. João II, incluindo o entroncamento com a Rua Manuel Ferreira Gomes e o arruamento sem saída que dá acesso a um edifício de habitações no lado Sul da via;
 - Criação de um novo arruamento que liga a Rua Luís António Correia à Rua Cônego Avelino Jesus Costa;
 - Reorganização do estacionamento no quarteirão;
 - Criação de travessias pedonais a meio das retas do quarteirão que, por serem sobrelevadas, irão contribuir para a diminuição das velocidades praticadas, já que a abertura do arruamento pode originar um aumento dos fluxos automóveis. Sendo este um quarteirão maioritariamente residencial, devem ter-se em conta estas medidas de prevenção;
 - Correção de algumas quebras de continuidade nos passeios existentes.

É importante reter que as premissas deste projeto são basilares e pretendem-se estender a todos e quaisquer projetos ou intervenções que se realizem no concelho, de forma a criar uma malha pedonal inclusiva, excelente e contínua.

Descrição da Proposta

Em termos práticos, a proposta prevê:

1. A transformação de uma quantidade significativa de travessias pedonais, tornando-as completamente acessíveis. Para tal, irão eliminar-se todos os rampeamentos não regulamentares, na sua maioria, através da elevação da faixa de rodagem ao nível dos passeios e, em alguns casos, corrigindo a pendente dos rampeamentos existentes. Além disso, serão colocados pavimentos podotáteis em todas as travessias abrangidas, obtendo um ambiente seguro e confortável para os cidadãos cegos. A definição dos podotáteis segue recomendações da ACAPO (Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal). Todas as travessias contempladas irão ainda ser dotadas de um sistema inteligente de iluminação que aumentará drasticamente a sua visibilidade, tornando-as mais seguras e confortáveis para todos os utilizadores da via pública. Este sistema consiste em retroiluminação, ou seja, integrando iluminação no próprio pavimento, que alertará para a existência de peões nas proximidades e em atravessamento. Será ainda contemplada nova iluminação superior eficaz, não apenas junto às travessias, mas genericamente em todas as áreas da intervenção.
2. Nas proximidades das travessias referidas serão alargados os passeios, quando tal se revela indispensável, e os pavimentos também serão reparados e, em muitos casos, substituídos por pavimentos mais confortáveis e seguros para os peões e, portanto, lisos, com boa aderência e regulares.
3. Todos os elementos de mobiliário urbano, tais como contentores, ecopontos, suportes publicitários, bancos, guardas, marcos de correios, bocas-de-incêndio, entre outros, que representem hoje barreiras arquitetónicas, colocando em perigo os peões que utilizam os canais pedonais, sobretudo os cegos, serão relocados de forma a ficarem devidamente alinhados de forma lógica e coesa, deixando assim de constituir obstáculos imprevisíveis e garantindo percursos acessíveis, com largura livre regulamentar.
4. Em diversos casos, sempre que existe uma paragem de transportes públicos nas áreas a intervencionar, propõe-se um redesenho viário que permita criar bons espaços de paragem e com zonas de espera agradáveis e bem dimensionadas.
5. Em alguns casos, prevê-se criar zonas sobrelevadas com os pavimentos dos canais pedonais existentes nas imediações, dando origem a áreas em que se pretende que a prioridade seja sempre do peão, conferindo-lhes um ambiente confortável, de tráfego automóvel reduzido e com velocidades praticadas muito baixas (10km/h), tendendo assim para as já legalmente reconhecidas Zonas de Coexistência.
6. Em algumas vias, nomeadamente na Rua António de Mariz e na Rua Pascoal Fernandes, serão ainda contemplados canais cicláveis nas faixas de rodagem, o que abona, por um lado, à acalmia do tráfego, por meio do estreitamento das vias de trânsito e, por outro, colabora na transformação do espaço público com vista ao incentivo do uso de modos suaves de deslocação.
7. No caso da Rua Luís António Correia e no Quarteirão que lhe é adjacente, a Sul, houve ainda uma grande preocupação com a reorganização dos lugares de estacionamento, trazendo uma solução às dificuldades que se verificam neste local. Para tal, será aberto um novo arruamento que liga a Rua Luís António Correia ao dito quarteirão.
8. Na intervenção proposta irá ainda ser utilizada a oportunidade para corrigir e melhorar alguns sistemas de drenagem de águas pluviais existentes, estando esta melhoria em sintonia na ideia da criação de um espaço público de excelência.

O Projeto “Eu Já Passo Aqui!” e a MOBILIDADE ESCOLAR

Este é um projeto com uma forte componente educativa.

Por um lado, a utilização de travessias sobrelevadas e bem iluminadas, aliadas à limitação da velocidade em 30km/h, a qual é reforçada por pinturas no pavimento que indicam esta restrição, terá nos automobilistas um efeito de consciencialização, até mesmo pela repetição destes elementos e desta lógica em diversos locais da cidade, criando genericamente um sentido de responsabilidade na partilha da via com os outros modos. Pretende-se, além da necessária acalmia do tráfego que fisicamente se impõe com este projeto, iniciar um processo de mudança de hábitos, inculcando nos automobilistas a ideia de que em locais de forte fluxo pedonal, muito particularmente na proximidade de escolas, interiores de quarteirões e zonas de cariz residencial, a velocidade deve ser reduzida e os cuidados de circulação redobrados. Repare-se, no entanto, que as rampas na faixa de rodagem que criam as passadeiras sobrelevadas terão sempre inclinações ajustadas para que não se tornem demasiado agressivas ou prejudiciais para os carros.

Por outro lado, a utilização destas medidas junto às escolas tem um impacto visual elevado, criando um ambiente mais limpo, saudável e de qualidade para as crianças e, em simultâneo, educando-as desde cedo para a importância da partilha responsável do espaço público e esperando assim começar pelos mais novos na difusão da mensagem e na adaptação das mentalidades às realidades atuais.

O Projeto “Eu Já Passo Aqui!” e a MOBILIDADE INCLUSIVA

Ao nível da inclusão, este projeto apresenta soluções muito eficazes. Como já referido, este foi um conceito que esteve na origem da sua elaboração, sendo muito importante para o Município que a cidade esteja adaptada a todos os seus utilizadores, independentemente das suas capacidades de mobilidade. A colocação dos pisos podotáteis, a eliminação das barreiras arquitetónicas e o próprio alargamento dos passeios são medidas indispensáveis na garantia da mobilidade inclusiva, mas além disso, o projeto engloba alguns pormenores como a substituição dos pavimentos, sobretudo do cubo de granito, que causa grande desconforto nos cidadãos que se deslocam em cadeira de rodas. Nas zonas mais sensíveis pelo valor histórico e patrimonial da envolvente, como o Largo do Pópulo ou a Praça do Município, previu-se a alteração do cubo de granito por lajeado de granito. Nos restantes locais, a área da passadeira será sempre substituída por betuminoso. Em alguns casos, tal como em frente a algumas escolas, prevê-se a utilização de materiais iguais ao dos passeios (pavê), visando criar-se um efeito de Zona de Coexistência, onde os peões têm prioridade.

O Projeto “Eu Já Passo Aqui!” e a MOBILIDADE INOVATIVA

A utilização de sistemas inteligentes, que adiante se descrevem mais ao pormenor, aliados à aplicação de pisos podotáteis, bem como a criação de Zonas de Coexistência, conceito recente no Código da Estrada que ainda não se vê aplicado no território com frequência vêm aportar ao projeto uma componente inovativa muito expressiva. A inovação é uma peça essencial na adaptação de uma cidade jovem, progressista, pujante e empreendedora, que são características intrínsecas de Braga.

O Projeto “Eu Já Passo Aqui!” e a MOBILIDADE INTELIGENTE

O sistema de “passadeira inteligente” é uma inovação desenvolvida para detetar a aproximação dos peões à passadeira e assim alertar os condutores através de sinalização vertical interativa e marcadores luminosos no próprio pavimento.

Esta sinalização inteligente consiste num sistema de iluminação integrado que combina sensores e painéis LED para dotar as vias urbanas de maior segurança.

Os sensores, estrategicamente colocados, detetam o movimento de peões que pretendam atravessar. Estes sensores são responsáveis por enviar automaticamente um sinal, acionando a iluminação dos painéis LED integrados no asfalto e dos sinais verticais que complementam o sistema. Regressa ao

seu estado de repouso quando não há movimento. Graças à sinalização luminosa os condutores são avisados da presença de peões.

Ocasionalmente são necessários níveis de iluminação específicos para determinada tarefa, mas deve ocorrer uma redução dos mesmos, sempre que a mesma tarefa deixa de ser realizada nesse espaço.

A variação dos níveis de iluminação com base nas atividades realizadas por zona é aplicada à passadeira para peões. Na presença ou aproximação dos peões à passadeira, os níveis de iluminação aumentam, evidenciando o perímetro da zona relativamente à sua vizinhança. Estes níveis podem ser depois diminuídos, na ausência ou afastamento dos peões, o que se traduz em poupança energética.

Permitirá, no futuro que se defina o domínio de aplicação, tendo por base os perímetros e áreas de utilização. Diferentes zonas possuem diferentes tempos de utilização, gerando igualmente diferentes níveis de depreciação por zona.

No período noturno a passadeira é iluminada apenas com a aproximação do peão (eficiência energética).

O Projeto “Eu Já Passo Aqui!” e a MOBILIDADE SEGURA

A segurança é um fator crucial neste projeto, tendo sido preocupação constante na definição da proposta. Note-se que todas as localizações exigem grande sensibilidade nesta matéria, pelo facto de estarem associadas a estabelecimentos de ensino e outros equipamentos. Por esse motivo, considerou-se sempre, em todos os casos, a largura mínima da passadeira de 4 metros, ou até superior em alguns casos. Em passadeiras sobrelevadas, a plataforma da faixa de rodagem que se encontrará ao nível dos passeios terá sempre, no mínimo, 5 metros de largura. Além disso, previu-se o alargamento dos passeios adjacentes às travessias intervencionadas, sempre que estes apresentavam larguras reduzidas. Esta medida também vem aumentar fortemente o sentido de segurança nos peões que os utilizam.

Braga, 30 de Abril de 2020