



MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE PARA A CIDADE DE MONTEMOR-O-NOVO



Câmara Municipal de Montemor-o-Novo

- Versão Final -





ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO E ENQUADRAMENTO	7
Legislação Aplicável e Orientações de Base	8
Contexto Estratégico	13
Articulação com Outros Regulamentos Municipais	14
Avaliação Custo/Benefício	15
2. OBJETIVOS E METODOLOGIA	19
Objetivos	20
Património Edificado e Linguagem Arquitetónica	22
Metodologia	23
3. IMPLEMENTAÇÃO DO NOVO PLANO E ATUALIZAÇÕES	29
Implementação do Plano	29
Atualizações	33
4. PERCURSOS LIVRES DE OBSTÁCULOS E ESTACIONAMENTOS	37
Identificação de Problemas mais Comuns	38
Medidas Corretivas Genéricas	41
Percurso Livres de Obstáculos	48
Percurso 1 – Avenida Gago Coutinho (Oeste)	48
Percurso 2 – Centro de Saúde / Rua São João de Deus	51
Percurso 3 – Parque Urbano	51
Percurso 4 – Rua de Lavre / Câmara Municipal / LIDL	52
Percurso 5 – Largo Calouste Gulbenkian / Rua 5 de Outubro / Terreiro de S. João de Deus	54
Percurso 6 – Rua de Aviz / Largo General Humberto Delgado	56
Percurso 7 – Carreira de São Francisco / Rossio	57
Percurso 8 – Rua Cândido de Oliveira / Rua Adriano Vaz Velho / Parque de Exposições, Mercados e Feiras	58
Percurso 9 – Rua do Matadouro / Rua da Janelinha	59
Percurso 10 – Avenida Gago Coutinho (Este)	60
Estacionamento para Deficientes Motores	61
Necessidades Específicas dos Invisuais	63
5. ACESSIBILIDADE DOS EDIFÍCIOS E EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS	69
Câmara Municipal	69
Arquivo Municipal	70
Biblioteca Municipal Almeida Faria e Galeria Municipal	70
Parque de Exposições, Mercados e Feiras	71
Cemitério de São Francisco	71
Cemitério da Courela da Pedreira	71



Posto de Turismo	72
Cineteatro Curvo Semedo	72
Convento da Saudação	72
Pavilhão Desportivo Municipal	73
Campos de Jogos (Parque Urbano)	73
Parque Urbano	74
Escola Primária Nº 1	74
Escola Primária Nº 2	74
Escola Primária Nº 3	75
Jardim de Infância Nº 1	75
6. TECIDO COMERCIAL E DE SERVIÇOS	79
7. TRANSPORTES PÚBLICOS	85
8. BRAILLE	91

ANEXOS – PEÇAS DESENHADAS

- Anexo 1: Percurso P1 – Avenida Gago Coutinho (Oeste)
- Anexo 2: Percurso P2 – Centro de Saúde / Rua São João de Deus
- Anexo 3: Percurso P3 – Parque Urbano
- Anexo 4: Percurso P4 – Rua de Lavre / Câmara Municipal / LIDL
- Anexo 5: Percurso P5 – Largo Calouste Gulbenkian / Terreiro de São João de Deus
- Anexo 6: Percurso P6 – Rua de Aviz / Rua das Escadinhas / Jardim Público / Largo General Humberto Delgado
- Anexo 7: Percurso P7 – Carreira de São Francisco / Rossio
- Anexo 8: Percurso P8 – Rua Cândido de Oliveira / Rua Adriano Vaz Velho / Parque de Exposições, Mercados e Feiras
- Anexo 9: Percurso P9 – Rua do Matadouro / Rua da Janelinha
- Anexo 10: Percurso P10 – Avenida Gago Coutinho (Este)
- Anexo 11: Acessibilidade dos Edifícios e Equipamentos Municipais
- Anexo 12: Acessibilidade do Tecido Comercial e de Serviços
- Anexo 13: Transportes Públicos



INTRODUÇÃO E ENQUADRAMENTO





1. INTRODUÇÃO E ENQUADRAMENTO

A acessibilidade tem vindo a assumir um papel cada vez mais importante nas preocupações de urbanistas, arquitetos e políticos, em resultado de um despertar de consciências cada vez mais visível na sociedade. Tendo em conta que quer o espaço exterior público quer o tecido edificado foram sendo projetados ao abrigo de leis baseadas nas medidas e capacidades do *Homem* médio, não deixa de ser extraordinário verificar como tantas pessoas se sentem de alguma forma condicionadas na sua mobilidade, permitindo perceber que os cânones utilizados no passado, atualmente não servem para uma fatia muito significativa da população.

Assim, segundo dados do Instituto de Cidades e Vilas com Mobilidade (ICVM)¹, estima-se que em Portugal mais de 3,5 milhões de pessoas tenham mobilidade reduzida, sentindo diariamente dificuldades no acesso e/ou na fruição de espaços públicos ou privados. Referem os mesmos dados que serão cerca de “2 milhões de pessoas idosas, 1 milhão de deficientes, 540 mil crianças com menos de 5 anos e outros milhares de pessoas (lesionadas ou que simplesmente têm que utilizar um carrinho de bebé)”² para quem a mobilidade é um tema fundamental.

A resposta a estas necessidades, no que diz respeito a espaços públicos, não é brilhante a nível nacional, surgindo pontualmente e sem uma distribuição homogénea, embora se conheçam alguns casos de assinalável sucesso.

Na contextualização deste Plano de acessibilidades importa compreender a estrutura da população do concelho que constituirá, em conjunto com os visitantes que aqui se deslocam, o público-alvo das propostas que se defendem e o universo de população que mais usufruirá das eventuais adaptações que vierem a ser concretizadas.

¹ Design For All Institute of India, August 2012 Vol 7 – nº8 – pág. 4 - Design For All – Accessible Tourism in Portugal – www.institutodemobilidade.org/noticias/pdfs/2012_designforall_pt.pdf

² Idem, ibidem



Importa sobretudo perceber algumas das variáveis estatísticas que mais se relacionam com as questões da acessibilidade e da mobilidade, nomeadamente:

- a distribuição da população pelos diferentes grupos etários, em que podemos verificar que a população idosa no concelho ultrapassa os 27%³;
- o índice de envelhecimento, em que se verifica que em Montemor-o-Novo o valor se cifra em 240,9 pontos para uma média nacional de 129,6⁴;
- a população residente no concelho com deficiência, onde verificamos a existência de 1037 cidadãos declarados em 2001, ou seja, quase 6% da população total⁵.

Conjugando estes dados e conhecendo as necessidades acrescidas que estas parcelas da população revelam relativamente à acessibilidade, constata-se que no concelho existe um universo bastante vasto de pessoas que verá a sua vida significativamente facilitada com a implementação do Plano, se bem que numa primeira fase, este se refira exclusivamente à Cidade.

Legislação Aplicável e Orientações de Base

“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. São, assim, devidas ao Estado ações cuja finalidade seja garantir e assegurar os direitos das pessoas com necessidades especiais, ou seja, pessoas que se confrontam com barreiras

³ População residente por grandes grupos etários, por Município, em 2011 – Fonte: INE - PORDATA

⁴ Índice de envelhecimento por Município em 2011 - idem

⁵ População residente com deficiência segundo os Censos 2001 - idem



ambientais, impeditivas de uma participação cívica ativa e integral, resultantes de fatores permanentes ou temporários, de deficiências de ordem intelectual, emocional, sensorial, física ou comunicacional.”⁶

O principal diploma legal que norteou a elaboração do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo foi claramente o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, mas outros instrumentos foram também considerados, nomeadamente:

- Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto – Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência;
- Lei n.º 46/2006, de 28 de Agosto;
- “O uso de pavimento táctil na via pública” – ACAPO Julho 2011;
- Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (ONU);
- Constituição da República Portuguesa (CRP).

De acordo com a Constituição da República Portuguesa, constituem incumbências do Estado, a promoção do bem-estar e qualidade de vida da população e a igualdade real e jurídico-formal entre todos os portugueses [conforme alínea d) do art.º 9º e artigo 13º da CRP].

Paralelamente, a Lei n.º 38/2004, de 18 de Agosto, determina 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.

A entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, veio ainda acrescentar o conceito de pessoas com necessidades especiais, englobando não só as pessoas com mobilidade condicionada, isto é, as 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

⁶ in Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto



percurso de vida, se apresentam transitoriamente condicionadas, como as grávidas, as crianças e os idosos.

Este diploma legal veio melhorar o anterior Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, corrigindo imperfeições nele constatadas, introduzindo novas soluções, consentâneas com a evolução técnica, social e legislativa entretanto verificada, tendo como principal inovação o alargamento do âmbito de aplicação das normas técnicas de acessibilidades aos edifícios habitacionais, procurando assim garantir a mobilidade sem condicionamentos, quer nos espaços públicos, quer nos espaços privados.

No que se refere concretamente aos espaços de utilização coletiva, que constituem o cerne do plano de acessibilidades que agora se apresenta, o Decreto-Lei n.º 163/2006 aplica-se às instalações e respetivos espaços circundantes da administração pública central, regional e local, bem como dos institutos públicos que revistam a natureza de serviços personalizados ou de fundos públicos. Estas normas técnicas aplicam-se também aos seguintes espaços:

- a) Passeios e outros percursos pedonais pavimentados;
- b) Estacionamento marginal à via pública ou parques de estacionamento público;
- c) Equipamentos sociais de apoio a pessoas idosas e ou com deficiência, designadamente lares, residências, centros de dia, centros de convívio, centros de emprego protegido, centros de atividades ocupacionais e outros equipamentos equivalentes;
- d) Centros de saúde, centros de enfermagem, centros de diagnóstico, hospitais, maternidades, clínicas, postos médicos em geral, centros de reabilitação, consultórios médicos, farmácias e estâncias termais;
- e) Estabelecimentos de educação pré-escolar e de ensino básico, secundário e superior, centros de formação, residenciais e cantinas;



- f) Estações ferroviárias e de metropolitano, centrais de camionagem, gares marítimas e fluviais, aerogares de aeroportos e aeródromos, paragens dos transportes coletivos na via pública, postos de abastecimento de combustível e áreas de serviço;
- g) Passagens de peões desniveladas, aéreas ou subterrâneas, para travessia de vias férreas, vias rápidas e autoestradas;
- h) Estações de correios, estabelecimentos de telecomunicações, bancos e respetivas caixas multibanco, companhias de seguros e estabelecimentos similares;
- i) Parques de estacionamento de veículos automóveis;
- j) Instalações sanitárias de acesso público;
- l) Igrejas e outros edifícios destinados ao exercício de cultos religiosos;
- m) Museus, teatros, cinemas, salas de congressos e conferências e bibliotecas públicas, bem como outros edifícios ou instalações destinados a atividades recreativas e socioculturais;
- n) Estabelecimentos prisionais e de reinserção social;
- o) Instalações desportivas, designadamente estádios, campos de jogos e pistas de atletismo, pavilhões e salas de desporto, piscinas e centros de condição física, incluindo ginásios e clubes de saúde;
- p) Espaços de recreio e lazer, nomeadamente parques infantis, parques de diversões, jardins, praias e discotecas;
- q) Estabelecimentos comerciais cuja superfície de acesso ao público ultrapasse 150 m², bem como hipermercados, grandes superfícies, supermercados e centros comerciais;
- r) Estabelecimentos hoteleiros, meios complementares de alojamento turístico, à exceção das moradias turísticas e apartamentos turísticos dispersos, nos termos da alínea c) do n.º 2 do



artigo 38.º do Decreto Regulamentar n.º 34/97, de 17 de Setembro, conjuntos turísticos e ainda cafés e bares cuja superfície de acesso ao público ultrapasse 150 m²;

s) Edifícios e centros de escritórios.

Destaca-se o estabelecido no artigo 9º deste diploma legal, que, nos seus diversos números, reflete princípios de retroatividade destas medidas, nomeadamente quando refere que:

- as instalações, edifícios, estabelecimentos e espaços abrangentes referidos anteriormente, cujo início de construção seja anterior a 22 de Agosto de 1997, deverão ser adaptados dentro de um espaço de 10 anos, contados a partir da data de início de vigência do dito Decreto-Lei;
- as instalações, edifícios, estabelecimentos, equipamentos e espaços abrangentes já referidos, cujo início de construção seja posterior a 22 de Agosto de 1997, são adaptados dentro de um prazo de cinco anos, contados a partir da data de início de vigência do presente Decreto-Lei;
- as instalações, edifícios, estabelecimentos, equipamentos e espaços abrangentes referidos anteriormente, que se encontrem em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, estão isentos do cumprimento das normas técnicas anexas ao presente Decreto-Lei;
- após o decurso dos prazos estabelecidos nos pontos anteriores, a desconformidade das edificações e estabelecimentos aí referidos com as normas técnicas de acessibilidade é sancionada nos termos aplicáveis às edificações e estabelecimentos novos.

Desde cedo que, a par com a vontade de melhor adaptar a Cidade aos pressupostos da legislação aplicável, a orientação que norteou a elaboração do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo residiu na intenção de favorecer o peão,



sobretudo nas áreas mais antigas, onde a população é mais idosa e onde o suporte físico, passeios e pavimentos em geral, se revelam mais problemáticos relativamente à mobilidade.

Ao longo dos últimos anos vieram a ser implementadas algumas medidas no sentido de melhorar as condições em que se processa a circulação pedonal, nomeadamente a construção de um troço de *Percurso Livre de Obstáculos* na imediação do tecido escolar, no Rossio e Rua da Janelinha, iniciativa essa integrada no recém-concluído **Programa Montemor, pedra a pedra**, para além de diversos rebaixamentos de passeios e formalização de passadeiras para peões.

Porque subsistem ainda muitas situações a carecer de ação corretiva, e porque na ausência de planificação estruturada e coerente resulta francamente difícil ou mesmo impossível planear e fasear as mudanças necessárias, programar financiamentos, tirar partido de oportunidades, captar investimento e/ou prevenir o agravamento da situação, pretende-se que o Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, desenvolvido em estreita articulação com o Plano de Sinalização e Trânsito, constitua um verdadeiro instrumento de ação, presente e futura, que pela sua implementação possa tornar o espaço urbano mais inclusivo e mais atrativo, quer para residentes quer para visitantes.

Contexto Estratégico

A *Carta Estratégica Montemor-o-Novo 2025*, no seu *Modelo de Intervenção Estratégica*, entre várias outras metas, aponta para a necessidade de “*Ampliar a centralidade e competitividade da Cidade de Montemor-o-Novo no espaço regional e nacional*”, efeito esse, atingível também, através do *Objetivo Específico* “*Promover a criação de um ambiente urbano de excelência*”.

(...) “*O reforço da centralidade e competitividade de Montemor-o-Novo exige que a Cidade se prepare para responder não só aos desafios da competitividade económica, mas também da*



modernização e sustentabilidade e elevação dos padrões de vida dos residentes, criando condições para a fixação de novas atividades e residentes e para a atração de visitantes.” (...).⁷

O Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo contribuirá indubitavelmente para a prossecução deste objetivo, contextualizando-se assim naquele documento estratégico.

Dita a experiência que *Cidades Acessíveis*, em que qualquer pessoa pode, independentemente das suas capacidades físicas, sensoriais ou cognitivas, participar ativamente na vida da comunidade e usufruir dos espaços, bens e serviços disponíveis, são cidades mais confortáveis, mais sustentáveis e mais competitivas, e nessa medida, promover a acessibilidade é defender a cidadania e qualificar o espaço urbano.

Paralelamente, a grande maioria das propostas de intervenção constantes do Plano, foram vertidas para o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) de Montemor-o-Novo, já aprovado, integradas quer na Prioridade de Investimento 4.5 – Mobilidade Urbana Sustentável quer na Prioridade de Investimento 6.5 – Regeneração Urbana (PARU – Programa de Ação de Regeneração Urbana), bem como para o Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Alentejo Central (PAMUS AC), ambos contextualizados no Programa ALENTEJO 2020.

Articulação com Outros Regulamentos Municipais

Uma visão mais concreta do princípio da igualdade de oportunidades e da promoção da coesão social levou o Município de Montemor-o-Novo a aprovar, já no ano de 2009, o *Programa de Apoio Social MorSolidário*, atualmente em revisão.

⁷ in Carta Estratégica Montemor-o-Novo 2025, Modelo de Intervenção Estratégica, I. Objetivos Estratégicos – Objetivo Específico 2.2 Promover a criação de um ambiente urbano de excelência. (Junho de 2016)



O *Eixo 5* deste Programa, vocacionado para o apoio à recuperação de habitação degradada e destinado aos agregados familiares economicamente mais desfavorecidos, de proprietários ou inquilinos, entre outras obras de reabilitação do tecido edificado habitacional, inclui também aquelas outras, tornadas necessárias para fazer face à problemática da acessibilidade, da mobilidade condicionada e/ou limitada e das necessidades específicas de pessoas com deficiência (por exemplo, invisuais).

No âmbito da revisão deste Programa está em elaboração um novo *Eixo 7*, de apoio à instalação e revitalização do tecido comercial devoluto e de serviços de proximidade, das áreas de génese mais antiga da Cidade, norteado exatamente pelos mesmos pressupostos e aplicável quer aos comerciantes quer aos utentes, facilitando e promovendo a funcionalidade e as condições de fruição dos espaços.

Avaliação Custo/Benefício

O Decreto-Lei nº 4/2015, de 7 de Janeiro, que aprovou o Código do Procedimento Administrativo, através do seu artigo 99º, veio impor a obrigatoriedade de proceder à ponderação “custo-benefício” das ações a implementar no âmbito dos diversos planos e regulamentos municipais publicados.

Relativamente a esta temática, importa referir que no caso concreto do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, não é possível quantificar numérica ou monetariamente, o acréscimo de segurança de utilização do espaço pedonal, a inclusão de indivíduos com mobilidade permanentemente limitada ou até a qualidade de vida do cidadão comum, que em dado momento por uma razão ou outra, veja a sua mobilidade temporariamente condicionada, tais são os benefícios imediatos, decorrentes das medidas preconizadas.

Neste caso, a ponderação custos/benefícios deve ser substituída pela análise custo/efetividade, que implica a análise e comparação dos diversos interesses em presença,



em ordem à escolha das soluções que permitam uma melhor articulação entre a racionalização dos recursos disponíveis e a maximização da eficácia das ações a implementar.

De modo genérico, podem enunciar-se como benefícios do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, os seguintes:

- Implementação de uma rede de percursos livres de obstáculos que permita a todos (incluindo invisuais), ter acesso a toda a Cidade;
- Tornar acessíveis a portadores de mobilidade condicionada, todos os edifícios públicos de utilização coletiva;
- Estabelecer parcerias para melhorar drasticamente a acessibilidade do tecido edificado comercial e de serviços;
- Implementar a médio prazo uma rede inclusiva de transportes públicos, com recurso a veículos adaptados;
- Melhorar a circulação pedonal, segregando-a efetivamente da circulação viária, de modo a incrementar a segurança dos peões.

Em suma, tornar a cidade de Montemor-o-Novo **Mais Inclusiva e Mais Acessível**.

Paralelamente, os custos das ações/obras concretas a implementar serão aferidos pela respetiva inscrição nos documentos previsionais do Município, nomeadamente no Orçamento e no Plano Plurianual de Investimentos (PPI).

Ponderados e sopesados os benefícios e os custos decorrentes da implementação do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, facilmente se conclui que os benefícios para a qualidade de vida dos cidadãos, montemorenses e visitantes, e consequentemente para a cidade de Montemor-o-Novo, são largamente superiores aos custos implicados.



OBJETIVOS E METODOLOGIA





2. OBJETIVOS E METODOLOGIA

O Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo integra um conjunto de medidas corretivas e/ou de orientações técnicas, em termos de acessibilidade e de não-discriminação de pessoas com deficiência, assim como consiste num instrumento de gestão do espaço público e dos equipamentos municipais que possibilita eventuais captações de financiamento, de investimento privado ou de simples planeamento financeiro dos orçamentos municipais.

O Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, aponta no sentido de uma acessibilidade total, com um vasto conjunto de normas a cumprir, com soluções ambiciosas que visam erradicar do meio urbano qualquer espécie de barreira arquitetónica, possibilitando uma inclusão total, pese embora o quadro de exceções bastante abrangente, que também contempla.

Aquele diploma legal refere que o cumprimento das normas técnicas de acessibilidade descritas não é exigível quando as obras necessárias à sua execução sejam desproporcionadamente difíceis, requeiram a aplicação de meios económico-financeiros desproporcionados ou não disponíveis, ou ainda quando afetem sensivelmente o património cultural ou histórico, cujas características morfológicas, arquitetónicas e ambientais se pretende preservar.

Neste sentido, considerou-se importante esclarecer logo à partida a questão da acessibilidade total e da acessibilidade possível, já que será este último conceito que justifica grande parte das escolhas, medidas e soluções defendidas no Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, procurando direcionar sempre as opções assumidas, no sentido da acessibilidade possível (viável e exequível) em detrimento da acessibilidade total, cuja ambição extrema conduziria à impossibilidade objetiva de a pôr em prática.



Objetivos

A execução / implementação do Plano permitirá atingir os seguintes objetivos fundamentais:

- **Promover a adaptação progressiva dos espaços exteriores e edifícios já existentes;**

Através da implementação de uma rede de *Percurso Livres de Obstáculos*, de maneira que na cidade de Montemor-o-Novo todos possam chegar a todo o lado, da adaptação dos equipamentos e edifícios municipais, tornando-os mais acessíveis e mais inclusivos, não só de fora para dentro mas também no seu interior, ao nível dos vãos de escadas internos como também ao nível das instalações sanitárias disponíveis, por exemplo, e da distribuição proporcional e equitativa de lugares para estacionamento de veículos de portadores de mobilidade permanentemente limitada, em articulação com os percursos livres de obstáculos e com a localização dos equipamentos e edifícios municipais.

- **Prevenir e/ou evitar o surgimento de novas barreiras à acessibilidade e mobilidade urbanas;**

Garantindo que os serviços internos municipais, nomeadamente de licenciamento e fiscalização, dedicam especial acuidade à aplicação das diretrizes da legislação específica em vigor, aos projetos de novos loteamentos e de obras particulares, bem como às obras de remodelação / reabilitação / reconversão de uso, do tecido edificado existente.

Resulta igualmente importante promover a participação dos funcionários municipais, com intervenção direta nestes domínios, em ações de formação que melhor os preparem para lidar adequadamente com as necessidades das pessoas com deficiência.

A incorporação do conceito de *Design Inclusivo* na análise de processos é igualmente bastante eficaz.



- **Catalisar o tecido comercial e de serviços para tornar os respetivos estabelecimentos mais acessíveis e mais inclusivos;**

A promoção da acessibilidade ao tecido comercial e de serviços traduz-se, por regra, em maior segurança, conforto e funcionalidade, e em maior satisfação para um universo mais amplo de utilizadores, constituindo portanto, um critério objetivo de qualidade, e a sua concretização pode e deve ser vista como uma oportunidade de qualificação.

Todavia, os municípios não têm meios financeiros objetivos para intervir em todos os edifícios da cidade, podendo no entanto desempenhar um papel instrumental, dinamizador e de alavancagem da promoção da melhoria da sua acessibilidade e mobilidade interna, dando o exemplo nas edificações sob sua tutela, apoiando de diversas formas, incluindo a financeira, e sobretudo, envolvendo as entidades e outros particulares no seu esforço de tornar o espaço urbano mais acessível e mais inclusivo.

- **Mobilizar a comunidade para a transformação de Montemor-o-Novo numa *Cidade para Todos*.**

Sendo verdade que a eliminação das barreiras arquitetónicas passa muito significativamente pela intervenção concreta no terreno, ou seja, pela execução de obra, é igualmente verdadeiro o facto de existirem outras barreiras bem mais difíceis de transpor ou abolir, nomeadamente aquelas derivadas da ignorância, inércia ou incúria, produto de hábitos e formas de fazer, arrastados ao longo de séculos e herdados de tempos em que a deficiência de qualquer tipo constituía motivo de embaraço público.

Encontrar formas mais ou menos inovadoras de alterar esta realidade implica um considerável esforço coordenado, e a sustentação desse mesmo esforço ao longo de vários anos consecutivos, mas resulta absolutamente fundamental para atingir o sucesso almejado.

O Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo aponta ainda para os seguintes desafios:



- Desenvolvimento e concretização, a médio/longo prazo, de um sistema de transporte público baseado em veículos adaptados a portadores de mobilidade limitada e/ou condicionada;
- Disponibilização de informação em braille, direcionada essencialmente a visitantes e turistas invisuais.

Património Edificado e Linguagem Arquitetónica

A preservação do vasto e valioso património edificado da cidade de Montemor-o-Novo pode representar um desafio para a promoção da sua acessibilidade, mas não pode de forma alguma ser prejudicada ou obliterada nesse processo.

O verdadeiro desafio consiste portanto, na compreensão e consciencialização de que património histórico e acessibilidade podem, quando mutuamente respeitados, não só coexistir, como revelar-se importantes complementos de qualificação, enriquecedores da capacidade de atração turística do Concelho.

Para além da sua importância do ponto de vista da inclusão social e da igualdade de oportunidades para todos os cidadãos, a promoção da acessibilidade do património histórico edificado, representa ainda outras mais-valias, nomeadamente os ganhos económicos que se registam ao nível do sector da atividade turística. Tais ganhos decorrem do crescimento de alguns mercados, como o turismo sénior ou o turismo das pessoas com deficiência, com grandes potencialidades e margens de progressão no País.

A existência de barreiras físicas ou comunicacionais que impeçam o acesso, uso ou fruição de um espaço ou edifício histórico, resulta objetivamente numa forma de exclusão. É por isso imperativo que a intervenção nesses espaços e edifícios, dada a sua particular sensibilidade, seja encarada com especial acuidade e esboçada segundo os mais atentos princípios da conservação arquitetónica e do design inclusivo, em simultâneo, recorrendo sempre ao aconselhamento de peritos em todas as fases do processo.



Nestes termos, a promoção da acessibilidade ao património histórico edificado deverá respeitar os pressupostos e premissas seguintes:

PRESSUPOSTOS	PREMISSAS
Envolvente exterior acessível	Recorrer sempre a pessoal técnico especializado
Entrada principal acessível	Proteger as características significantes do sítio
Informação prévia em formato acessível, sobre a acessibilidade do local, disponível em local bem visível	Promover o mínimo de alteração possível
Acessibilidade a todos os espaços internos de uso público	Privilegiar a manutenção e adaptação relativamente à substituição do existente
Sistemas de orientação simples e intuitivos	Realçar a legibilidade das novas intervenções
Informação interpretativa disponibilizada em formatos alternativos	Recorrer às técnicas e aos materiais mais adequados
Plano de emergência e evacuação adequado a todas as capacidades	Garantir a reversibilidade das alterações introduzidas

Metodologia

Tendo por base as orientações previamente definidas para a elaboração do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, foram consideradas três áreas operacionais de intervenção essencial:

- Espaço Exterior Público e de Utilização Coletiva;
- Equipamentos e Edifícios Municipais;
- Tecido Comercial e de Serviços.



Numa primeira abordagem prospetiva identificaram-se quais os equipamentos, edifícios municipais e estabelecimentos de comércio e de serviços em presença e esboçaram-se os percursos considerados fundamentais para estruturar uma rede acessível coerente para a cidade de Montemor-o-Novo.

Numa segunda fase procedeu-se ao levantamento e diagnóstico exaustivo da realidade atual, em matéria de acessibilidade, relativamente às duas primeiras áreas operacionais acima referidas, dedicando particular atenção ao facto de que garantir as condições de acessibilidade e de mobilidade para todos no espaço público, implica obrigatoriamente que qualquer percurso desenhado (para ser acessível ou livre de obstáculos) não pode ter NENHUM ponto de descontinuidade. A par disto, foi também avaliada, a oferta de lugares de estacionamento automóvel para mobilidade permanentemente limitada (comprovada), bem como a coerência da sua distribuição pela Cidade.

Produto desse levantamento e diagnóstico foi possível elencar um conjunto de pontos críticos e de problemas-chave sobre os quais urge intervir, determinando a assunção de outras tantas ações corretivas coerentes, hierarquizadas pelo nível de complexidade da intervenção corretiva necessária, desde o simples ao complexo, e selecionadas mediante a sua importância estratégica e viabilidade de execução.

Relativamente à terceira área operacional considerada – *Tecido Comercial e de Serviços* – procedeu-se apenas à caracterização muito sumária das condições de acessibilidade “de fora para dentro”, de cada estabelecimento localizado ao longo dos percursos livres de obstáculos delineados.

Este facto prende-se com a impossibilidade real dos municípios intervirem diretamente sobre esta matéria, importando no entanto, estruturar uma estratégia pedagógica / catalisadora de abordagem dos proprietários, com vista à transformação da Cidade.

De igual modo, pareceu importante também, esboçar um embrião de sistema de transporte público, baseado em veículos adaptados a portadores de mobilidade limitada e/ou condicionada.



Por último, facilmente se pode constatar que as barreiras físicas não são os únicos obstáculos que se interpõem à salvaguarda da acessibilidade inclusiva. Há que equacionar também as barreiras de comunicação e a escassez de informação disponibilizada em formatos alternativos. Ciente deste facto, o Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, aponta igualmente para a disponibilização progressiva de informação em braille, direccionada essencialmente para visitantes e turistas invisuais.

Do diagnóstico primário realizado sobre a realidade da cidade de Montemor-o-Novo relativamente às temáticas acessibilidade e mobilidade, observa-se que mesmo sem recurso a grandes investimentos ou necessidade de intervenções/obras de grande envergadura, é possível reverter o quadro atual e melhorar significativamente as condições de desfrute e utilização do espaço urbano e do tecido edificado de forma bem mais inclusiva.





IMPLEMENTAÇÃO DO NOVO PLANO E ATUALIZAÇÕES





3. IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO E ATUALIZAÇÕES

Implementação do Plano

Perspetiva-se que a implementação do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade, necessariamente faseada, decorra durante o horizonte da *Carta Estratégica Montemor-o-Novo 2025*, sendo que o primeiro passo consiste na elaboração dos projetos técnicos das soluções e medidas corretivas nele preconizadas, bem como no desenvolvimento das estratégias de abordagem e envolvimento, quer dos comerciantes quer da população em geral.

Desenvolvidos para abordar de forma sistemática e estruturada as questões-chave identificadas no Plano, os projetos técnicos deverão ser concebidos, sempre que possível, para dar resposta a uma tipologia de problemas e não apenas a um problema isolado. Por exemplo:

- Solução técnica para passadeiras de peões de nível;
- Solução técnica para passadeiras de peões sobrelevadas;
- Solução técnica para rebaixamento de passeios, etc..

As exceções a este princípio residirão sempre nas intervenções em património arquitetónico ou noutros bens patrimoniais, cujas soluções técnicas deverão ser estudadas individualmente, caso a caso, situação a situação.

Devido à grande quantidade e especificidade das intervenções necessárias, resulta imperativo definir prioridades e calendarizar o faseamento das operações, mas não será possível cumprir as especificações, a este nível, do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, que impunha o prazo de 10 anos para a correção de todas as situações existentes de não cumprimento, prazo esse que se conclui no presente ano de 2016.



Todavia, qualquer cronograma de execução do Plano, não pode ficar, de modo algum, desamarrado dos mecanismos de financiamento do mesmo, e face ao volume das necessidades, uma estimativa de custos total teria pouca utilidade prática, quer porque o prazo necessário à plena correção de todos os problemas é demasiado longo para que uma programação detalhada seja minimamente fiável, quer porque uma estimativa global teria, nesta fase, um efeito desmobilizador (especialmente num cenário económico pouco favorável, como o atual), tal seria a sua dimensão.

Deste modo, parte-se do princípio de que as fontes de financiamento da implementação do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo se basearão nas seguintes premissas:

- Recurso às oportunidades de comparticipação financeira, no âmbito do Programa Alentejo 2020, nomeadamente através do *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano* (PEDU) e do *Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Alentejo Central* (PAMUS AC);
- Orçamento Municipal, através da afetação de uma percentagem anual, ao invés de um montante específico, a par de outras verbas inscritas em programas já em vigor e concorrentes para o mesmo objetivo, como por exemplo o *Eixo 5 do Programa MorSolidário*;
- Captação de investimento privado e/ou de outras entidades locais.

Assim, defende-se um calendário de execução realista, sediado nos recursos financeiros disponíveis em cada momento da implementação do Plano, bem como nas prioridades de intervenção previamente identificadas, não esquecendo no entanto, que a sua implementação deverá ser sempre acompanhada de um sólido e consistente plano de informação / divulgação / envolvimento da população.

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTEMOR-O-NOVO

MAPA DE FASEAMENTO

AÇÕES / OPERAÇÕES	1ª FASE - PRIORIDADE 1 2016 - 2018					2ª FASE - PRIORIDADE 2 2019 - 2020					3ª FASE - PRIORIDADE 3 2021 - 2023					4ª FASE - PRIORIDADE 4 2024 - 2025					OBSERVAÇÕES						
	Percursos Livres de Obstáculos	Pavimentos Táteis	Acessibilidade dos Edifícios Públicos	Acessibilidade do Tecido Comercial e de Serviços	Estacionamentos para Deficientes Motores	Transportes Públicos Adaptados	Disponibilização de Informação em Braille	Percursos Livres de Obstáculos	Pavimentos Táteis	Acessibilidade dos Edifícios Públicos	Acessibilidade do Tecido Comercial e de Serviços	Estacionamentos para Deficientes Motores	Transportes Públicos Adaptados	Disponibilização de Informação em Braille	Percursos Livres de Obstáculos	Pavimentos Táteis	Acessibilidade dos Edifícios Públicos	Acessibilidade do Tecido Comercial e de Serviços	Estacionamentos para Deficientes Motores	Transportes Públicos Adaptados		Disponibilização de Informação em Braille					
Avenida Gago Coutinho Oeste - Percurso P1	✓	✓	✓				✓				✓				✓	✓						✓	✓				PEDU - Prioridade de Investimento 4.5
Centro de Saúde / Rua São João de Deus - Percurso P2	✓				✓										✓							✓					
Parque Urbano - Percurso P3							✓	✓			✓				✓												
Rua de Lavre / Câmara Municipal / LIDL - Percurso P4			✓				✓				✓							✓				✓					Parcialmente integrado no PEDU - Prioridade de Investimento 6.5 (Requalificação da Rua Teófilo Braga, Largo dos Paços do Concelho e Terreiro de S. João de Deus)
Largo Calouste Gulbenkian / Rua 5 de Outubro / Terreiro de São João de Deus - Percurso P5	✓	✓		✓			✓			✓	✓				✓			✓				✓	✓				Parcialmente integrado no PEDU - Prioridade de Investimento 6.5 (Requalificação da Rua Teófilo Braga, Largo dos Paços do Concelho e Terreiro de S. João de Deus e Reabilitação da Envolvente do Mercado Municipal)
Rua de Aviz / Largo General Humberto Delgado - Percurso P6	✓			✓						✓	✓				✓	✓	✓								✓		Parcialmente integrado no PEDU - Prioridade de Investimento 6.5 (Qualificação da Rua de Aviz + Rua das Escadinhas e Rua de Olivença - Muro do Jardim Público)
Carreira de São Francisco / Rossio - Percurso P7							✓				✓				✓	✓	✓					✓	✓	✓			PEDU - Prioridade de Investimento 4.5 (completando a PLO do Rossio)
Rua Cândido de Oliveira / Rua Adriano Vaz Velho / Parque de Exposições, Mercados e Feiras - Percurso P8							✓				✓					✓	✓					✓	✓				Parcialmente integrado no PEDU - Prioridade de Investimento 4.5 (completando a PLO do Rossio e da Rua da Janelinha)
Rua do Matadouro / Rua da Janelinha - Percurso P9							✓				✓				✓			✓				✓	✓				
Avenida Gago Coutinho Este - Percurso P10							✓				✓				✓			✓				✓	✓				
Câmara Municipal			✓																								
Arquivo Municipal			✓																								
Biblioteca Municipal Almeida Faria e Galeria Municipal			✓																								
Parque de Exposições, Mercados e Feiras			✓		✓																						
Cemitério de São Francisco			✓																								
Cemitério da Courela da Pedreira			✓		✓																						
Posto de Turismo										✓																	
Cineteatro Curvo Semedo										✓																	
Convento da Saudação																	✓										
Pavilhão Desportivo Municipal										✓																	
Campo de Jogos (Parque Urbano)										✓																	
Parque Urbano (Instalações Sanitárias / Avenida Gago Coutinho)			✓																								
Escola Primária Nº 1										✓																	
Escola Primária Nº 2										✓																	
Escola Primária Nº 3										✓																	
Jardim de Infância Nº 1										✓																	
Castelo (Rua Condessa de Valença)												✓															Parcialmente integrado no PEDU - Prioridade de Investimento 6.5 (Requalificação dos Espaços Exteriores, Acessos e Terreiros do Castelo)
Tecido Comercial e de Serviços (Privado)																		✓							✓		
Transportes Públicos Adaptados						✓								✓							✓				✓		
Braille						✓								✓							✓				✓		



CORRESPONDE AO VERSO DO MAPA DE FASEAMENTO



Atualizações

Os projetos técnicos específicos que venham a ser desenvolvidos para as situações legendadas no Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo como carecendo de “*projeto específico de remodelação integral do espaço público*”, bem como aqueles outros legendados como “*projetos integrados na Prioridade 6.5 (PARU) da candidatura do PEDU – Alentejo 2020*”, após competente aprovação pelo Executivo Municipal, serão automaticamente vertidos para o Plano, passando a fazer parte integrante do mesmo.

LEGENDA	PROJETOS TÉCNICOS
<p>Carece de “<i>projeto específico de remodelação integral do espaço público</i>”</p>	<p>Cruzamento da Rua de Lavre com a Rua 5 de Outubro e Rua do Passo</p> <p>Largo Calouste Gulbenkian</p> <p>Rua Álvaro Castelões, Rua Luis de Camões e Largo General Humberto Delgado</p> <p>Rua dos Cavalos e Largo Joaquim Pedro Matos</p> <p>Rua da Liberdade (entre o Campo do GUS e a Escola C+5)</p> <p>Carreira de São Francisco (frente ao Terminal Rodoviário)</p>
<p>“<i>projetos integrados na P.I. 6.5 (PARU) do PEDU de Montemor-o-Novo – Alentejo 2020</i>”</p>	<p>Largo dos Paços do Concelho, Rua Teófilo Braga e Terreiro de São João de Deus</p> <p>Envolvente do Mercado Municipal e Rua Comandante Fragoso (até à Rua do Poço do Passo)</p> <p>Rua de Aviz, troço da Rua 5 de Outubro (entre a Rua de Aviz e a Praça da República), Rua das Escadinhas, Rua de Olivença (Jardim Público), Praça da República, Rua Dr. João Luis Ricardo e Largo Dr. António José de Almeida</p>



De igual modo se deverá proceder relativamente aos eventuais acertos de calendarização e/ou ajustes/adaptações que se venham a tornar necessários, nomeadamente decorrentes da volatilidade de funcionamento do tecido comercial e/ou da capacidade de captação de investimento privado, e que não representem alteração dos princípios básicos e das opções fundamentais subjacentes à filosofia de abordagem/atuação que norteou a elaboração do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo.



PERCURSOS LIVRES DE OBSTÁCULOS E ESTACIONAMENTOS
(para deficientes motores)





4. PERCURSOS LIVRES DE OBSTÁCULOS E ESTACIONAMENTOS

No âmbito do *Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo*, a intervenção em espaço exterior público, caracteriza-se essencialmente pelo desenhar de uma malha de percursos livres de obstáculos que viabilizem a acessibilidade possível a praticamente todos os equipamentos e serviços públicos da Cidade e possibilitem a mobilidade condicionada em condições de conforto e segurança.

Os trajetos considerados interligam-se entre si, e no seu todo estruturam uma rede, que cobrindo praticamente toda a malha urbana, contribuem para a prossecução desse objetivo fundamental, bem assim como a distribuição equilibrada de lugares de estacionamento automóvel para deficientes motores.

A mesma preocupação está subjacente à introdução da figura de “estacionamento para residente portador de deficiência motora”, querendo isto dizer que na cidade de Montemor-o-Novo poderão vir a ser autorizados, e conseqüentemente sinalizados, lugares de estacionamento automóvel para deficientes motores, devidamente comprovados, junto à respetiva residência e/ou local de trabalho, mediante solicitação do próprio (ou da pessoa autorizada a conduzir o veículo destinado ao transporte do deficiente motor) e desde que se verifiquem todas as condições exigidas pela legislação aplicável em vigor.

A facilidade de apresentação, bem como as características mais ou menos semelhantes dos miolos urbanos em que cada um dos dez trajetos considerados se desenvolve, determinou o número de percursos em que se subdividiu o presente capítulo. No entanto, ao longo de todos eles foi possível identificar um conjunto de barreiras arquitetónicas de tipologia comum, que carecem de semelhante intervenção corretiva, tal como se expõe de seguida:



Identificação de Problemas mais Comuns

Armários de Infraestruturas – A problemática inerente aos armários de infraestruturas reside essencialmente na sua localização. De facto, sendo equipamentos cuja localização tem de permitir o seu uso fácil sempre que necessário, constituem muitas vezes, por esse motivo, autênticas barreiras à mobilidade pedonal. Como agravante, estes equipamentos têm geralmente grandes dimensões, ocupando uma parte substancial dos passeios, frequentemente já de si demasiado reduzidos.

Árvores, Arbustos e Caldeiras – A plantação de material vegetal nos espaços exteriores públicos, especialmente nos de circulação pedonal ou na sua envolvente direta, pode levantar graves problemas à acessibilidade e mobilidade urbanas. No caso das árvores, ou porque a sua copa é mantida demasiado baixa, ou porque o seu raizame já deformou os pavimentos envolventes, ou até porque foram plantadas a meio dos passeios, não deixando largura disponível suficiente para a circulação dos peões. No caso dos arbustos, ou porque foram dispostos em espaços insuficientes para o seu desenvolvimento de copa posterior (invadindo os passeios) ou porque dispõem de folhas pontiagudas, como as palmeiras, ou espinhos mais ou menos agressivos e abundantes. A escolha do material vegetal a instalar em espaço público, bem como a sua localização é absolutamente fundamental e determinante para evitar que se torne em autênticas barreiras, por vezes intransponíveis, até para a circulação normal de peões.

Também as caldeiras, não sendo revestidas com grelhas próprias de proteção e nivelamento de pavimento, podem constituir verdadeiras barreiras à circulação pedonal.

Ausência de Passeios ou Passeios Subdimensionados – Do ponto de vista da acessibilidade e mobilidade para todos, muito comumente os passeios revelam cinco problemas principais: a sua inexistência; o seu estado de degradação ou grau de deformação do piso; o subdimensionamento da largura disponível; demasiada inclinação transversal e a excessiva altura dos lancis. Todos estes aspetos são causadores de desconforto e insegurança à



circulação pedonal, dificultando a mobilidade da generalidade dos peões e criando descontinuidades urbanas.

Boca de Incêndio – Relativamente a este tipo de equipamento, o problema reside uma vez mais, na sua localização. Mesmo sendo, indubitavelmente, elementos com peculiar importância na segurança urbana, e tendo que estar localizados de forma a facilitar o seu uso sempre que necessário, constituem frequentemente autênticas armadilhas para os mais distraídos ou para pessoas com dificuldades visuais.

Bola, Prumo, Meco ou Floreira – Elementos como pilaretes, bolas, prumos, mecos e/ou grades e floreiras (utilizadas muitas vezes como pilarete), muito amiúde são altamente condicionadores da mobilidade e acessibilidade urbanas, sendo frequentes em zonas de circulação manifestamente pedonal.

Cabines Telefónicas – Embora sejam infraestruturas urbanas praticamente em desuso, devido à generalização dos telemóveis, são peças de mobiliário urbano com características dimensionais e funcionais muito marcadas, que pela sua incorreta localização, podem constituir graves impedimentos à normal circulação pedonal. Outro aspeto problemático deste equipamento prende-se com o seu próprio design, com arestas vivas ou com elementos projetados, particularmente perigoso para invisuais.

Candeeiros de Iluminação Pública – Também os candeeiros de iluminação pública, pela sua localização, se assumem muito frequentemente como elementos condicionadores da circulação pedonal.

Contentores de Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos – São muito frequentes as situações em que os contentores do lixo ocupam espaço urbano claramente retirado aos peões. Sendo elementos que, por questões funcionais, têm que estar localizados perto dos canais de circulação automóvel, frequentemente bloqueiam por completo o percurso dos peões.

Degraus e Escadas – Nos aglomerados urbanos são muitas as situações em que a mobilidade é impedida ou dificultada pela existência de degraus, escadas ou rampas mal posicionados,



mal dimensionados ou não assinalados, sendo esta realidade verificável também no acesso aos edifícios.

Esplanadas – Quando dispersas aleatoriamente, pelo espaço público de circulação pedonal, interrompendo os canais de circulação preferencial de peões, constituem grave obstáculo à mobilidade urbana.

Placares Informativos e Mupis – Os placares informativos e mupis, pela sua própria função, localizados geralmente ao longo dos passeios, impedem ou dificultam com frequência a circulação pedonal segura e confortável. Outro problema decorre do seu próprio design, nem sempre compacto, e regra geral, com a base mais estreita do que o corpo de suporte à informação, o que se revela particularmente problemático para crianças e invisuais.

Papeleiras – O principal problema das papeleiras deriva da sua localização, pois frequentemente são colocadas no canal de circulação. De igual modo, papeleiras colocadas de forma suspensa são mais difíceis de detetar por peões invisuais, causando também acidentes com crianças e transeuntes mais distraídos.

Passadeiras de Peões – Embora as passadeiras se assumam como elementos fundamentais na circulação pedonal, a sua escassez determina amiúde vários problemas. A existência de passadeiras em locais de cruzamento ou entroncamento de vias é fundamental para que se garanta a continuidade da circulação pedonal urbana em segurança, tanto para peões como para automobilistas. Outras situações, bastante frequentes, prendem-se com o facto das passadeiras não serem devidamente completadas com o rebaixamento de passeios ou desembocarem em zonas de estacionamento, criando pontos de conflito e interrompendo a natural continuidade das circulações pedonais.

Rampas – As rampas constituem o elemento que o senso comum mais facilmente associa à resolução de questões de acessibilidade. No entanto, são muito frequentes as situações em que as próprias rampas constituem autênticas barreiras para a mobilidade, ou por estarem mal posicionadas, ou incorretamente dimensionadas (quer em largura quer em



inclinação/declive), ou por não disporem de corrimãos e/ou patamares de descanso, ou sequer por não estarem assinaladas.

Sinalização de Trânsito e Direcional – A sinalização vertical rodoviária, tal como a sinalização informativa/direcional, constitui um dos fundamentais obstáculos à mobilidade urbana pedonal, sobretudo em passeios/áreas de menor dimensão transversal.

Utilização Abusiva dos Passeios e Espaços de Circulação Pedonal Preferencial – A utilização abusiva dos canais preferenciais de circulação pedonal constitui também um grave problema para a acessibilidade e mobilidade urbanas, quer se trate de ocupação abusiva para fins publicitários ou comerciais, quer seja por estacionamento indevido, quer ainda por simples vasos de flores, de valorização das fachadas de particulares, obstáculos esses que se revelam particularmente preocupantes para portadores de mobilidade permanentemente reduzida ou de algum modo condicionada.

Medidas Corretivas Genéricas

Para o conjunto de problemas identificado acima, sistematizou-se o quadro de soluções técnicas corretivas tipo, que constituem simultaneamente alertas a ter em especial atenção, na prevenção de novas situações.

Armários de Infraestruturas e Mobiliário Urbano

CORREÇÃO:

- Estudar caso a caso as possibilidades reais de realocização. Caso seja totalmente inviável a sua realocização (ou remoção), estudar alternativas de circulação, de maneira que a rede de percursos livres de obstáculos nunca seja interrompida.

PREVENÇÃO:

- Garantir nos novos espaços urbanos, a reserva de áreas expressamente vocacionadas para a localização de infraestruturas e mobiliário – Corredores de Infraestruturas – que



não colidam com os espaços de circulação pedonal, para os quais deve ficar assegurada a largura mínima de 1,20m;

- Garantir a aplicação do conceito de “design inclusivo”, aplicado ao mobiliário urbano.

Árvores, Arbustos e Caldeiras

CORREÇÃO:

- Substituição gradual das espécies vegetais mais intrusivas para o espaço de circulação pedonal, caso o recurso à poda de contenção das copas não se revele uma solução satisfatória;
- Poda de elevação de copas;
- Garantir a manutenção e limpeza regulares, do material vegetal existente;
- Proteger as caldeiras das árvores com grelhas corretamente dimensionadas e instaladas segundo as boas práticas aconselhadas para o efeito;
- Regularizar e/ou recuperar os pavimentos deformados e/ou degradados pelo raizame.

PREVENÇÃO:

- Selecionar corretamente as espécies arbóreas e arbustivas a plantar, em função da sua dimensão no estado adulto e do espaço disponível para a sua instalação;
- Garantir que a plantação de árvores nos passeios (troncos), não interrompe ou nem interromperá de futuro, os corredores de circulação pedonal (com a largura mínima de 1,20m);
- Evitar sempre, o recurso a material vegetal com folhas pontiagudas e/ou espinhos, na envolvente mais próxima dos circuitos pedonais.

Ausência de Passeios ou Passeios Subdimensionados

CORREÇÃO:

- Reformular os perfis transversais dos arruamentos, de modo a garantir passeios laterais (ou pelo menos, apenas um deles) com corredores livres de 1,20m ou 1,50m, consoante a hierarquia da via. Na impossibilidade de salvaguardar pelo menos um dos passeios com a largura livre mínima, equacionar vivamente a possibilidade de



nivelamento integral do piso, estudando formas alternativas de segregação da circulação pedonal da viária.

PREVENÇÃO:

- Salvar sempre, passeios com a largura mínima de 1,20m ou 1,50m, livres de quaisquer obstáculos, dependendo da hierarquia do arruamento a que estão adjacentes.

Boca de Incêndio

CORREÇÃO:

- Estudar caso a caso as possibilidades reais de realocação. Caso seja totalmente inviável a sua realocação, estudar alternativas de circulação, de maneira que a rede de percursos livres de obstáculos nunca seja interrompida.

PREVENÇÃO:

- Garantir que as suas imposições funcionais específicas não interrompam a largura mínima dos canais de circulação pedonal.

Bola, Prumo, Meco ou Floreira

CORREÇÃO:

- Remoção das estruturas existentes, sempre que revelem constituir obstáculos ou barreiras à mobilidade para todos, incluindo invisuais;
- Substituição por outros métodos de segregação da circulação pedonal da viária, menos intrusivos.

PREVENÇÃO:

- Reduzir a um mínimo absoluto o recurso a estas estruturas, que aliás, as normas de boas práticas já de si desaconselham;
- Garantir a aplicação do conceito de "design inclusivo", na procura de soluções a este nível.



Cabines Telefónicas

CORREÇÃO:

- Estudar caso a caso as possibilidades de realocização ou de remoção.

PREVENÇÃO:

- Garantir a sua correta localização, dispondo de uma zona livre de aproximação frontal ou lateral com piso contínuo ou com diferença de cota menor ou igual a 2cm em relação ao passeio e, sobretudo, nunca interrompendo este;
- Garantir a aplicação do conceito de “design inclusivo”, na procura de soluções a este nível.

Candeeiros de Iluminação Pública

CORREÇÃO:

- Estudar caso a caso as possibilidades reais de realocização. Caso seja totalmente inviável a sua realocização, estudar alternativas de circulação, de maneira que a rede de percursos livres de obstáculos nunca seja interrompida.

PREVENÇÃO:

- Garantir que as suas imposições funcionais específicas não interrompam a largura mínima dos canais de circulação pedonal.

Contentores de Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos

CORREÇÃO:

- Estudar caso a caso as possibilidades reais de realocização. Caso seja totalmente inviável a sua realocização, estudar alternativas de circulação, de maneira que a rede de percursos livres de obstáculos nunca seja interrompida.

PREVENÇÃO:

- Garantir que as suas imposições funcionais específicas não interrompam a largura mínima dos canais de circulação pedonal;



- Garantir, sempre que possível, a aplicação do conceito de “design inclusivo”, na procura de soluções a este nível.

Degraus e Escadas

CORREÇÃO:

- A estudar caso a caso.

PREVENÇÃO:

- Garantir sempre que a largura dos lanços, patins e patamares das escadas, dispõem de uma largura útil mínima de 1,20m;
- Garantir que os patamares, superior e inferior, dispõem de uma faixa de aproximação constituída por um material com textura diferente e cor contrastante com o restante piso;
- Garantir que os degraus cumpram sempre uma das seguintes relações dimensionais:

Altura (espelho)	Largura (cobertor)
0,100 m	0,40 a 0,45 m
0,125 m	0,35 a 0,40 m
0,150 m	0,30 a 0,35 m

Esplanadas

CORREÇÃO:

- A estudar caso a caso.

PREVENÇÃO:

- Garantir que os termos de licenciamento de novos espaços são integralmente cumpridos;



- Reforçar o esforço da fiscalização municipal;
- Assumir uma atitude mais interveniente, em relação aos prevaricadores.

Placares Informativos e Mupis

CORREÇÃO:

- Estudar caso a caso a possibilidade de realocização.

PREVENÇÃO:

- Garantir sempre, que a sua localização não interrompa a largura mínima dos canais de circulação pedonal;
- Garantir a aplicação do conceito de “design inclusivo”, na procura de soluções a este nível.

Papeleiras

CORREÇÃO:

- Estudar caso a caso a possibilidade de realocização;
- Completar de forma equilibrada a oferta disponível.

PREVENÇÃO:

- Garantir sempre, que a sua localização não interrompa a largura mínima dos canais de circulação pedonal;
- Garantir a aplicação do conceito de “design inclusivo”, na procura de soluções a este nível.

Passadeiras de Peões

CORREÇÃO:

- Completar de forma equilibrada a oferta disponível;
- Corrigir as anomalias identificadas, nomeadamente através do rebaixamento de passeios e do anulamento das descontinuidades;
- Disponibilizar, sempre que possível, dispositivos de iluminação;



- Marcar com sinalização, horizontal e vertical, adequadas;
- Disponibilizar, se possível, uma guia para invisuais de cor e material contrastante.

PREVENÇÃO:

- Garantir o seu correto dimensionamento;
- Garantir uma distribuição equilibrada e sem descontinuidades e/ou obstáculos;
- Garantir a presença de todos os dispositivos acessórios aconselháveis, nomeadamente de iluminação e de sinalização.

Rampas

CORREÇÃO:

- A estudar caso a caso.

PREVENÇÃO:

- Garantir o seu correto dimensionamento;
- Garantir a presença de corrimãos, nos termos legais;
- Na manifesta impossibilidade de construção de rampas, ou sempre que esta solução não se revele satisfatória para tornear os obstáculos, garantir que estão salvaguardados os mecanismos e/ou formas alternativas de vencer os desníveis topográficos.

Sinalização de Trânsito e Direcional

CORREÇÃO:

- Completar a oferta disponível, em correlação estrita com o Plano de Sinalização e Trânsito;
- Corrigir as anomalias identificadas, de forma a garantir que a largura mínima dos canais de circulação pedonal fique salvaguardada.

PREVENÇÃO:

- Garantir que as suas imposições funcionais específicas não interrompam a largura mínima dos canais de circulação pedonal;



- Garantir a aplicação do conceito de “design inclusivo”, na procura de soluções a este nível.

Utilização Abusiva dos Passeios e Espaços de Circulação Pedonal Preferencial

CORREÇÃO:

- A estudar caso a caso.

PREVENÇÃO:

- Garantir que os termos de licenciamento da ocupação do espaço público são integralmente cumpridos;
- Reforçar o esforço da fiscalização municipal;
- Assumir uma atitude mais interveniente, em relação aos prevaricadores.

Percursos Livres de Obstáculos

PERCURSO 1 (P1) – Avenida Gago Coutinho (Oeste) – ANEXO 1

Aproveitando a largura do passeio norte da Avenida Gago Coutinho é possível desenvolver um percurso livre de obstáculos sem investimentos muito avultados ou obras de execução desproporcionadamente difíceis.

Com início no extremo oeste da avenida, junto ao restaurante “*O Bacalhau*”, este percurso segue sempre pelo passeio norte até ao Parque Urbano, implicando a manutenção das travessias existentes, devidamente melhoradas.

O Percurso P1 assegura a ligação aos percursos P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8 e P10, permitindo a continuidade de distribuição das circulações, entre as várias zonas acessíveis.

Neste troço da Av. Gago Coutinho foram identificados vários problemas, que embora atualmente se constituam como verdadeiros obstáculos à mobilidade universal, podem ser resolvidos com relativa facilidade e sem necessidade de grandes investimentos.



O mais frequente desses problemas prende-se com descontinuidades no piso, nomeadamente nos atravessamentos, onde os desníveis ultrapassam largamente os 2cm regulamentares, existindo nalguns casos autênticos degraus, tal é a diferença de cotas.

Outra situação várias vezes identificada refere-se ao estacionamento de veículos em cima do passeio, o que vai acontecendo um pouco por toda a Avenida, ocupando ou estreitando o espaço destinado à circulação de peões, destacando-se também a instalação de esplanadas e a disseminação de produtos para venda, ocupando-os total ou parcialmente.

A distribuição e a localização de mobiliário urbano impedem igualmente a existência de um corredor contínuo livre de obstáculos.

Em complemento, importa referir também que a remodelação do Terminal Rodoviário (localizado no troço final do Percurso P₁, a este) foi incluída no Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Alentejo Central (PAMUS AC), contextualizado no Programa ALENTEJO 2020. Em resultado desse facto, considerou-se importante proceder ao estudo integrado e mais global de todo o espaço exterior envolvente (Carreira de São Francisco), prolongando-o até à Rua Professor Egas Moniz.

Medidas Corretivas Específicas:

- Elaboração do projeto específico assinalado nas peças desenhadas;
- Rampeamento do acesso entre a “Repsol” e o passeio em frente ao restaurante “Bacalhau”, perdendo-se um lugar de estacionamento junto ao posto de abastecimento de combustível e a realocação das floreiras aí existentes, bem como a alteração da esplanada, libertando assim um corredor livre de obstáculos na continuidade da zona rampeada;
- Rebaixamento do passeio de ambos os lados junto ao acesso ao túnel da “Veimonte” e marcação de passadeira de peões;
- Proceder à correção das deformações, degradações e/ou outras descontinuidades dos pavimentos;



- Ligar o passeio em frente ao café “*Pão Nosso*” à passadeira aí existente (que atualmente desemboca na faixa de estacionamento automóvel, sem continuidade alguma para o espaço pedonal), perdendo-se apenas um lugar de estacionamento;
- Assegurar o rebaixamento dos passeios (e/ou corrigir os rebaixamentos existentes, mas não regulamentares) e a continuidade do sistema de drenagem de águas pluviais, em ambos os lados da avenida, em todas as situações de ocorrência de passadeiras para peões e reforçar a pintura de pavimento de demarcação das mesmas;
- Estruturar a segregação entre circulação viária (incluindo estacionamentos) e pedonal, evitando o recurso a prumos ou pilaretes e reestruturar o estacionamento automóvel, de forma a garantir corredores livres de obstáculos;
- Relocalizar o mobiliário e equipamentos urbanos (incluindo os contentores de recolha de resíduos sólidos urbanos);
- Reformular a localização e redesenhar as áreas ocupadas pelas esplanadas existentes;
- Reformular os métodos de exposição de materiais e artigos para venda, de maneira a garantir corredores livres de obstáculos;
- Ligar o passeio lateral do Palácio da Justiça/Tribunal, na Rua de Aviz, à passadeira aí existente (que atualmente desemboca na faixa de estacionamento automóvel, sem continuidade alguma para o espaço pedonal), perdendo-se apenas um lugar de estacionamento;
- Instalação de corrimãos de apoio, nas situações em que a inclinação dos pavimentos constitui um obstáculo, não passível de tornear através de outros meios;
- Reformular a localização/instalação dos dispositivos de sinalética informativa, direcional, comercial e rodoviária (vertical), sempre que constituam barreiras e/ou descontinuidades, nos corredores livres de obstáculos;
- Remover o troço de guarda-corpos instalado no cruzamento da Av. Gago Coutinho com a Rua 25 de Abril, à esquina do café “*Piquenique*”, permitindo a normal continuidade da circulação através da passadeira para peões.



PERCURSO 2 (P2) – Centro de Saúde / Rua São João de Deus – ANEXO 2

O Percurso P2, apesar de pouco extenso, é essencial por permitir o acesso a escolas, centro de saúde e hospital. A adaptação deste trajeto será relativamente fácil, já que se encontra numa zona da cidade mais recente, com passeios largos e inclinações quase nulas, sendo necessárias poucas adaptações, para tornar esta zona da cidade completamente acessível.

O trajeto da Rua de Aviz já dispõe de atravessamentos rebaixados e com a respetiva passadeira marcada, contribuindo para tornar esta zona mais fácil para a circulação de cidadãos com mobilidade condicionada.

No entanto, toda a Rua Bento Gonçalves está ainda por adaptar, existindo passeios por rebaixar, zonas com piso irregular e atravessamentos sem passadeira.

Este percurso une-se ao Percurso P1 em dois pontos, junto à “GALP” e junto ao Tribunal, ligando-se também ao percurso P6.

Medidas Corretivas Específicas:

- Rebaixamento dos passeios de ambos os lados das ruas Gil Eanes, Irmão João José, Bento Gonçalves (cruzamento com a Rua Albino Cró Pimenta de Aguiar) e Irmãos de São João de Deus (à entrada do Hospital) e marcação de passadeiras de peões;
- Correção das irregularidades dos pavimentos;
- Construção de passadeira elevada, garantindo um corredor livre de obstáculos, de acesso ao Centro de Saúde.

PERCURSO 3 (P3) – Parque Urbano – ANEXO 3

Este percurso permite aceder à zona norte da cidade, bem como usufruir de alguns dos equipamentos públicos mais recentes, nomeadamente o Parque Urbano, as Piscinas Recreativas Municipais, o Clube de Ténis, o Arquivo Municipal e o Polidesportivo e Campo de



Futebol. Na sua generalidade, tratando-se de espaços projetados mais recentemente, apresenta condições para se tornar acessível sem intervenções demasiado complexas.

Destaca-se o Parque Urbano e as Piscinas Recreativas Municipais, que já são equipamentos com acessibilidade total, mas por outro lado, identificam-se ainda algumas condicionantes no acesso e utilização do Polidesportivo e do Campo de Jogos municipais, que sendo de construção bem mais antiga, não dispõem de rampas regulamentares, nem de qualquer outro meio livre de obstáculos para vencer os desníveis existentes, situação que pode ser corrigida de forma pouco complexa e sem alterar profundamente as pré-existências.

Verificam-se ainda várias passadeiras de peões sem o devido rebaixamento dos passeios marginais.

O Percurso P3 tem ligação com o Percurso P1 e P10, no acesso sul do Parque Urbano, estabelecendo também continuidade com o percurso P8.

Medidas Corretivas Específicas:

- Corrigir rebaixamentos de passeios existentes, mas não regulamentares;
- Proceder ao rebaixamento de passeios, em ambos os extremos das passadeiras para peões;
- Poda das espécies arbustivas mais intrusivas, ou substituição por material vegetal mais adequado ao espaço existente.

PERCURSO 4 (P4) – Rua de Lavre / Câmara Municipal / “LIDL” – ANEXO 4

O Percurso P4 procura ligar a zona sudoeste da cidade à rede livre de obstáculos e estabelece a ligação aos percursos P1 e P5.

O trecho que corresponde à Rua de Lavre será de fácil adaptação, dada a existência de um passeio largo e sem grandes condicionantes, tal como também acontece nas ruas Curvo Semedo e de Lisboa e no Largo dos Paços do Concelho. De notar que o Largo dos Paços do



Concelho será merecedor de projeto próprio de remodelação integral do espaço exterior, integrado no *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Montemor-o-Novo* (PEDU), já aprovado (P.I. 6.5 – *Plano de Ação de Reabilitação Urbana*, PARU) no contexto do Programa Alentejo 2020.

Em contrapartida, no cruzamento entre a Rua de Lavre, a Rua do Passo e a Rua 5 de Outubro, as barreiras e obstáculos são de tal ordem, que se considerou ser necessária a execução de um projeto específico para aquele espaço, de âmbito mais lato, mas que tenha em especial atenção as questões da acessibilidade e mobilidade urbanas (preferencialmente, prolongado até ao Largo Alexandre Herculano).

Verificaram-se ainda várias situações de descontinuidades no piso, existindo igualmente bastantes casos de passadeiras para peões, sem o respetivo rebaixamento de passeios, tornando o percurso não acessível.

A distribuição de mobiliário urbano também não garante um percurso livre de obstáculos.

Medidas Corretivas Específicas:

- Elaboração de projetos específicos para as zonas assinaladas nas peças desenhadas;
- Rebaixamento do passeio de ambos os lados da Rua Sofia de Mello Breyner e marcação de passadeira de peões, com perda de um lugar de estacionamento, para acesso ao “LIDL”;
- Reformular a localização e redesenhar as áreas ocupadas por esplanadas;
- Substituição do telefone público existente na Rua Sofia de Mello Breyner por um modelo de design mais inclusivo;
- Proceder à correção das deformações, degradações e/ou outras descontinuidades dos pavimentos;
- Reformular a localização/instalação dos dispositivos de sinalética informativa, direcional, comercial e rodoviária (vertical), sempre que constituam barreiras e/ou descontinuidades, nos corredores livres de obstáculos;



- Assegurar o rebaixamento dos passeios (e/ou corrigir os rebaixamentos existentes, mas não regulamentares) e marcação de passadeiras para peões;
- Ligar os passeios da Rua de Lisboa à passadeira existente (que atualmente desemboca na faixa de estacionamento automóvel, sem continuidade alguma para o espaço pedonal), perdendo-se apenas um lugar de estacionamento;
- Reformular os métodos de exposição de materiais e artigos para venda, de maneira a garantir corredores livres de obstáculos;
- Relocalizar o mobiliário e equipamentos urbanos (incluindo os contentores de recolha de resíduos sólidos urbanos);
- Estruturar a segregação entre circulação viária (incluindo estacionamentos) e pedonal, evitando o recurso a prumos ou pilaretes.

PERCURSO 5 (P5) – Largo Calouste Gulbenkian / Rua 5 de Outubro / Terreiro de S. João de Deus – ANEXO 5

Este percurso permite aceder a vários serviços públicos, como os correios, o Posto de Turismo, o Mercado Municipal, duas escolas, o quartel dos Bombeiros Voluntários de Montemor-o-Novo e a Biblioteca e Galeria municipais, garantindo também a continuidade entre os percursos P1, P4 e P6.

Contempla a melhoria da acessibilidade de espaços como o Largo Calouste Gulbenkian ou a Praça Bento de Jesus Caraça, fazendo depois todo o trajeto da Rua 5 de Outubro até encontrar o Percurso P4, a oeste, e o Percurso P6, a este, proveniente da Rua das Escadinhas, seguindo posteriormente até ao Terreiro de São João de Deus, através da Rua dos Cavalos e do Largo Joaquim Pedro Matos.

Nesta zona da cidade verificam-se vários problemas, decorrendo os principais deles do traçado e da inclinação acentuada (incluindo transversal) dos percursos característicos da malha urbana mais antiga da Cidade.



A distribuição e a localização do mobiliário urbano, também interrompem frequentemente a continuidade dos corredores livres de obstáculos.

De referir que o espaço exterior da envolvente direta do Mercado Municipal, bem como o troço da Rua Comandante Fragoso (até ao cruzamento com a Rua Poço do Passo) será merecedor de projeto próprio de remodelação integral, incluído no *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Montemor-o-Novo* (PEDU), já aprovado (P.I. 6.5 – *Plano de Ação de Reabilitação Urbana*, PARU) no contexto do Programa Alentejo 2020, tal como também se verifica relativamente ao Terreiro de São João de Deus.

As medidas de acessibilidade / mobilidade preconizadas no futuro projeto do Terreiro de São João de Deus, articulado com o projeto da Rua de Aviz, troço da Rua 5 de Outubro, entre a Rua de Aviz e a Praça da República, Praça da República, Rua das Escadinhas, Rua de Olivença e Jardim Público, também este, parte integrante do PARU / PEDU (Percurso P6), ditarão certamente quais as intervenções a assumir na Rua dos Cavalos e no Largo Joaquim Pedro Matos, razão pela qual se supõe ser importante, que este espaço seja também ele, alvo de projeto próprio.

Paralelamente, expectativas de médio prazo, de remodelação do Largo Calouste Gulbenkian, determinaram a proposta de elaboração de projeto específico para aquela área urbana, de âmbito mais lato, mas que tenha em especial atenção as questões da acessibilidade e mobilidade para todos.

Medidas Corretivas Específicas:

- Elaboração de projetos específicos para as zonas assinaladas nas peças desenhadas;
- Relocalização dos guarda-corpos existentes, sempre que sejam impeditivos de viabilizar corredores livres de obstáculos;
- Marcação de passadeiras, acompanhadas dos respetivos rebaixamentos de passeio;
- Relocalizar o mobiliário e equipamentos urbanos (incluindo os contentores de recolha de resíduos sólidos urbanos);



- Reformular a localização/instalação dos dispositivos de sinalética informativa, direcional, comercial e rodoviária (vertical), sempre que constituam barreiras e/ou descontinuidades, nos corredores livres de obstáculos.

PERCURSO 6 (P6) – Rua de Aviz / Jardim Público / Largo General Humberto Delgado – ANEXO 6

Este percurso estabelece a ligação, através da Rua de Aviz e da Rua das Escadinhas, entre a Avenida Gago Coutinho e a Praça da República, Rua Luís de Camões e Largo General Humberto Delgado.

Permite a ligação aos percursos P1, P2, P5 e P7, garantindo a continuidade das zonas mais acessíveis da cidade, a norte e este, com as zonas mais antigas, a oeste e a sul, possibilitando o acesso ao tecido comercial da Rua de Aviz, ao Jardim Público, às Sociedades Recreativas Carlista e Pedrista e ao Cineteatro Curvo Semedo, entre outros serviços e equipamentos.

Esta zona da Cidade constitui uma das mais problemáticas em matéria de acessibilidade, já que tem extensos trechos de passeio sem a largura mínima necessária para garantir um corredor livre de obstáculos.

A diversidade de problemas encontrados determinou a convicção da necessidade de elaboração de projeto específico de remodelação integral do espaço público, de âmbito mais lato, mas que tenha em especial atenção as questões da acessibilidade e mobilidade urbanas, abrangendo a Rua Álvaro Castelões, a Rua Luís de Camões e o Largo General Humberto Delgado, na continuidade do projeto específico que será elaborado para a Rua de Aviz, troço da Rua 5 de Outubro (entre a Rua de Aviz e a Praça da República), Praça da República, Rua das Escadinhas, Jardim Público, Rua de Olivença, Rua Dr. João Luis Ricardo e Largo Dr. António José de Almeida, integrado no *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano de Montemor-o-Novo* (PEDU), já aprovado (P.I. 6.5 – *Plano de Ação de Reabilitação Urbana*, PARU) no contexto do Programa Alentejo 2020.



Medidas Corretivas Específicas:

- Elaboração de projetos específicos para as zonas assinaladas nas peças desenhadas;
- Marcação de passadeira, acompanhada dos respetivos rebaixamentos de passeio.

PERCURSO 7 (P7) – Carreira de São Francisco / Rossio – ANEXO 7

O Percurso P7 é responsável pelas ligações acessíveis da Cidade às restantes sedes de freguesia, particularmente da população estudantil, já que serve o Terminal Rodoviário bem como o principal parque escolar da sede de Concelho, de *per si* ou em articulação estreita com o Percurso P8, a que dá continuidade – Escola Secundária, Escola EB 2+3 e Centro Escolar – para além de demais equipamentos de carácter desportivo ou recreativo – Campo do Grupo União Sport, Pavilhão Gimnodesportivo Municipal, Praça de Touros, Piscinas Cobertas Municipais, Cineteatro Curvo Semedo, Parque de Exposições, Mercados e Feiras etc..

Este troço estabelece a ligação e garante a continuidade entre os percursos P1, P6, P8 e P9 e absorve a *Pista Livre de Obstáculos*, recentemente executada no Rossio, ao abrigo do *Programa Montemor, pedra a pedra*, estendendo-a até ao início da Rua Dr. Adriano Vaz Velho, assegurando assim a ligação ao Percurso P8.

Nesta zona da cidade identificam-se ainda alguns problemas de acessibilidade, em especial na Carreira de São Francisco, onde os atravessamentos das ruas adjacentes não dispõem de passadeiras e respetivos rebaixamentos de passeio, impedindo a continuidade do percurso livre de barreiras.

As restantes situações verificadas são pontuais e de relativa facilidade de correção.

Medidas Corretivas Específicas:

- Marcação de passadeiras, acompanhadas dos respetivos rebaixamentos de passeio;
- Relocalizar o mobiliário e equipamentos urbanos (incluindo os contentores de recolha de resíduos sólidos urbanos);



- Reestruturar o estacionamento automóvel, de forma a garantir corredores livres de obstáculos;
- Reformular a localização e redesenhar as áreas ocupadas por esplanadas.

PERCURSO 8 (P8) – Rua Cândido de Oliveira / Rua Adriano Vaz Velho / Parque de Exposições, Mercados e Feiras – ANEXO 8

Na continuidade e em relação estreita com o percurso anterior, o Percurso P8 dá acesso direto ao campo do Grupo União Sport, à Escola EB 2+3, ao Pavilhão Gimnodesportivo Municipal, ao Centro Escolar, às Piscinas Cobertas Municipais e ao Parque Exposições, Mercados e Feiras, garantindo também a ligação aos percursos P1, P3, P7, P9 e P10.

Neste percurso as situações mais críticas e de resolução mais complexa concentram-se no troço da Rua da Liberdade, entre a Rua Adriano Vaz Velho e a Avenida Gago Coutinho, em que passeios demasiado estreitos concorrem com a localização do equipamento urbano e das infraestruturas elétricas, para impossibilitar a mobilidade inclusiva.

Este facto, articulado com uma antiga expectativa de construção de um parque de estacionamento nos terrenos do GUS, determinou a proposta de elaboração de projeto específico para aquela área urbana, de âmbito mais lato, mas que tenha em especial atenção as questões da acessibilidade e mobilidade para todos.

Ao longo do percurso foram ainda identificadas outras situações menos graves, a corrigir, nomeadamente nos arruamentos mais antigos ou sem intervenções corretivas mais recentes, como é o caso das ruas Cândido de Oliveira e António Gedeão.

Linhas de atravessamento de peões sem a marcação de passadeiras, e passadeiras sem os respetivos rebaixamentos de passeio, constituem os problemas mais comuns, mas o estado de degradação de alguns troços de pavimento, terá também que ser considerado.



Medidas Corretivas Específicas:

- Elaboração do projeto específico assinalado nas peças desenhadas;
- Marcação de passadeiras, acompanhadas dos respetivos rebaixamentos de passeio;
- Proceder ao rebaixamento de passeios, em ambos os extremos das passadeiras para peões existentes;
- Reforçar a pintura de pavimento de demarcação das passadeiras para peões;
- Estruturar a segregação entre circulação viária (incluindo estacionamentos) e pedonal, evitando o recurso a prumos ou pilaretes;
- Correção das irregularidades ou deformações dos pavimentos.

PERCURSO 9 (P9) – Rua do Matadouro / Rua da Janelinha – ANEXO 9

O Percurso P9 segue o trajeto da Rua da Janelinha (absorvendo a *Pista Livre de Obstáculos*, recentemente construída no âmbito do *Programa Montemor, pedra a pedra*), Rua do Matadouro e Rua D. Sancho I, permitindo o acesso à Praça Mártires da Liberdade, através da Rua Horta das Almas, e ao Largo Dr. Banha de Andrade / sede da União de Freguesias de N^a Sr^a da Vila, N^a Sr^a do Bispo e Silveiras, estabelecendo a ligação com os percursos P7, P8 e P10.

Verificam-se alguns pequenos problemas, especialmente na zona oeste do percurso, destacando-se as passadeiras de peões sem rebaixamento dos passeios marginais.

Medidas Corretivas Específicas:

- Marcação de passadeiras, acompanhadas dos respetivos rebaixamentos de passeio;
- Proceder ao rebaixamento de passeios, em ambos os extremos das passadeiras para peões existentes;
- Garantir a continuidade entre as passadeiras para peões e os passeios marginais, que amiúde está interrompida pelas faixas de estacionamento automóvel, tornando-as inúteis, por inoperacionalidade;



- Reestruturar o estacionamento automóvel, de forma a garantir corredores livres de obstáculos.

PERCURSO 10 (P10) – Avenida Gago Coutinho (Este) – ANEXO 10

O Percurso P10 surge como complemento lógico do Percurso P1, garantindo acessibilidade à zona nascente da Cidade, nomeadamente ao Bairro da Courela da Pedreira.

Iniciando-se no extremo este do Percurso P1, ao Parque Urbano / Rua da Liberdade, local onde se une aos percursos P3 e P8, conclui-se no entroncamento da Rua da Janelinha com a Avenida Gago Coutinho – Percurso P9 – permitindo o acesso ao “*Pingo Doce*”.

Sumariamente, encontram-se obstáculos à mobilidade para todos, nas linhas preferenciais de atravessamento de peões que, ou não dispõem de marcação de passadeiras, ou estas não estão acompanhadas do respetivo rebaixamento de passeios.

A localização de equipamento urbano e de sinalização vertical constituem igualmente problemas a considerar, a par com algumas situações de irregularidade ou degradação dos pavimentos e ocorrência pontual de vegetação intrusiva.

Medidas Corretivas Específicas:

- Marcação de passadeiras, acompanhadas dos respetivos rebaixamentos de passeio;
- Proceder ao rebaixamento de passeios, em ambos os extremos das passadeiras para peões existentes;
- Relocalizar o mobiliário e equipamentos urbanos (incluindo os contentores de recolha de resíduos sólidos urbanos);
- Proceder à correção das deformações, degradações e/ou outras descontinuidades dos pavimentos;



- Reformular a localização/instalação dos dispositivos de sinalética informativa, direcional, comercial e rodoviária (vertical), sempre que constituam barreiras e/ou descontinuidades, nos corredores livres de obstáculos.

Estacionamento para Deficientes Motores

Embora o Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, seja muito claro relativamente ao normativo a aplicar no desenho e distribuição de lugares para estacionamento de deficientes motores, na cidade de Montemor-o-Novo não será possível cumpri-lo na íntegra, sobretudo no que concerne aos critérios de distribuição.

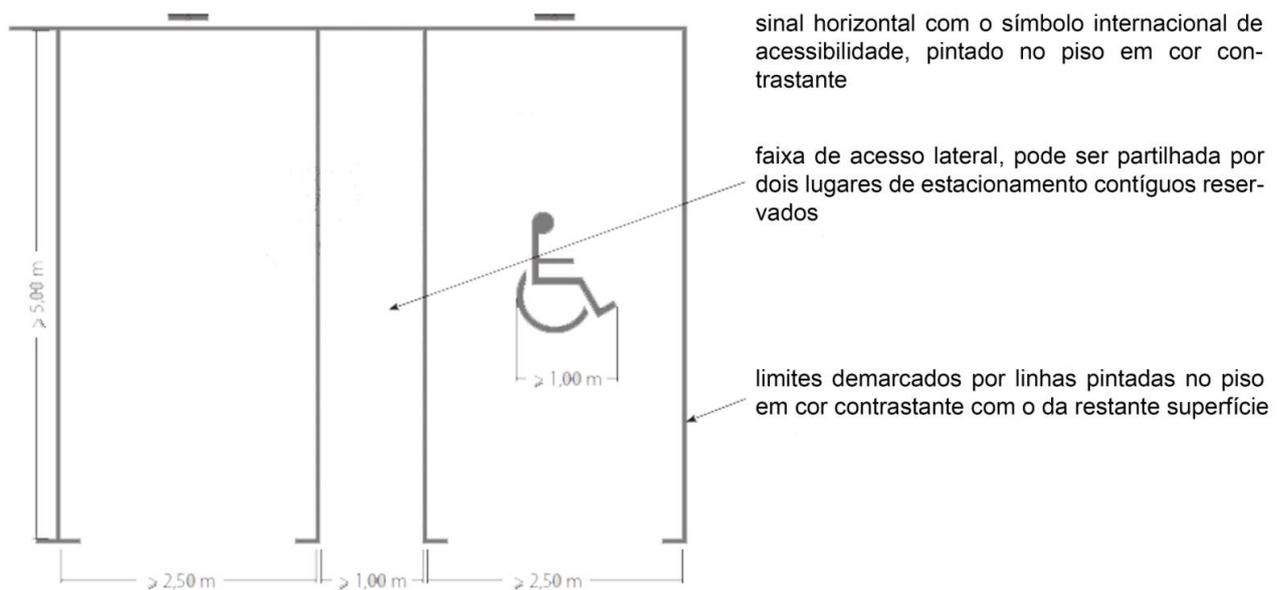
Todavia, continuando na senda de atingir, não a situação ideal de acessibilidade e mobilidade plenas, mas a melhoria possível, considerada razoavelmente satisfatória, procedeu-se ao levantamento e análise crítica dos estacionamentos para mobilidade condicionada existentes, face ao que se estabeleceu o quadro das necessidades corretivas e de complemento, percurso a percurso, do P1 ao P10, incluindo as suas envolventes próximas (nas peças desenhadas apresentadas não constam os lugares para estacionamento de deficientes motores que já se encontram em situação perfeitamente regulamentar).

Este estudo, quer no que se refere à avaliação das disponibilidades ao nível de estacionamento automóvel para mobilidade condicionada quer às novas propostas, intenta cumprir sempre que possível, as especificações de dimensionamento e desenho, postuladas no Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto, nomeadamente:

- Ter uma largura útil não inferior a 2,5 m e um comprimento útil não inferior a 5 m;
- Possuir uma faixa de acesso lateral com uma largura útil não inferior a 1 m;
- Se existir mais de um local de entrada/saída no espaço de estacionamento, estar localizados perto dos referidos locais;
- Ter os seus limites demarcados por linhas pintadas no piso em cor contrastante com a da restante superfície;



- Ser reservados por um sinal horizontal com o símbolo internacional de acessibilidade, pintado no piso em cor contrastante com a da restante superfície e com uma dimensão não inferior a 1 m de lado, e por um sinal vertical com o símbolo de acessibilidade, visível mesmo quando o veículo se encontra estacionado;



- A faixa de acesso lateral ter que estar ligada à rede de percursos acessíveis, devendo em caso de diferença de cotas, contemplar soluções que a vençam.

Para além dos estacionamentos a localizar ou a remodelar ao longo dos percursos P1 a P10 (ou na sua envolvente próxima), foram ainda considerados mais 9 lugares, por complementarem a oferta disponível (ou a disponibilizar a curto prazo) em termos de acessibilidade e mobilidade para todos:

- No cemitério da Courela da Pedreira – Proposto 1 lugar;
- Na Rua Condessa de Valença / Castelo – Proposto 1 lugar;
- No Parque de Exposições, Mercados e Feiras – Propostos na entrada sul 1 lugar, na entrada este 2 lugares e na entrada oeste 1 lugar;



- Parque Desportivo Municipal – Os 3 lugares existentes deverão ser completados com a marcação do corredor livre, com a largura de 1,00 m, entre estacionamentos.

Apenas poderão usufruir destes locais para estacionamento automóvel, pessoas que sejam portadoras do dístico de identificação de deficiente motor, emitido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), ou equivalente (caso se trate de visitante estrangeiro).

O cumprimento desta condição é igualmente obrigatório e determinante na marcação de lugares de estacionamento para residentes portadores de deficiência motora, quer se trate da proximidade com a respetiva residência ou com o seu local de trabalho.

Necessidades Específicas dos Invisuais

Considerando que a temática da acessibilidade e da mobilidade inclusiva, ou para todos, não se esgota na abolição de barreiras arquitetónicas ou obstáculos à mobilidade condicionada por via da limitação das faculdades motoras do ser humano, afigurou-se importante equacionar também as necessidades especiais dos invisuais e/ou amblíopes.

Para esse efeito, crê-se que no decurso do horizonte do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo (2025), ficam reunidas as condições necessárias para poder implementar uma rede de *pavimentos táteis* no espaço público urbano, tomando por base a malha de percursos livres de obstáculos anteriormente exposta.

Embora este tipo de soluções ainda seja pioneiro em Portugal, seguindo as recomendações internacionais, poderá assumir-se como boa prática, a instalação de apenas dois dos três perfis de pavimento tátil disponíveis – o Piso de Alerta e o Piso Direcional – tendo no entanto a preocupação, de que determinado tipo de pavimento tátil, tenha exatamente o mesmo significado em todo o País.



Exemplo de Piso de Alerta



Exemplo de Piso Direcional



O Piso de Alerta consiste num perfil “pitonado”, composto por saliências redondas e preferencialmente achatadas, enquanto o Piso Direcional é composto por barras longitudinais (no sentido da marcha), também achatadas.

Existe uma larga gama de perfis disponíveis, concretizáveis em vários materiais diferentes e com uma paleta diversificada de cores, o que permite assumir opções diferenciadas, por exemplo, em função da sua localização (espaços mais ou menos nobres da Cidade) ou dos orçamentos disponíveis.

É no entanto absolutamente fundamental garantir uma aplicação cuidada e perfeita, sob risco do próprio pavimento tátil vir a constituir mais uma barreira à mobilidade urbana, condicionada ou não.





ACESSIBILIDADE DOS EDIFÍCIOS E EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS





5. ACESSIBILIDADE DOS EDIFÍCIOS E EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS

A segunda grande área operacional de intervenção preconizada no Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo refere-se à adaptação dos edifícios e equipamentos municipais, dotando-os de melhores condições de acessibilidade – ANEXO 11.

De todos os edifícios e equipamentos municipais elencados, apenas as piscinas recreativas, as piscinas cobertas, o complexo desportivo e o Centro Juvenil estão desde já totalmente acessíveis ao público.

Paralelamente, o Centro Escolar (recentemente concluído) e as novas instalações da Oficina da Criança (em construção), dispõem de total acessibilidade, tal como também acontecerá relativamente à circulação interna do Castelo (incluindo o acesso ao Centro Interpretativo – Igreja de São Tiago, totalmente acessível) e ao Mercado Municipal, obras integradas no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) de Montemor-o-Novo, já aprovado, (Prioridade de Investimento 6.5 – Regeneração Urbana / PARU – Programa de Ação de Regeneração Urbana).

Câmara Municipal – Largo dos Paços do Concelho

A melhoria das condições de acessibilidade ao público, do edifício da Câmara Municipal, passa pelas seguintes intervenções:

- Substituição da atual solução precária (pequena rampa em madeira, situada na entrada principal) por rampa regulamentar, preferencialmente fixa;
- Instalação de portas de abertura automática com sensor, a localizar na entrada principal, no acesso ao serviço de atendimento geral e no corredor de acesso às instalações sanitárias, no 1º piso;



- Adaptação das instalações sanitárias do 1º piso para a utilização de cidadãos com mobilidade condicionada.

Arquivo Municipal – Largo de São Francisco

O edifício do Arquivo Municipal apresenta excelentes condições de acessibilidade interna, cumprindo praticamente todos os requisitos necessários, incluindo a rampa exterior de acesso.

No entanto a entrada de pessoas com mobilidade condicionada fica grandemente comprometida, ou até mesmo inviabilizada, diretamente a partir da Carreira de S. Francisco, devido à irregularidade e franco declive do piso.

É por isso imperativo colmatar aquela deficiência, o que poderá ser feito mais facilmente, através de rampa regulamentar de ligação ao Parque Urbano, a norte do equipamento.

Biblioteca Municipal Almeida Faria e Galeria Municipal – Terreiro de São João de Deus

Ambos localizados no antigo Convento de São João de Deus, estes dois equipamentos caracterizam-se pela mesma ordem de problemas de acesso para cidadãos com mobilidade condicionada.

Se as barreiras exteriores poderão ser anuladas pelo projeto de remodelação do Terreiro de São João de Deus, também este incluído no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) de Montemor-o-Novo, já aprovado, (Prioridade de Investimento 6.5 – Regeneração Urbana / PARU – Programa de Ação de Regeneração Urbana), já os obstáculos interiores exigem as seguintes intervenções corretivas:

- Vencer os desníveis formalizados por diversas soleiras e degraus;
- Adaptação das instalações sanitárias de apoio à Galeria Municipal (rés-do-chão) e à Biblioteca Almeida Faria (1º piso);



- Instalação de meio mecânico que permita aceder à área de exposição de cota superior (incluindo a abertura de um vão), e simultaneamente às instalações sanitárias, na Galeria Municipal.

Parque de Exposições, Mercados e Feiras – Rua Manuel da Fonseca

Para dotar este recinto de boas condições de acessibilidade, torna-se necessário proceder às seguintes intervenções corretivas:

- Instalação de meio mecânico que permita aceder ao palco e aos camarins;
- Sinalização de lugares reservados aos cidadãos com mobilidade condicionada, na frente da plateia, com instalação de barras de apoio e com acessos às ruas pavimentadas;
- Completar os pavimentos de ligação entre o pavilhão de exposições e a rua central, e entre esta e as instalações sanitárias, a norte, anulando qualquer desnível existente.

Cemitério de São Francisco – Carreira de São Francisco

O Cemitério de São Francisco carece de ver anulados os seguintes obstáculos à acessibilidade inclusiva:

- Desnível de acesso à Carreira de São Francisco muito forte;
- Irregularidades e desníveis das circulações internas.

Cemitério da Courela da Pedreira – Courela da Pedreira

Para o Cemitério da Courela da Pedreira se tornar totalmente acessível é necessário proceder às seguintes obras:

- Corrigir os perfis das rampas existentes, que não são regulamentares;
- Rebaixar soleiras;



- Construir uma instalação sanitária, adaptada e acessível, para utilização de cidadãos com mobilidade condicionada.

Posto de Turismo – Largo Calouste Gulbenkian

A principal barreira à mobilidade para todos, no Posto de Turismo, reside sobretudo na sua entrada, em que a porta excessivamente pesada e estreita (normalmente está aberta apenas uma das duas folhas) se combina com um degrau entre a soleira e o pavimento interior, mais baixo, se bem que, também o balcão de atendimento seja demasiado alto.

Urgem então as seguintes medidas corretivas:

- Vencer o desnível formalizado pelo degrau da entrada;
- Remodelação do balcão de atendimento;
- Substituição da porta de entrada por outra mais leve e larga ou por porta de abertura automática ativada por sensor acessível (preferencialmente).

Cineteatro Curvo Semedo – Largo Dr. António José de Almeida

O Cineteatro Curvo Semedo, pela sua data de construção, soma uma série de problemas de acessibilidade que, pese embora várias intervenções mais ou menos recentes, determinam a necessidade de projeto próprio de remodelação, em que a temática mobilidade para todos seja atentamente acautelada.

Convento da Saudação – Castelo

Atualmente não acessível, o Convento da Saudação, é um dos ex-libris do património construído da Cidade, albergando inclusive um importante espólio arqueológico, recolhido nas várias escavações realizadas ao longo dos anos, no interior da cerca muralhada do Castelo.



Desta maneira, representa um valioso potencial turístico, que por falta de condições de acessibilidade, não pode ser disfrutado por cidadãos com mobilidade condicionada. Por exemplo, existem instalações sanitárias adaptadas, mas cujo acesso está pejado de barreiras e obstáculos.

Dada a especificidade e características construtivas do edifício crê-se ser indispensável a elaboração de projeto próprio de remodelação, em que a temática mobilidade para todos e acessibilidade seja devidamente acautelada.

Pavilhão Desportivo Municipal – Rua Dr. Adriano Vaz Velho

A resolução dos problemas de acessibilidade do Pavilhão Desportivo Municipal, reduzem-se a:

- Vencer o desnível da soleira da entrada pela Rua Dr. Adriano Vaz Velho;
- Construção de rampas regulamentares;
- Sinalização de dois lugares reservados para cadeiras de rodas, logo à entrada da zona de espetadores, num espaço onde já existe um corrimão que pode servir de barra de apoio.

Campos de Jogos (Parque Urbano) – Rua de Nossa Senhora da Visitação

Os campos de jogos do Parque Urbano, por serem equipamentos de construção mais antiga, revelam bastantes entraves à utilização por cidadãos com mobilidade condicionada, carecendo por isso de adaptações mais profundas, sintetizadas conforme segue:

- Construção de rampas regulamentares que vença os degraus de entrada em, pelo menos, dois dos balneários;
- Construção de rampa de acesso ao campo polidesportivo, assegurando a pavimentação ou regularização do pavimento;
- Reformulação dos espaços interiores dos balneários para garantir a existência de instalações sanitárias e zonas de duche adaptadas.



Parque Urbano – Avenida Gago Coutinho

O Parque Urbano não dispõe de instalações sanitárias adaptadas para cidadãos com mobilidade condicionada e as existentes têm um degrau na entrada, situações que devem ser corrigidas para que todo o espaço permita acessibilidade total.

Escola Primária Nº 1 – Rua Albino Cró Pimenta de Aguiar

A Escola Primária nº 1 carece das seguintes intervenções corretivas:

- Remodelação da rampa de acesso ao campo de jogos, reduzindo a sua inclinação para valores regulamentares;
- Construção de rampa de acesso regulamentar no alçado tardoz, entre o pátio e o interior do edifício, vencendo os degraus existentes e permitindo alcançar o corredor de acesso às instalações sanitárias, já devidamente adaptadas;
- Adaptação do acesso interior entre o corredor e as salas de aula, substituindo os degraus existentes por rampa regulamentar.

Escola Primária Nº 2 – Largo da Escola Nova

Alvo de obras recentes, o interior deste equipamento está já devidamente adaptado à mobilidade condicionada, subsistindo no entanto o problema do acesso à zona exterior de recreio e área desportiva, situadas a uma cota bem mais baixa, e a que atualmente se acede, através de 8 degraus. A única alternativa a estes degraus é o acesso exterior, a sul do edifício, com piso bastante irregular e deformado.

Neste quadro, sintetizam-se conforme segue, as necessidades de intervenção corretiva:

- Remodelação do acesso exterior, a sul do edifício, regularizando o piso e garantindo uma inclinação longitudinal regulamentar.



Escola Primária Nº 3 – Rua Comandante Fragoso

A Escola Primária n.º 3 caracteriza-se pela presença de assinaláveis barreiras à mobilidade condicionada, tornando-se imprescindíveis as seguintes intervenções corretivas:

- Remodelação da rampa de acesso ao campo de jogos, reduzindo a sua inclinação para valores regulamentares;
- Correção do acesso pelo portão de entrada, vencendo o desnível entre a inclinação da rua e a soleira;
- Construção de rampa regulamentar no alçado tardoz, entre o pátio e o interior do edifício;
- Anulamento do desnível formalizado pelo degrau existente entre o átrio e a zona de distribuição para as instalações sanitárias;
- Adaptação das instalações sanitárias existentes, de modo a permitir a utilização por crianças e adultos com mobilidade condicionada.

Jardim de Infância Nº 1 – Rua Comandante Fragoso

O Jardim de Infância nº 1 carece das seguintes intervenções corretivas:

- Remodelação da rampa exterior, reduzindo a sua inclinação para valores regulamentares;
- Adaptação de, pelo menos, uma das instalações sanitárias existentes, de modo a permitir a utilização por crianças e adultos com mobilidade condicionada.





TECIDO COMERCIAL E DE SERVIÇOS





6. TECIDO COMERCIAL E DE SERVIÇOS (Ver ANEXO 12)

Em termos de garantia de acessibilidade para todos, o tecido comercial e de serviços, bem como os equipamentos de carácter não municipal presentes na Cidade, encontram o seu expoente máximo na Escola Secundária (Parque Escolar) e no novo Centro de Saúde. O primeiro alvo de remodelação profunda e o segundo de construção recente, ambos estão totalmente adaptados à mobilidade e acessibilidade condicionadas, cumprindo rigorosamente todos os pressupostos do Decreto-Lei n.º 163/2006.

Outros serviços há, que de construção bem mais antiga, foram igualmente intervencionados com o objetivo de os adaptar às necessidades específicas dos cidadãos com mobilidade condicionada, sendo disso exemplo, as instalações da Segurança Social, que dispõe de uma rampa regulamentar, a Caixa Geral de Depósitos que recorreu a um equipamento mecânico para vencer os degraus de acesso ao interior e a Santa Casa da Misericórdia de Montemor-o-Novo (instalações da Rua Irmã Sousa).

Paralelamente destaca-se o caso do Centro de Emprego, atualmente não acessível, mas que integra o PEDU de Montemor-o-Novo (Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano), integrando a Prioridade de Investimento 6.5 – Regeneração Urbana (PARU – Programa de Ação de Regeneração Urbana) como entidade parceira do Município com *Operação de Promoção Própria*, propondo-se exatamente corrigir essa falha, assim como o Terminal Rodoviário, cuja remodelação foi incluída no PAMUSAC (Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do Alentejo Central), ambos contextualizados no Programa ALENTEJO 2020.

No entanto, a grande maioria das casas comerciais e de serviços permanece não acessível, tal como facilmente se apreende da consulta do Anexo 12 e da listagem abaixo, em que se identificam quais os obstáculos a vencer, numa primeira abordagem, essencialmente no acesso ao seu interior.



Esta listagem, mais ou menos amarrada aos percursos livres de obstáculos delineados (P1 a P10), foi elaborada sob o ponto de vista de eventuais visitantes com mobilidade condicionada, contemplando por isso, somente a parcela do tecido comercial local considerada com interesse para esse universo. Embora os serviços de restauração e bebidas preencham esse requisito, dada a volatilidade do seu funcionamento/encerramento, foram também mantidos fora do levantamento realizado, caso contrário não seria possível mantê-lo minimamente atualizado, pelo menos, o suficiente para poder constituir um razoável instrumento de trabalho.

ACESSIBILIDADE DO TECIDO COMERCIAL E DE SERVIÇOS
(na envolvente dos Percursos P1 a P10)

Sociedade Carlista	Praça da República	<ul style="list-style-type: none">• Lance de escada com 9 degraus
Caixa de Crédito Agrícola	Avenida Gago Coutinho	<ul style="list-style-type: none">• Botão de abertura da porta demasiado alto
Sociedade Pedrista	Praça da República	<ul style="list-style-type: none">• Lance de escada com 5 degraus
Banco Millenium BCP	Avenida Gago Coutinho	<ul style="list-style-type: none">• Botão de abertura da porta demasiado alto
Grupo União Sport	Rua Cândido de Oliveira	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 18 cm• Rampa não regulamentar
Farmácia da Misericórdia	Largo General Humberto Delgado	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 18 cm
Convento de São Domingos	Largo Prof. Dr. Banha de Andrade	<ul style="list-style-type: none">• Soleiras com 15 cm
Praça de Touros	Rossio	<ul style="list-style-type: none">• Lances de escada demasiado estreitos
Novo Banco	Avenida Gago Coutinho	<ul style="list-style-type: none">• Botão de abertura da porta demasiado alto
Banco BPI	Avenida Gago Coutinho	<ul style="list-style-type: none">• Botão de abertura da porta demasiado alto

**ACESSIBILIDADE DO TECIDO COMERCIAL E DE SERVIÇOS**
(na envolvente dos Percursos P1 a P10) - continuação

Clube de Ténis	Rua Aquilino Ribeiro	<ul style="list-style-type: none">• Lance de escada com 6 degraus
Supermercado Minipreço	Rua Comandante Fragoso	<ul style="list-style-type: none">• Rampa não regulamentar
Banco Santander / Totta	Avenida Gago Coutinho	<ul style="list-style-type: none">• Botão de abertura da porta demasiado alto
Terminal Rodoviário	Carreira de São Francisco	<ul style="list-style-type: none">• Lance de escada com 5 degraus
Cartório Notarial	Rua do Matadouro	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 15 cm
Casa de Hóspedes Maria Gertrudes	Rua Poço do Passo	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 20 cm
Centro Fitness UP & GO	Carreira de São Francisco	<ul style="list-style-type: none">• Lance de escada com 13 degraus
Ginásio LUBE	Avenida Gago Coutinho	<ul style="list-style-type: none">• Rampa não regulamentar
SPA Essentials	Largo Joaquim Pedro Matos	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 15 cm
Pensão Ferreira	Largo General Humberto Delgado	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 10 cm
Farmácia Central	Rua 5 de Outubro	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 15 cm
Óptica Havaneza	Rua 5 de Outubro	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 7 cm
Lavandaria Montemorense	Rua 5 de Outubro	<ul style="list-style-type: none">• Soleira com 7 cm

É a este “público-alvo” que preferencialmente se dirigirá a estratégia municipal de abordagem e envolvimento dos proprietários e promotores privados, no sentido de adaptarem os seus estabelecimentos às condições de acessibilidade e mobilidade inclusiva.

Tal estratégia, que também não poderá ficar arredada da população em geral, basear-se-á nos seguintes instrumentos fundamentais:



- Campanhas de informação / sensibilização sectoriais, a estruturar e a desenvolver ao longo do horizonte de projeto do Plano;
- Realização de eventos mediáticos e workshops temáticos, preferencialmente em regime de parceria com outros agentes e entidades locais, também para desenvolvimento no decurso do horizonte de projeto do Plano;
- Apoio logístico na captação de eventuais fontes de financiamento;
- Apoio técnico na procura das soluções mais adequadas e na elaboração de projetos;
- Apoios financeiros.



TRANSPORTES PÚBLICOS





7. TRANSPORTES PÚBLICOS (Ver ANEXO 13)

Considerou-se oportuno esboçar uma proposta de serviço de transporte público, baseado em veículos adaptados ao transporte de deficientes motores ou de portadores de mobilidade limitada ou condicionada, pese embora não tenha sido realizada nenhuma aferição da procura, nem nenhum estudo de viabilidade económica e/ou funcional.

Assente unicamente no diagnóstico efetuado relativamente ao suporte físico da Cidade, concertado com as restantes propostas estruturadas no Plano, implicará a utilização de veículos adaptados.

Com esta proposta de transporte público pretendeu-se servir a Cidade de forma uniforme, distribuindo as paragens pelas diferentes zonas habitacionais e ligando estas às zonas de serviços, nomeadamente à Avenida Gago Coutinho. Desdobrando-se em dois trajetos, marcados a vermelho e a amarelo, complementares um do outro, visa sobretudo a redução ao mínimo possível dos tempos de espera e de percurso.

Depois de testados no terreno, calcula-se uma média de 1h30m para que cada veículo percorra toda a distância da soma de ambos os trajetos, considerando já o tempo indispensável para entradas e saídas de cidadãos com mobilidade condicionada, compreensivelmente mais morosos.

Permitindo aceder aos principais serviços da cidade (Câmara Municipal/Finanças, Biblioteca/Galeria municipais, Hospital S. João de Deus e Centro de Saúde/Unidade de Saúde Familiar, Clínicas, Escolas, Piscinas, etc.), possibilitaria também melhorar a acessibilidade dos munícipes vindos das freguesias, já que asseguraria a ligação ao Terminal Rodoviário.

Como vantagem acrescida, qualquer um dos circuitos esboçados (vermelho e amarelo), complementaria a rede de percursos livres de obstáculos preconizada no Plano, sobretudo nas



áreas urbanas mais periféricas, ou onde o declive, demasiado acentuado, dificulta sobremaneira a circulação pedonal, ainda que não condicionada ou limitada.

Continuando numa perspetiva meramente focada no suporte físico de cada circuito, identificou-se conforme segue, o volume e a tipologia de obra necessários à marcação dos pontos de paragem dos veículos:

LINHA VERMELHA

1. **Av. Gago Coutinho** – Requer marcação no pavimento e sinalização da paragem.
2. **Rua 5 de Outubro** – Requer marcação no pavimento e sinalização da paragem.
3. **Rua Curvo Semedo** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
4. **Largo dos Paços do Concelho** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
5. **Terreiro de São João de Deus** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
6. **Largo General Humberto Delgado** – Requer marcação no pavimento e sinalização da paragem.
7. **Praça Mártires da Liberdade** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
8. **Rua António Gedeão** – Requer marcação no pavimento e sinalização da paragem.
9. **Rua da Boa Esperança** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
10. **Carreira de São Francisco (Terminal Rodoviário)** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
11. **Rua Vicente Augusto Pires da Silva** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
12. **Rua Irmãos de São João de Deus (Hospital São João de Deus)** – Requer marcação no pavimento e sinalização da paragem.



LINHA AMARELA

1. **Av. Gago Coutinho** – Paragem partilhada com a linha vermelha
2. **Rua Carlos de Oliveira** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
3. **Rua Defensores da Liberdade** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
4. **Rua Fernando Pessoa** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
5. **Rua de N. Sra. da Visitação** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
6. **Rua Fernando Namora** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
7. **Cemitério da Courela da Pedreira** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
8. **Rua D. Ximenes Belo** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
9. **Av. Gago Coutinho** – Requer marcação no pavimento, sinalização da paragem e rebaixamento do passeio.
10. **Carreira de São Francisco** – Paragem partilhada com a linha vermelha
11. **Rua Dr. João Luís Ricardo (Rossio)** – Requer marcação no pavimento, sinalização e rebaixamento do passeio.
12. **Rua Dr. João Luís Ricardo (Sociedade Carlista)** – Requer marcação no pavimento, sinalização e rebaixamento do passeio.
13. **Rua de Aviz** – Requer marcação no pavimento, sinalização e rebaixamento do passeio.

Este esboço de sistema de transporte público, sendo preferencialmente vocacionado para a mobilidade condicionada, ficaria no entanto disponível para a população em geral, e, assim delineado, foi incluído no PAMUS AC – *Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável do*



Alentejo Central, elaborado no contexto do Programa Alentejo 2020, mas sempre numa perspetiva de longo prazo.

Importa pois encontrar soluções passíveis de dar resposta às necessidades, no imediato, ou pelo menos a curto/médio prazo, perspetivando-se que um serviço do tipo *Transporte a Pedido*, numa primeira fase sustentado na frota de táxis local, resulte numa opção bastante razoável e de mais fácil concretização, até porque foi já implementado e testado em outros pontos do País, com bastante sucesso.

Todavia, embora o serviço de *Transporte a Pedido* possa ser extensível a todo e qualquer cidadão que o solicite, para dar resposta cabal à temática do Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, teria obrigatoriamente que priorizar os cidadãos com mobilidade limitada, devendo para isso disponibilizar um veículo devidamente adaptado para o efeito.



BRILLE





8. BRAILLE

O Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo, na sua íntegra, está imbuído da convicção de que a abolição das barreiras arquitetónicas tem por único e primordial objetivo viabilizar e/ou possibilitar ao cidadão com mobilidade limitada, o acesso **autónomo** aos diversos espaços e serviços urbanos. No entanto, quando se trata de cidadãos invisuais, os obstáculos são ainda de outra ordem, ultrapassando as meras barreiras físicas.

Assim, numa análise mais apurada, e no mesmo espírito de conferir autonomia a este universo de pessoas, considerou-se que mais importante do que disponibilizar placas de informação tátil, sinalizadora dos mais diversos equipamentos e serviços, mas que o cidadão invisual não tem forma de localizar autonomamente, seria mais eficaz conjugar o uso de pavimentos táteis com a disponibilização de informação em braille.

Deste modo, perspectiva-se que no decurso do horizonte de projeto do Plano (até 2025), estejam criadas as condições para concretizar a experiência piloto de disponibilizar na receção de diversos equipamentos de carácter lúdico e/ou cultural, por exemplo, folhetos informativos em braille (em suporte de papel), com a indicação da oferta de serviços/produtos, com conteúdos relativos aos planos de evacuação e emergência ou simplesmente, com a indicação da localização das instalações sanitárias e/ou de balneários, melhorando drasticamente as condições de acolhimento de turistas e/ou visitantes invisuais.

Em paralelo, outros conteúdos poderiam também ser disponibilizados no mesmo formato, nomeadamente:

- Folhetos informativos com a descrição das atrações turísticas, atividades de lazer e informações úteis sobre o Concelho;
- Folhetos com informações, históricas e outras, sobre o Castelo e as escavações arqueológicas;



- Folhetos com indicações dos jogos lúdicos disponíveis e as várias profundidades dos tanques, nas Piscinas Recreativas Municipais, etc.

Por último, importa referir que é fundamental que a concretização deste projeto piloto, tal como a instalação de pavimentos táteis, quer exteriores quer interiores, seja sempre acompanhada pelos profissionais da ACAPO – Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal.



MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 1 – PERCURSO P1

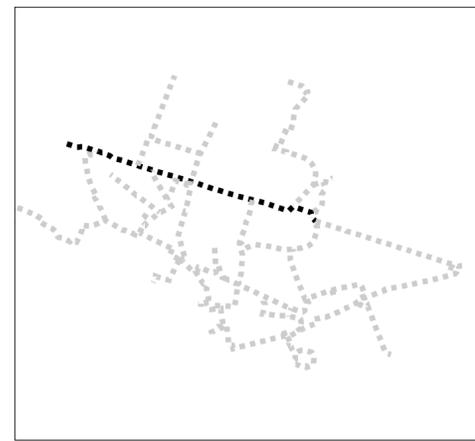


AVENIDA GAGO COUTINHO (OESTE)

**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**

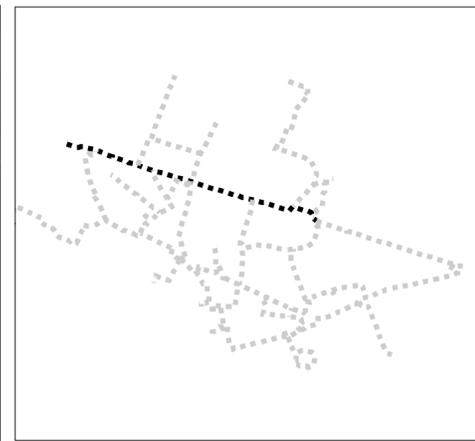


NÍVEL DE INTERVENÇÃO CORRETIVA:
 SIMPLES █ █ █ █ COMPLEXO



- a**
 - Rampeamento do acesso entre a "Repsol" e o passeio em frente ao restaurante "Bacalhau", com perda de 1 lugar de estacionamento;
 - Relocalização das floreiras existentes;
 - Redistribuição da esplanada, de forma a libertar um corredor livre de obstáculos, na continuidade da zona rampeada.
- b**
 - Marcação de passeadeira;
 - Rebaixamento do passeio, de ambos os lados do acesso ao túnel da "Veimonte", na continuidade da passeadeira a assinalar.
- c**
 - Garantir a continuidade da passeadeira existente, com o passeio em frente ao café "Pão Nosso", com perda de 1 lugar de estacionamento;
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira;
 - Regularização da drenagem de águas pluviais, em ambos os lados da Avenida, de forma a anular os atuais obstáculos.
- d**
 - Reestruturar o estacionamento lateral, de forma a garantir um corredor livre de obstáculos;
 - Correção das descontinuidades e/ou deformações do pavimento.
- e**
 - Relocalização dos 2 contentores de recolha de resíduos sólidos urbanos e remoção das respetivas estruturas de segurança;
 - Repavimentação e correção das descontinuidades e/ou deformações do pavimento.
- f**
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos das 2 passeadeiras existentes;
 - Reforço da pintura das passeadeiras.
- g**
 - Reforço da pintura das 2 passeadeiras, tanto de ligação ao restaurante "Monte Alentejano" como ao restaurante "Sampaio";
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos das 2 passeadeiras;
 - Regularização da drenagem de águas pluviais, em ambos os lados da Avenida, de forma a anular os atuais obstáculos.
- h**
 - Redistribuição da esplanada do café "Europa 4", de forma a libertar um corredor livre de obstáculos;
 - Remoção do pino (agrafo) que inviabiliza o acesso livre à passeadeira existente;
 - Reforço da pintura da passeadeira;
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira existente;
 - Regularização da drenagem de águas pluviais, de ambos os lados da Avenida, por forma a anular os atuais obstáculos.
- i**
 - Correção do rebaixamento de passeio existente do lado da Caixa Geral de Depósitos;
 - Marcação de passeadeira;
 - Rebaixamento do passeio, no extremo da passeadeira, do lado do café "Planície";
 - Redistribuição da esplanada do café "Planície", de forma a libertar um corredor livre de obstáculos.
- j**
 - Reestruturar o estacionamento lateral, de forma a garantir um corredor livre de obstáculos;
 - Redistribuição dos expositores de artigos para venda da casa "Nabo&Nabo", de forma a permitir a continuidade de um corredor livre de obstáculos.
- k**
 - Marcação de passeadeira na Rua Brito Pais;
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.
- l**
 - Reestruturar o estacionamento lateral, de forma a garantir um corredor livre de obstáculos;
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira existente (de atravessamento da Avenida);
 - Regularização da drenagem de águas pluviais, em ambos os lados da Avenida, de forma a anular os atuais obstáculos.
- m**
 - Garantir a continuidade da passeadeira existente na Rua de Aviz, com o passeio oeste do Tribunal, com perda de 1 lugar de estacionamento;
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira;
 - Instalação de corrimão de apoio;
 - Correção das descontinuidades e/ou deformações do pavimento.
- n**
 - Correção da deformação do pavimento motivada pelo raizame das árvores existentes.
- o**
 - Correção da sinalética rodoviária (indicação do sentido para o Ciburro e Mora e sinal vertical de estacionamento proibido);
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira existente;
 - Reforço da pintura da passeadeira existente;
 - Relocalização do guarda-corpos existente, de forma a permitir a continuidade do atravessamento da passeadeira;
 - Redistribuição da esplanada do café "Piquenique", de forma a libertar um corredor livre de obstáculos.
- p**
 - Remoção dos pinos (agrafos) existentes junto à Casa do Povo / Segurança Social;
 - Reestruturar o estacionamento, de forma a garantir um corredor livre de obstáculos.
- q**
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira de atravessamento da Avenida;
 - Regularização da drenagem de águas pluviais, em ambos os lados da Avenida, de forma a anular os atuais obstáculos ao livre atravessamento na passeadeira;
 - Reforço da pintura da passeadeira existente;
 - Rebaixamento do passeio, permitindo o acesso livre ao Terminal Rodoviário.
- r**
 - Marcação de passeadeira (localização dependente do projeto específico para a Carreira de São Francisco);
 - Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar;
 - Correção das deformações do pavimento.

Carece de projeto específico de remodelação integral do espaço público



PROPOSTOS - Implicam inclusão no Plano de Sinalização e Trânsito da Cidade de Montemor-o-Novo

EXISTENTES - Carecem de correções

- 1-Av. Gago Coutinho.
- 2-Rua 25 de Abril (junto aos lugares privados do Palácio da Justiça).
- 3-Carreira de São Francisco (junto ao Terminal Rodoviário).
- 4-Av. Gago Coutinho (junto ao Parque Urbano)
- 5-Av. Gago Coutinho (junto ao Parque Urbano)
- 6-Av. Gago Coutinho (junto ao Parque Urbano)

- A-Rua do Poço do Passo. Requer obras de correção do rebaixamento do passeio.
- B-Rua Monteiro Torres (junto à CGD). Requer obras de correção do rebaixamento do passeio.

1:1500/87



MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 2 – PERCURSO P2

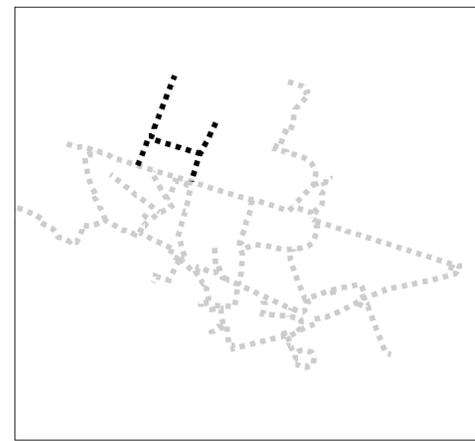


CENTRO DE SAÚDE / RUA SÃO JOÃO DE DEUS

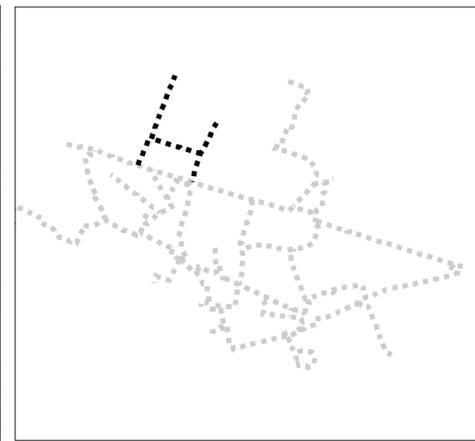
**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



NÍVEL DE INTERVENÇÃO CORRETIVA:
 SIMPLES █ █ █ COMPLEXO



- a** • Marcação de passeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.
- b** • Marcação de passeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.
- c** • Correção das discontinuidades e/ou deformações do pavimento.
- d** • Correção das discontinuidades e/ou deformações do pavimento.
- e** • Construção de passeira elevada, garantindo um corredor livre de obstáculos de acesso ao Centro de Saúde.
- f** • Marcação de passeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.
- g** • Rebaixamento do passeio junto à entrada do Hospital de São João de Deus.



NOTA: É DA INTERRESPONSABILIDADE DO REQUERENTE A CORRETA LOCALIZAÇÃO DA PRETENSÃO NAS PLAVAS DE LOCALIZAÇÃO

11321437

PROPOSTOS - Implicam inclusão no Plano de Sinalização e Trânsito da Cidade de Montemor-o-Novo

- 1-Rua Albino Cró Pimenta de Aguiar (próximo da passareira).
- 2-Rua Albino Cró Pimenta de Aguiar (próximo da passareira)

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTEMOR-O-NOVO
 PERCURSO P2 - CENTRO DE SAÚDE
 ESTACIONAMENTO PARA DEFICIENTES MOTORES





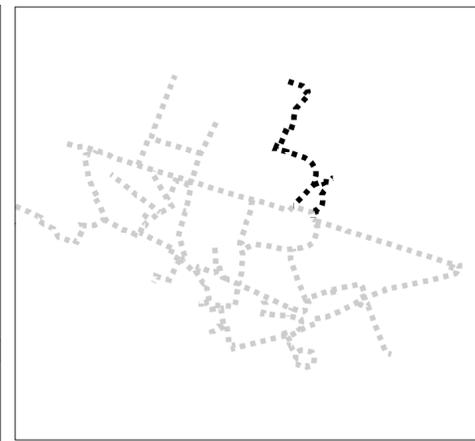
MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 3 – PERCURSO P3



PARQUE URBANO

**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



PROPOSTOS - Implicam inclusão no Plano de Sinalização e Trânsito da Cidade de Montemor-o-Novo

- 1-Largo de São Francisco (junto ao Arquivo Municipal)
- 2-Rua de N. Sra. da Visitação (Parque Urbano - estacionamento junto aos campos de jogos)
- 3-Rua D. Nuno Álvares Pereira (junto à entrada do Clube de Tênis)



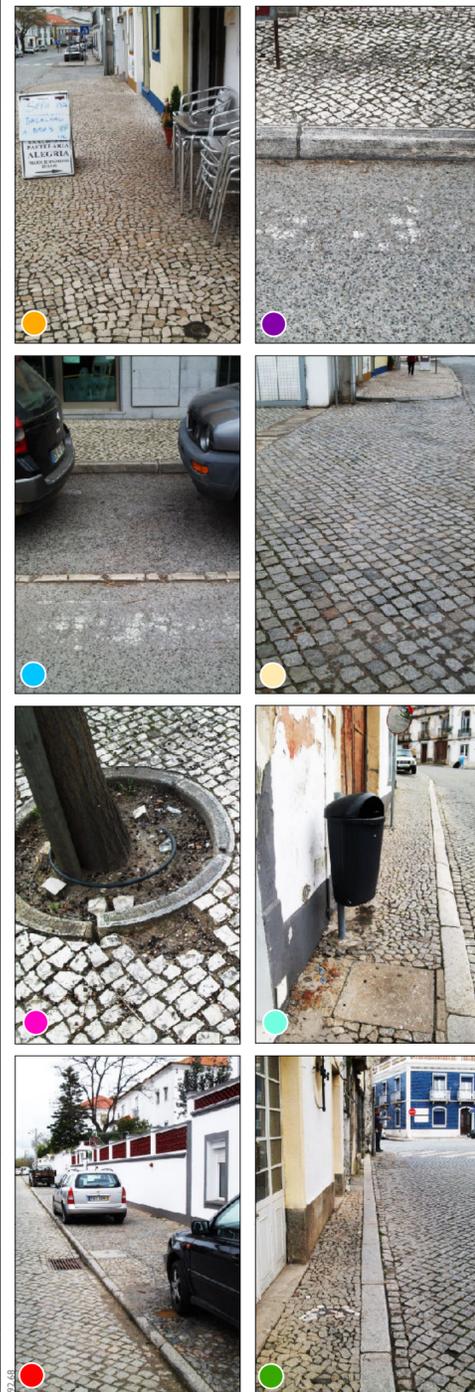
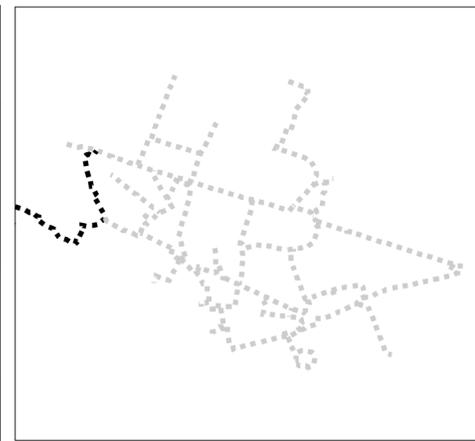
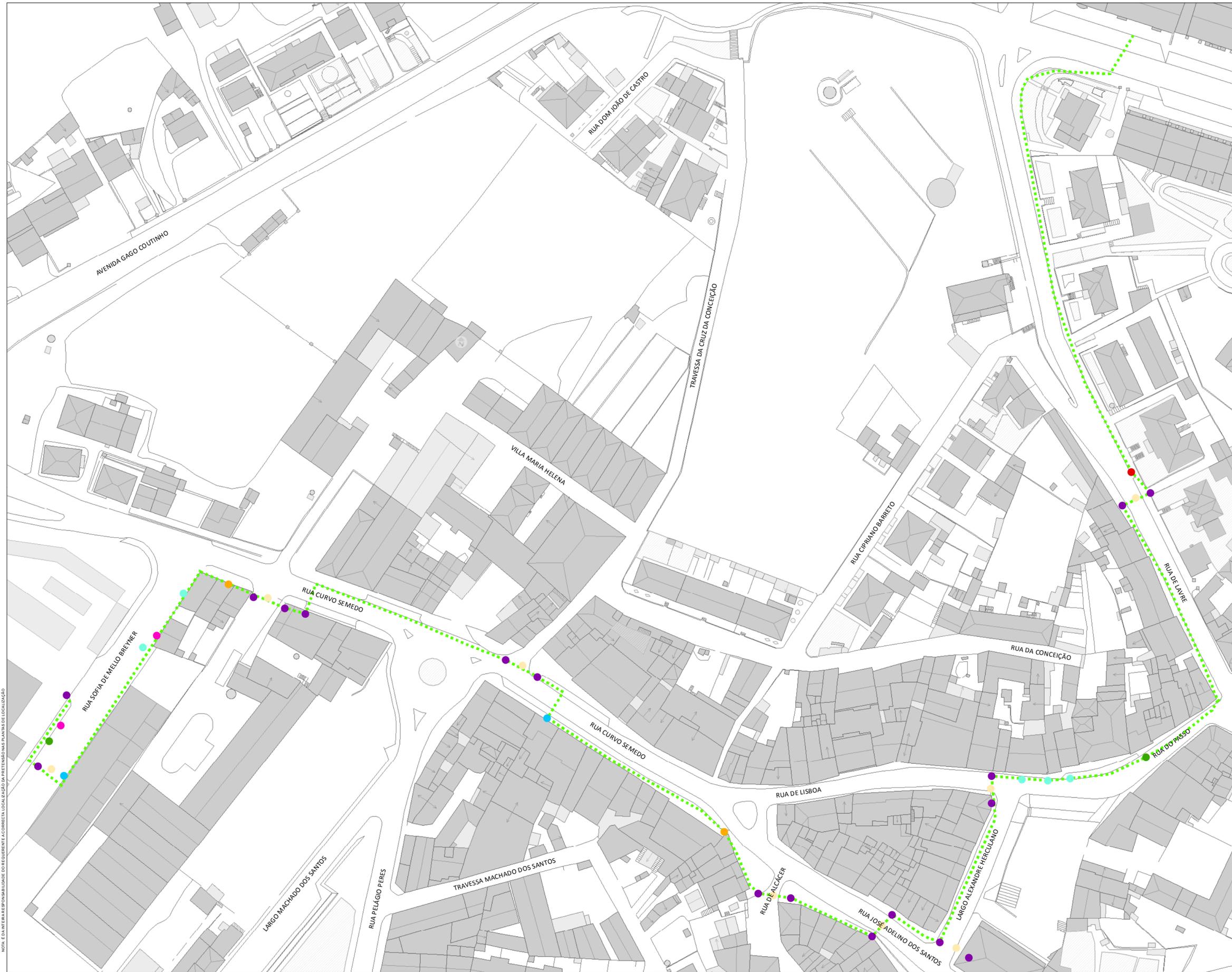
MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 4 – PERCURSO P4



RUA DE LAVRE / CÂMARA MUNICIPAL / LIDL

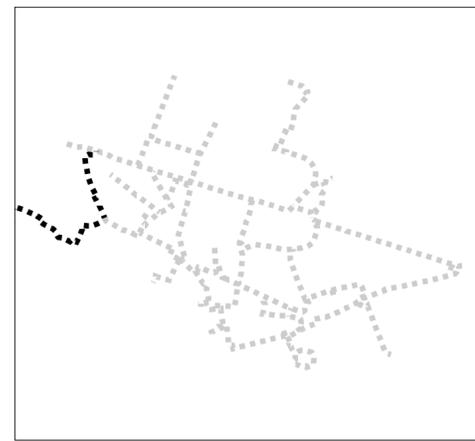
**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



- LEVANTAMENTO**
- Apropriação do passeio (esplanadas e comércio)
 - Inexistência de acesso com inclinação regulamentar
 - Percurso obstruído por vegetação
 - Estacionamento não estruturado
 - Largura Insuficiente
 - Piso irregular ou danificado
 - Inexistência de Passadeira
 - Mobilário Urbano a recolocar
 - Rebaixamento Inexistente
 - Passadeira sem continuidade no passeio
 - Valeta de drenagem de águas pluviais
 - Passeio com perfil transversal muito inclinado



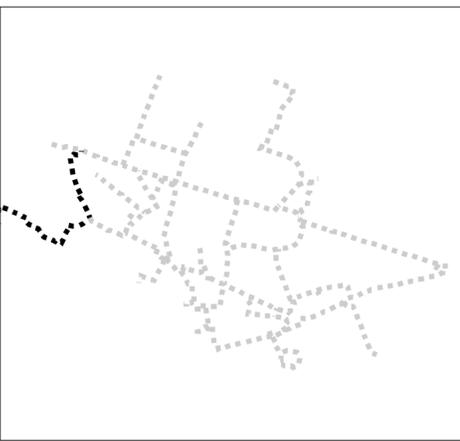
NÍVEL DE INTERVENÇÃO CORRETIVA:
 SIMPLES █ █ █ █ COMPLEXO



- a** • Correção da passeira de acesso ao supermercado "LIDL", incluindo o rebaixamento de ambos os passeios marginais, com perda de um lugar de estacionamento.
- b** • Substituição ou realocação do telefone público existente.
- c** • Correção das discontinuidades e/ou deformações do pavimento.
- d** • Correção da sinalética rodoviária (sinal de STOP).
- e** • Redistribuição da esplanada da pastelaria "Alegria", de forma a libertar um corredor livre de obstáculos.
- f** • Marcação de passeira junto à entrada dos antigos celeiros da EPAC;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.
- g** • Rebaixamento do passeio, no extremo sul da passeira existente.
- h** • Marcação de passeira na Travessa da Cruz da Conceição;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.
- i** • Garantir a continuidade da passeira existente, com o passeio do lado sul da Rua de Lisboa, com perda de 1 lugar de estacionamento.
- j** • Redistribuição dos expositores de artigos para venda da drogaria "Montemorense", de forma a permitir a continuidade de um corredor livre de obstáculos.
- k** • Marcação de passeira na Rua de Alcácer;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.
- l** • Marcação de passeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.
- m** • Marcação de passeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.
- n** • Marcação de passeira na Rua do Passo;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar;
• Correção da sinalética rodoviária (sinal de estacionamento proibido).
- o** • Relocação da papelaria existente;
• Correção da sinalética rodoviária (espelho).
- p** • Marcação de passeira na Rua de Lavre;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar;
- q** • Impedir o estacionamento abusivo de forma a garantir um corredor livre de obstáculos.

Carece de projeto específico de remodelação integral do espaço público

Projeto integrado na P.I. 6.5 (PARU) do PEDU de Montemor-o-Novo – Alentejo 2020



PROPOSTOS - Implicam inclusão no Plano de Sinalização e Trânsito da Cidade de Montemor-o-Novo



EXISTENTES - Carecem de correções

1-Largo dos Paços do Concelho (junto à CMMN)

A-Rua de Lavre. Requer correção da sinalização vertical e horizontal.

2-Largo dos Paços do Concelho (junto à CMMN).

113451,89

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTE-MOR-O-NOVO

PERCURSO P4 - RUA DE LAVRE

ESTACIONAMENTO PARA DEFICIENTES MOTORES

ESCALA: 1:1.250 DATA: 01-09-2016



ANEXO 4 - 03



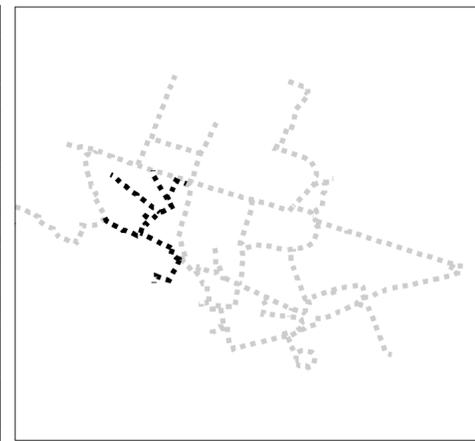
MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 5 – PERCURSO P5

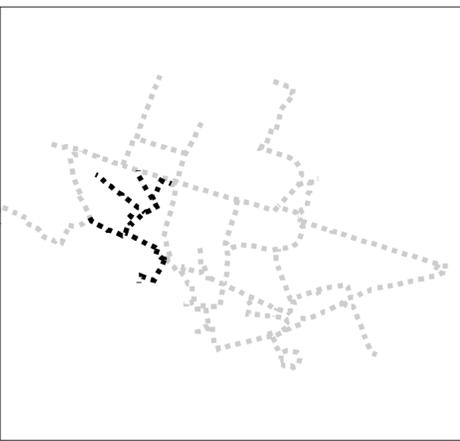


LARGO CALOUSTE GULBENKIAN/TERREIRO DE S. JOÃO DE DEUS

**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



- LEVANTAMENTO**
- Apropriação do passeio (esplanadas e comércio)
 - Inexistência de acesso com inclinação regulamentar
 - Percurso obstruído por vegetação
 - Estacionamento não estruturado
 - Largura Insuficiente
 - Piso irregular ou danificado
 - Inexistência de Passadeira
 - Mobilitário Urbano a recolocar
 - Rebaixamento Inexistente
 - Inexistência de Passeio
 - Passadeira sem continuidade no passeio
 - Valeta de drenagem de águas pluviais
 - Passeio com perfil transversal muito inclinado



PROPOSTOS - Implicam inclusão no Plano de Sinalização e Trânsito da Cidade de Montemor-o-Novo

1-Rua Comandante Fragoso (junto ao tecido escolar).

4-Praça Prof. Bento de Jesus Caraça (junto ao Mercado Municipal).

2-Largo Calouste Gulbenkian (junto à praça de táxis).

5-Largo da Escola Nova

3-Largo do Chafariz/Rua 5 de Outubro (junto ao parque de táxis).

EXISTENTES - Carecem de correções

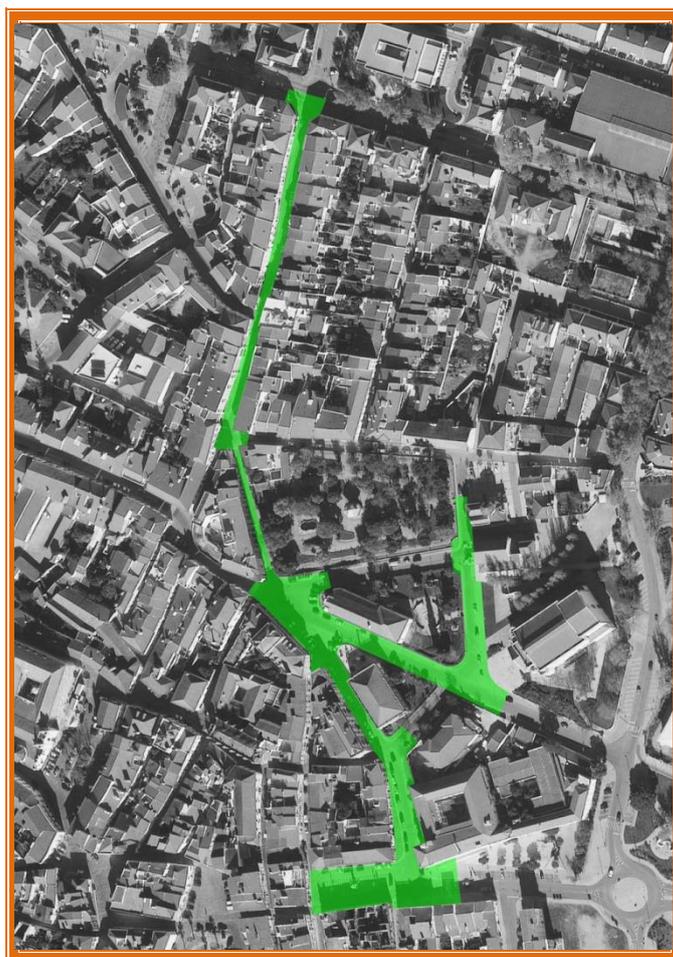
A-Largo Calouste Gulbenkian (junto à praça de táxis). Requer correção do rebaixamento e marcação de corredor livre com 1,00m de largura

B-Terreiro de São João de Deus (junto à Biblioteca Municipal). Requer correção do rebaixamento do passeio e marcação de corredor livre com 1,00m de largura.



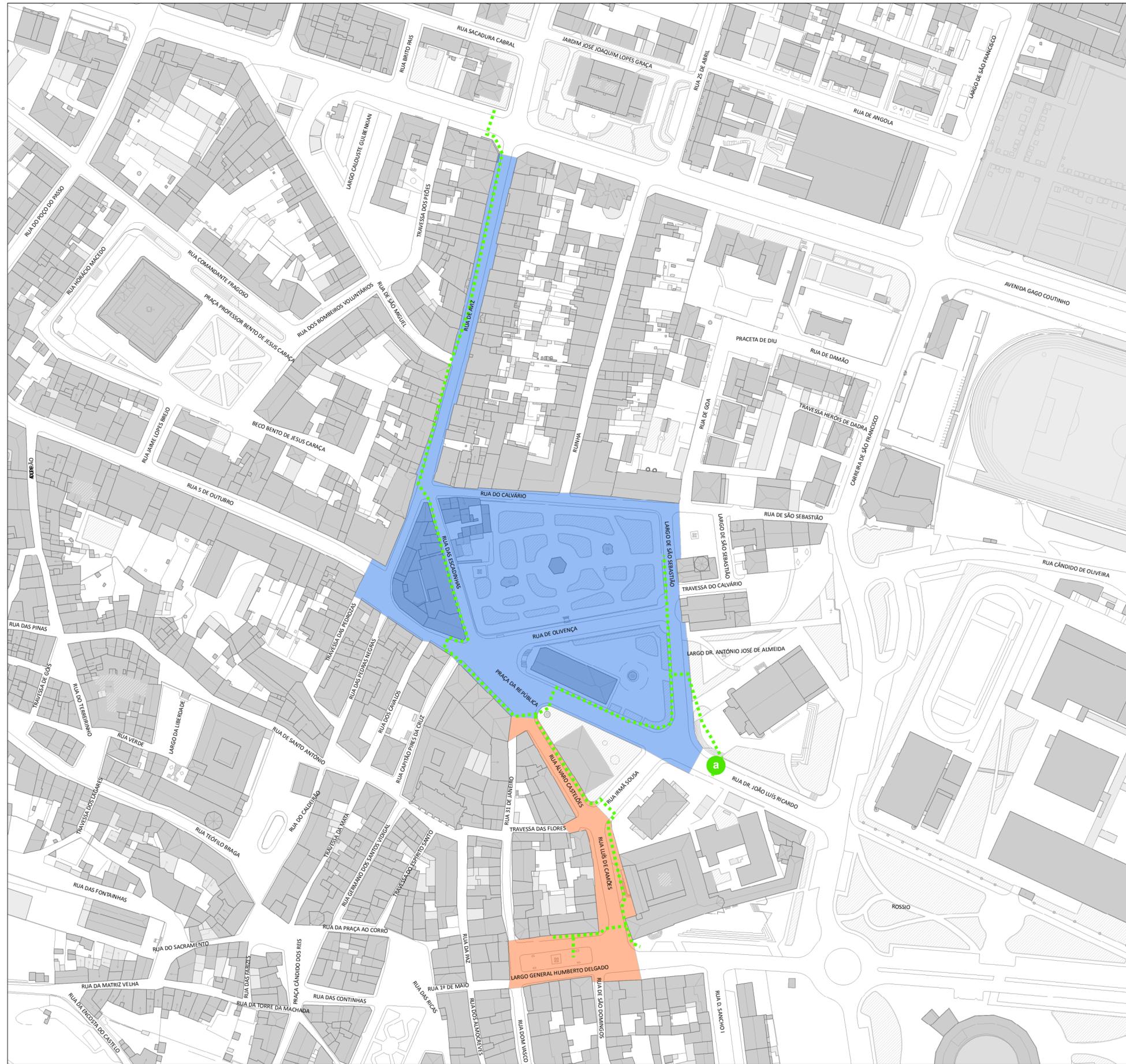
MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 6 – PERCURSO P6

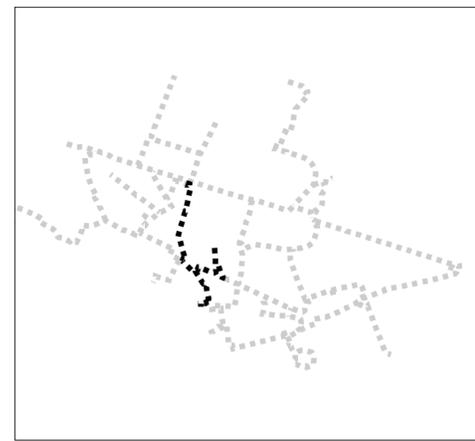


RUA DE AVIZ / RUA DAS ESCADINHAS / JARDIM
PÚBLICO / LARGO GENERAL HUMBERTO DELGADO

**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



NÍVEL DE INTERVENÇÃO CORRETIVA:
 SIMPLES COMPLEXO



a

- Marcação de passeira na Rua Dr. João Luis Ricardo;
- Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeira a assinalar.

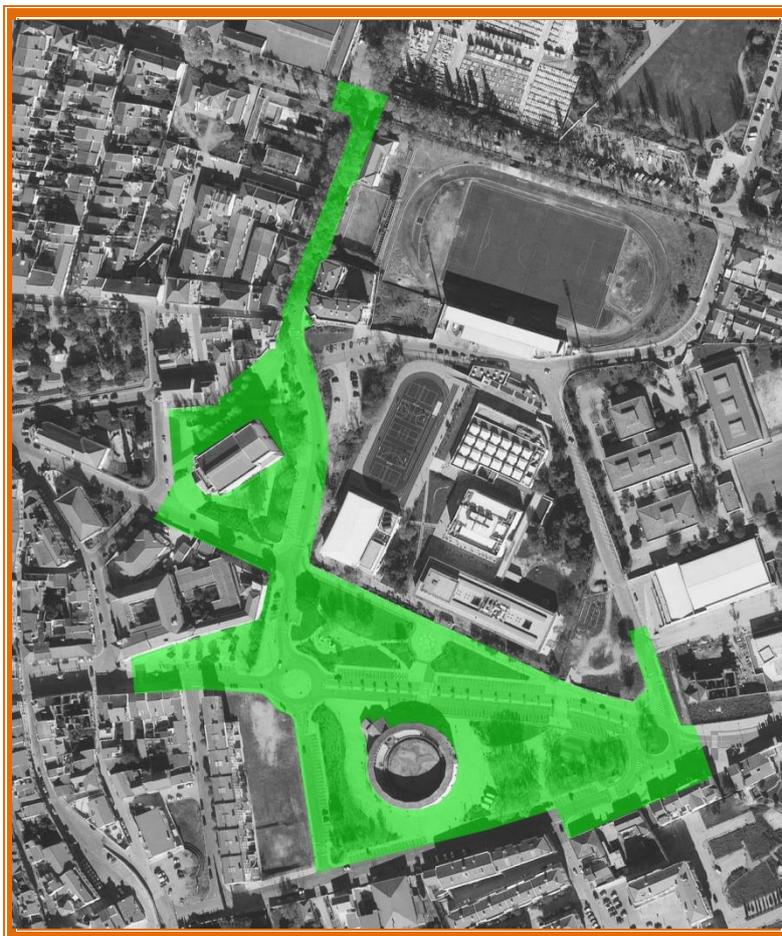
Carece de projeto específico de remodelação integral do espaço público

Projeto integrado na P.I. 6.5 (PARU) do PEDU de Montemor-o-Novo – Alentejo 2020



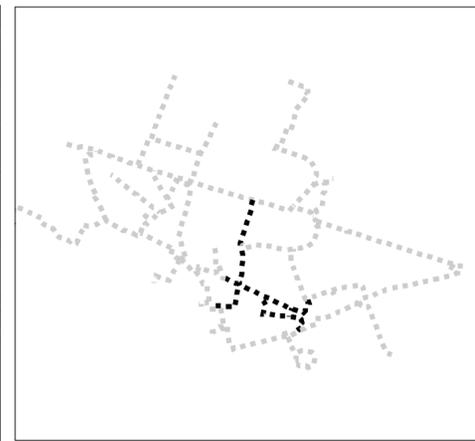
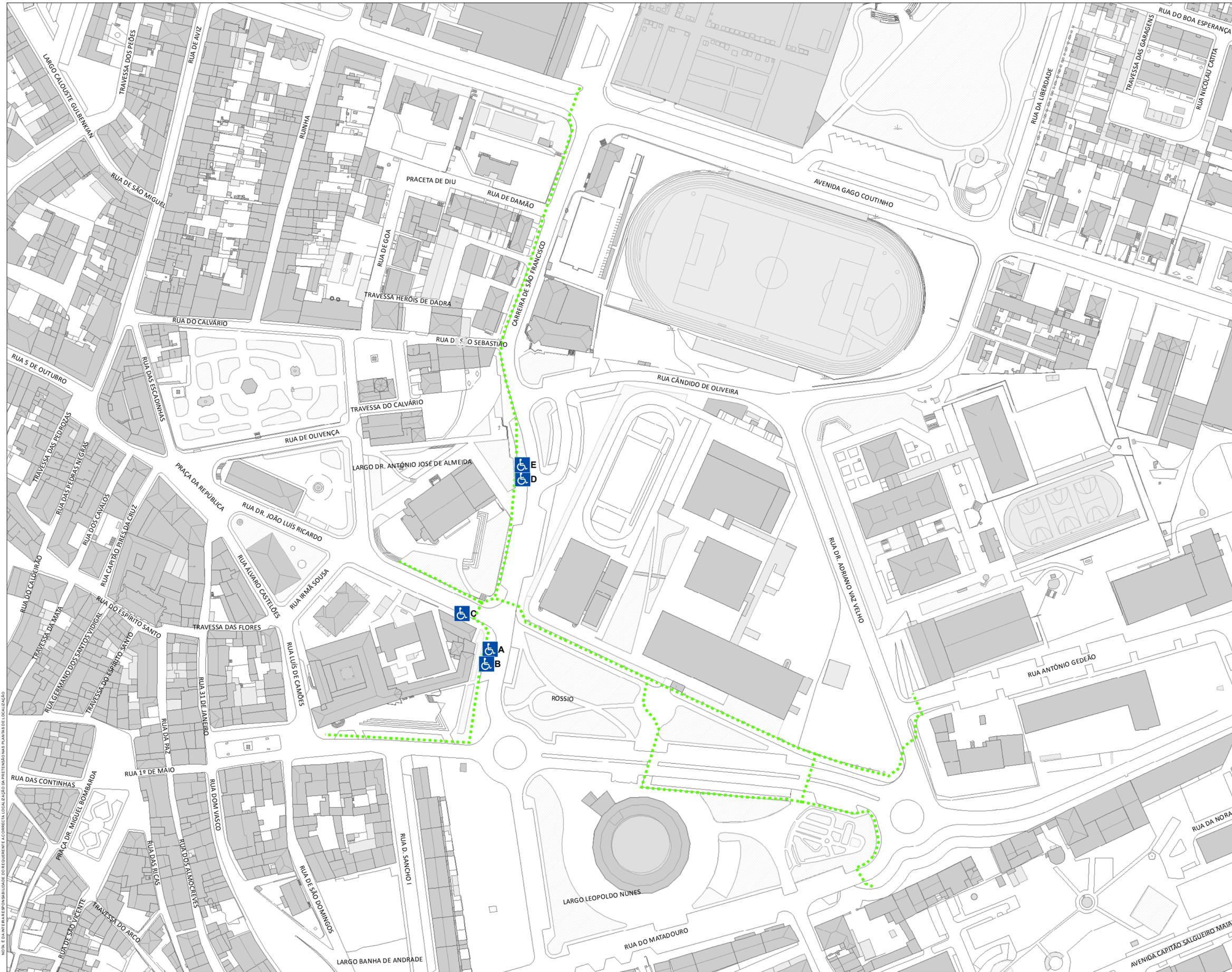
MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 7 – PERCURSO P7



CARREIRA DE SÃO FRANCISCO / ROSSIO

**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



NOTA: É DA INTERRESPONSABILIDADE DO REQUERENTE A CORREÇÃO DA LOCALIZAÇÃO DA PRETENSÃO NAS PLAVAS DE LOCALIZAÇÃO

-113778.20



EXISTENTES - Carecem de correções

A-Rossio (junto ao Centro de Dia). Requer correção do rebaixamento do passeio e marcação de corredor livre com 1,00m de largura.

D-Carreira de São Francisco (junto ao Cineteatro Curvo Semedo). Requer rebaixamento do passeio e marcação de corredor livre com 1,00m de largura.

B-Rossio (junto ao Centro de Dia). Requer correção do rebaixamento do passeio e marcação de corredor livre com 1,00m de largura.

E-Carreira de São Francisco (junto ao Cineteatro Curvo Semedo). Requer rebaixamento do passeio e marcação de corredor livre com 1,00m de largura.

C-Rua Dr. João Luís Ricardo. Requer correção do rebaixamento do passeio.

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTE-MOR-O-NOVO

PERCURSO P7 - CARREIRA DE SÃO FRANCISCO

ESTACIONAMENTO PARA DEFICIENTES MOTORES

ESCALA: 1:1.500 DATA: 02-09-2016

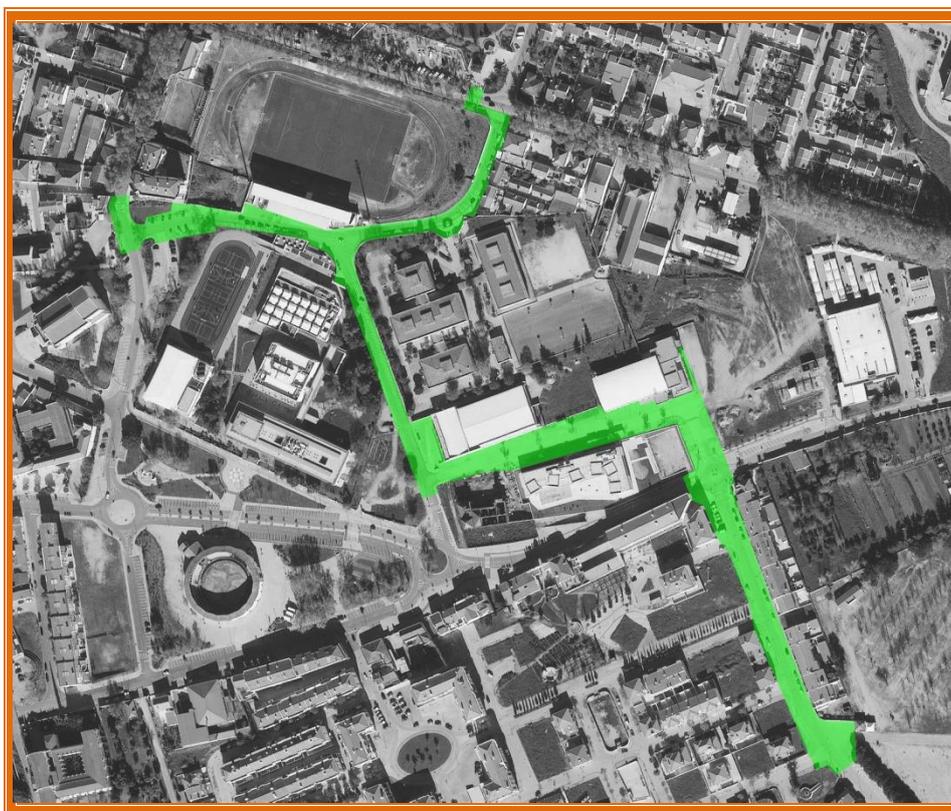


ANEXO 7 - 03



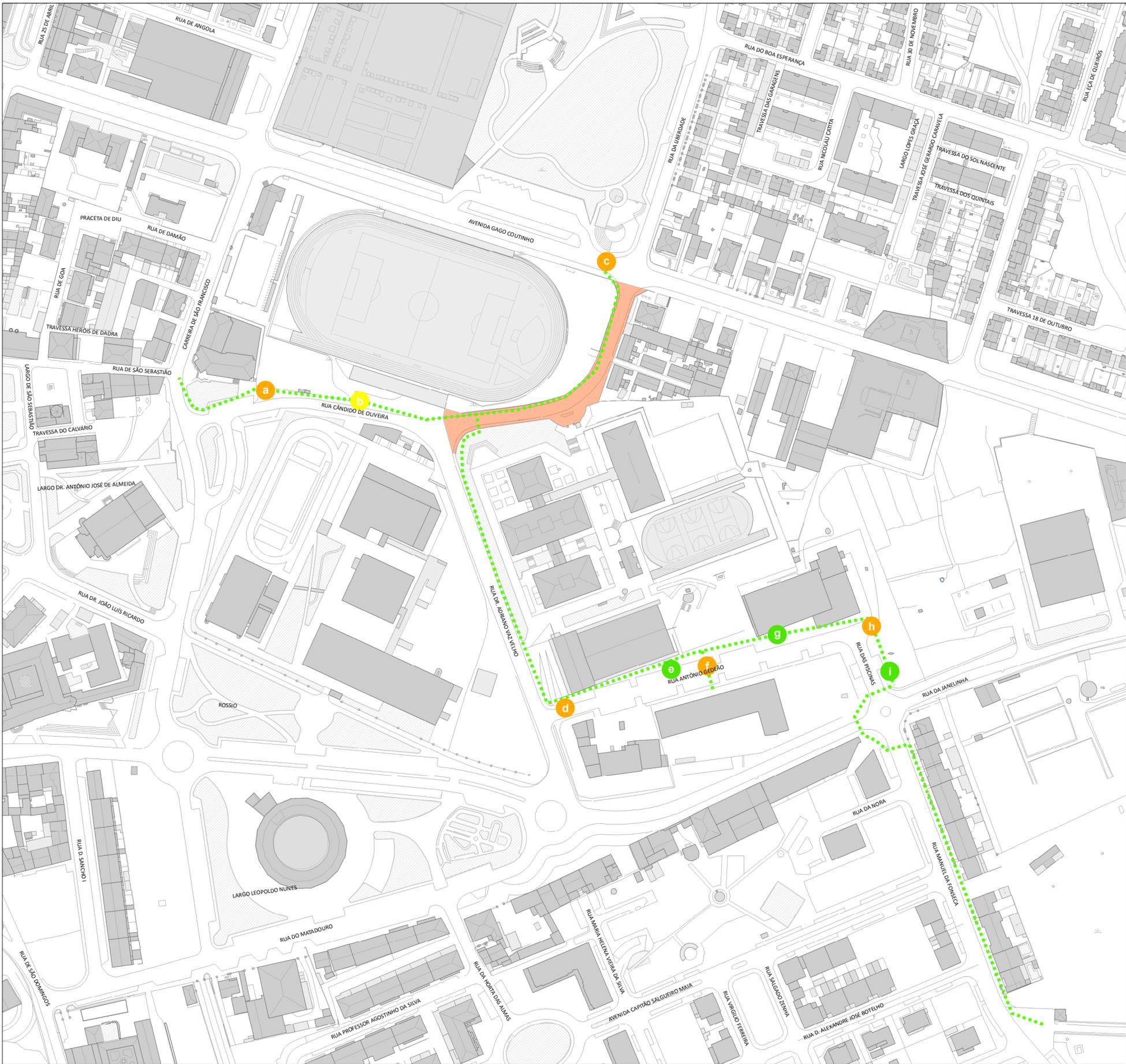
MONTE MOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 8 – PERCURSO P8

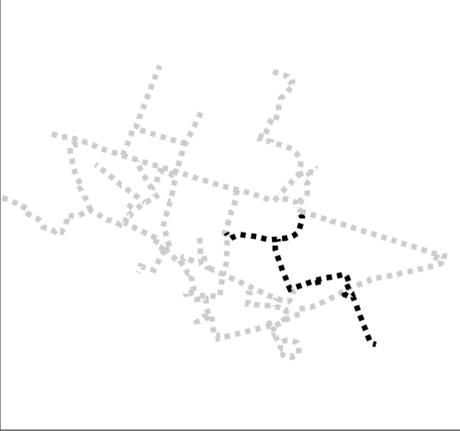


RUA CÂNDIDO DE OLIVEIRA / RUA ADRIANO VAZ
VELHO / PARQUE DE EXPOSIÇÕES

**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



NÍVEL DE INTERVENÇÃO CORRETIVA:
 SIMPLES COMPLEXO

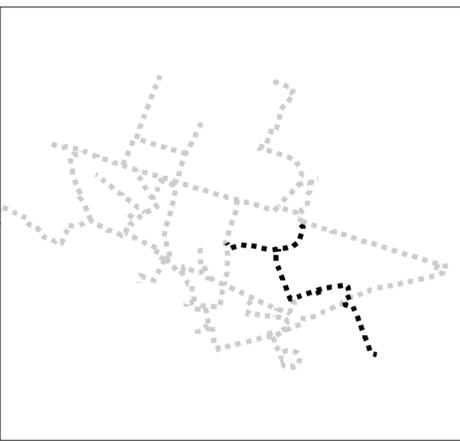
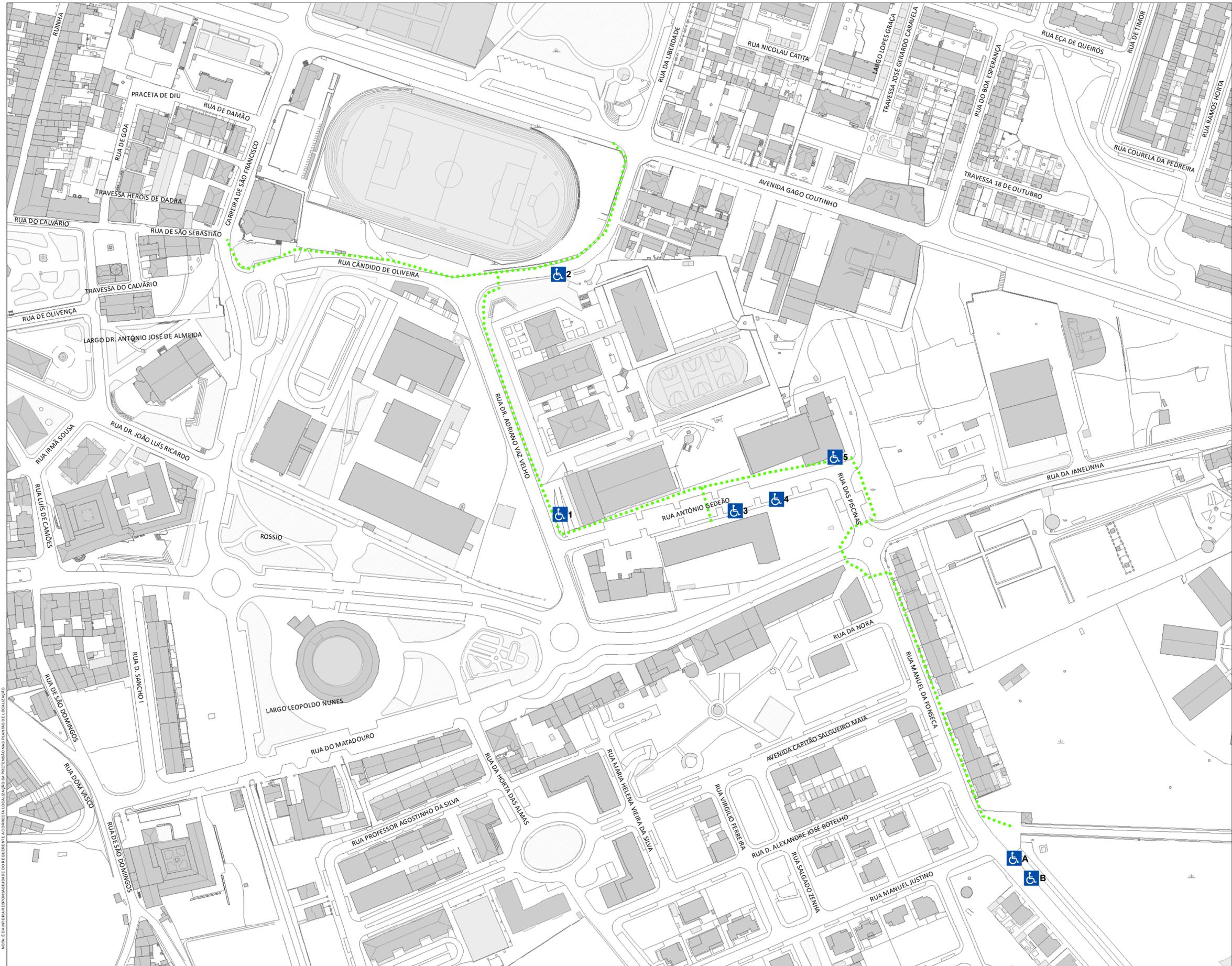


- a** • Marcação de passadeira na Rua Cândido de Oliveira (frente ao portão do GUS);
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passadeira a assinalar.
- b** • Impedir o estacionamento abusivo de forma a garantir um corredor livre de obstáculos.
- c** • Marcação de passadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passadeira a assinalar.
- d** • Marcação de passadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passadeira a assinalar.
- e** • Correção das discontinuidades e/ou deformações do pavimento.
- f** • Marcação de passadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passadeira a assinalar.
- g** • Correção das discontinuidades e/ou deformações do pavimento.
- h** • Marcação de passadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passadeira a assinalar.
- i** • Correção das discontinuidades e/ou deformações do pavimento.

Carece de projeto específico de remodelação integral do espaço público

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTEMOR-O-NOVO
 PERCURSO P8 - RUA CÂNDIDO DE OLIVEIRA

MEDIDAS CORRETIVAS



PROPOSTOS - Implicam inclusão no Plano de Sinalização e Trânsito da Cidade de Montemor-o-Novo

- 1-Rua Dr. Adriano Vaz Velho (junto ao Pavilhão Gimnodesportivo).
- 2-Rua da Liberdade (junto à Escola EB 2,3).
- 3-Rua António Gedeão. (junto ao Centro Escolar).
- 4-Rua António Gedeão (junto ao Centro Escolar).
- 5-Rua António Gedeão (junto às Piscinas Cobertas Municipais).

EXISTENTES - Carecem de correções

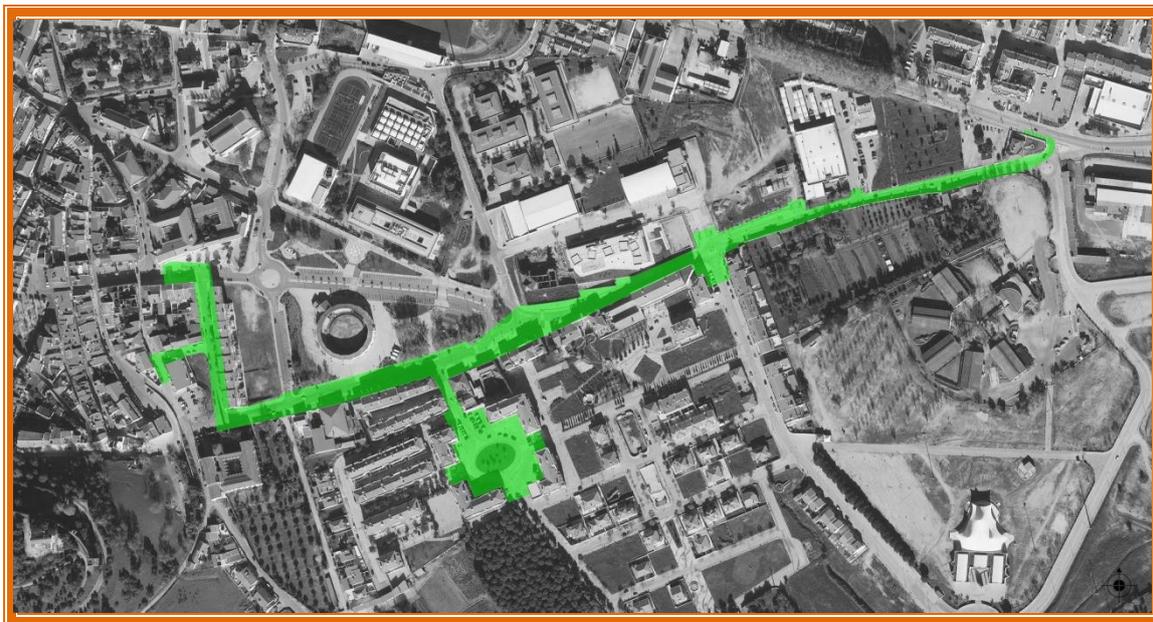
- A-Rua Manuel da Fonseca (junto à entrada oeste do Parque de Exposições, Mercados e Feiras). Requer rebaixamento do passeio e marcação de corredor livre com 1,00m de largura.
- B-Rua Manuel da Fonseca (junto à entrada oeste do Parque de Exposições, Mercados e Feiras). Requer rebaixamento do passeio e marcação de corredor livre com 1,00m de largura.

113809.33



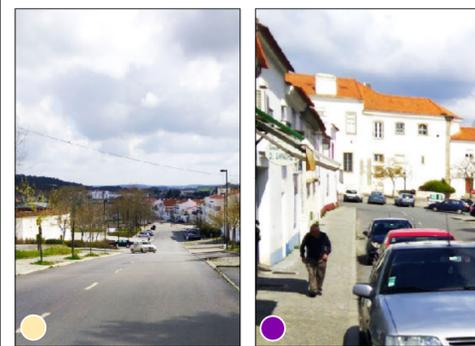
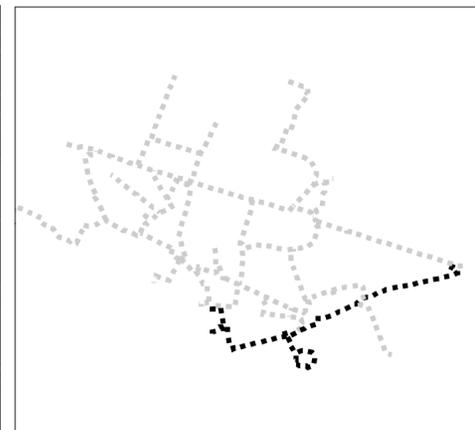
MONTE MOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 9 – PERCURSO P9



RUA DO MATADOURO / RUA DA JANELINHA

**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



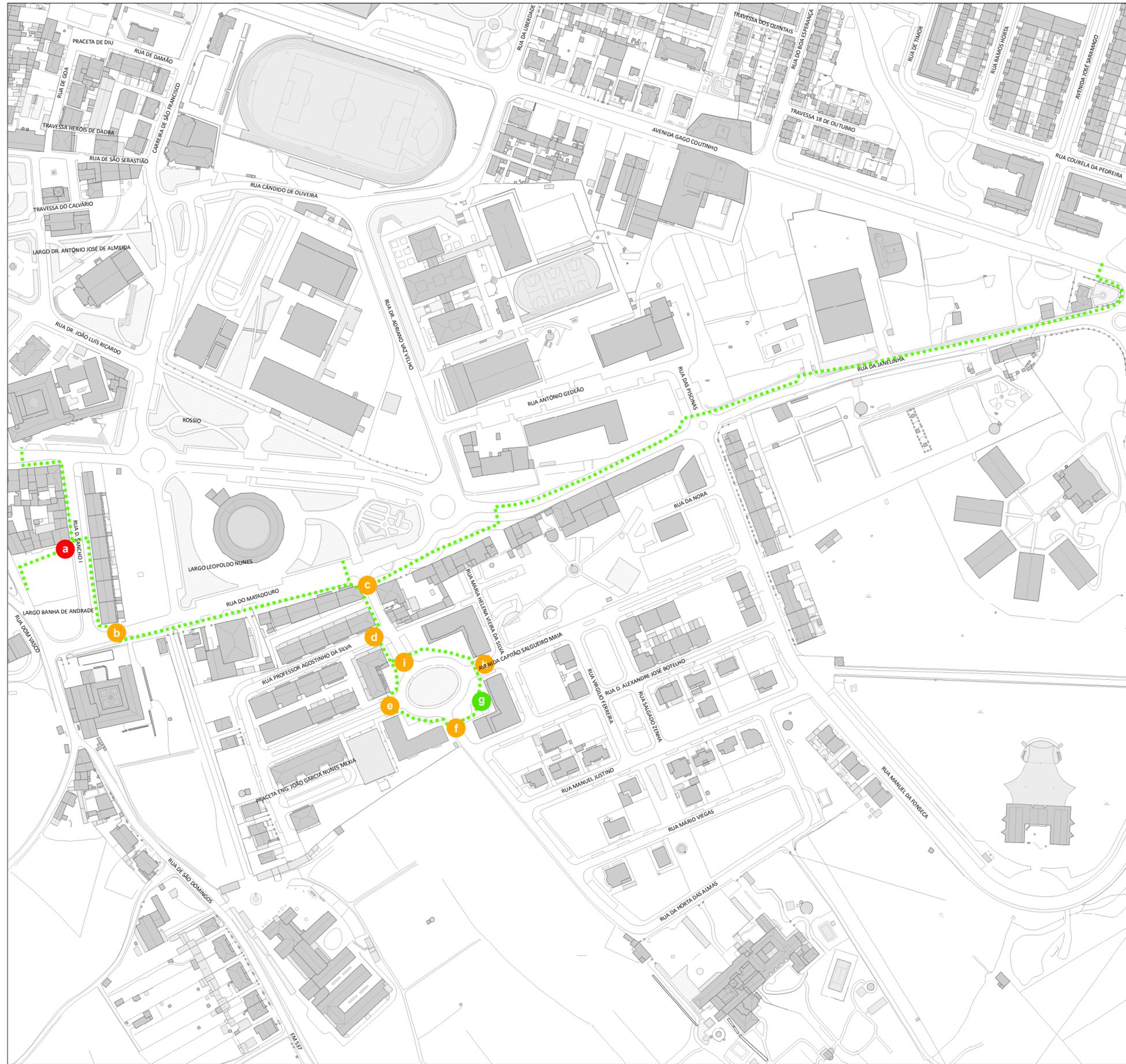
NOTA: É DA ENTERRA RESPONSABILIDADE DO REQUERENTE A CORREÇÃO LOCALIZAÇÃO DA PRETENSÃO NAS PLANIMÉTRICAS DE LOCALIZAÇÃO

11421297

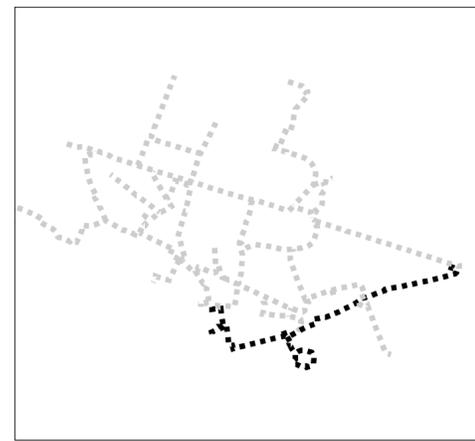
- LEVANTAMENTO**
- Apropriação do passeio (esplanadas e comércio)
 - Inexistência de acesso com inclinação regulamentar
 - Estacionamento não estruturado
 - Largura Insuficiente
 - Inexistência de Passadeira
 - Mobilitário Urbano a recolocar
 - Inexistência de Passeio
 - Passadeira sem continuidade no passeio
 - Rebaixamento Inexistente
 - Percurso obstruído por vegetação
 - Piso irregular ou danificado
 - Valeta de drenagem de águas pluviais
 - Passeio com perfil transversal muito inclinado

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTE-MOR-O-NOVO

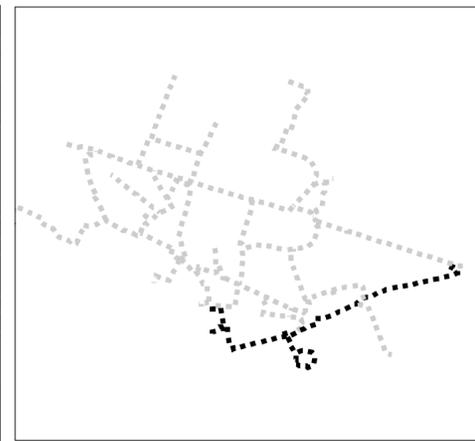
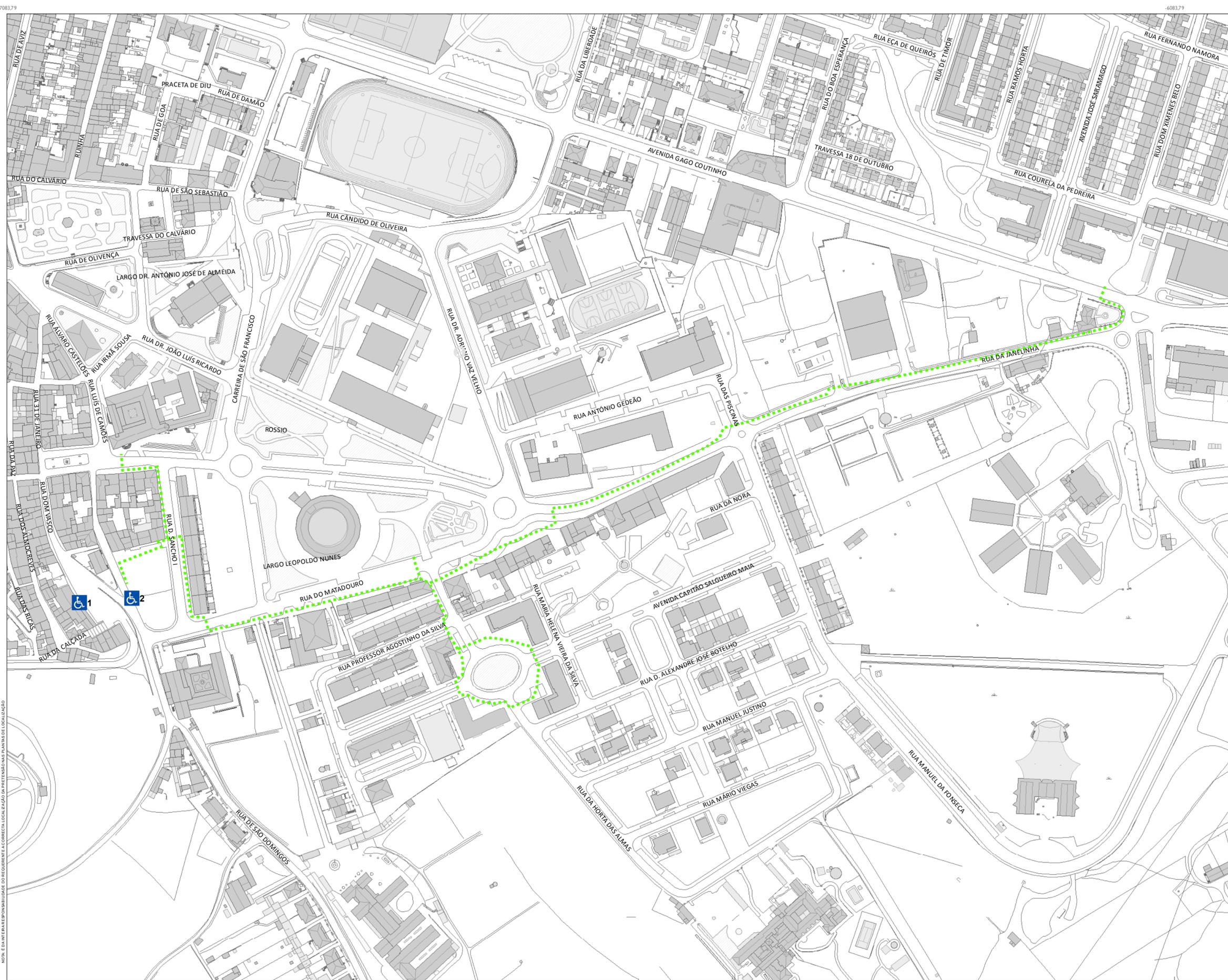
PERCURSO P9 - RUA DO MATADOURO
IDENTIFICAÇÃO DE OBSTÁCULOS



NÍVEL DE INTERVENÇÃO CORRETIVA:
 SIMPLES █ █ █ COMPLEXO



- a** • Marcação de 2 passeadeiras;
 • Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos das 2 passeadeiras a assinalar;
 • Garantir a continuidade da passeadeira a assinalar na Rua D. Sancho I com o passeio do lado este do arruamento, com perda de 1 lugar de estacionamento.
- b** • Marcação de passeadeira;
 • Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.
- c** • Marcação de 2 passeadeiras (na Rua do Matadouro e na Rua Horta das Almas);
 • Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos das 2 passeadeiras a assinalar;
 • Garantir a continuidade da passeadeira a assinalar na Rua do Matadouro com os passeios marginais, com perda de 2 lugares de estacionamento.
- d** • Rebaixamento dos passeios, em ambos os extremos da passeadeira de travessamento da Rua Prof. Agostinho da Silva (existente).
- e** • Rebaixamento dos passeios, em ambos os extremos da passeadeira de travessamento da Av. Salgueiro Maia (existente).
- f** • Marcação de passeadeira;
 • Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.
- g** • Reestruturar o estacionamento, de forma a garantir um corredor livre de obstáculos.
- h** • Marcação de passeadeira na Av. Salgueiro Maia;
 • Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.
- i** • Marcação de passeadeira;
 • Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.



PROPOSTOS - Implicam inclusão no Plano de Sinalização e Trânsito da Cidade de Montemor-o-Novo

1-Rua Dom Vasco (junto à GNR).

2-Rua de São Domingos (junto ao edifício da União de Freguesias de N. Sra. da Vila, N. Sra do Bispo e Silveiras).

114653.78

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTE-MOR-O-NOVO

PERCURSO P9 - RUA DO MATADOURO

ESTACIONAMENTO PARA DEFICIENTES MOTORES

ESCALA: 1:2.250 DATA: 02-09-2016

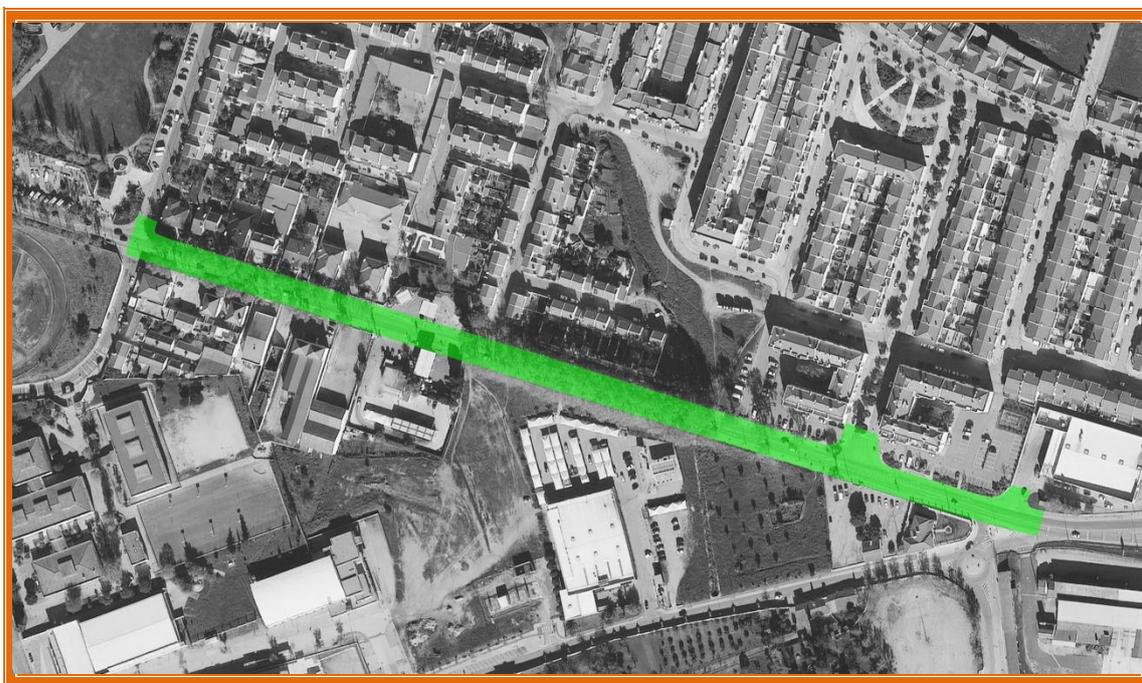


ANEXO 9 - 03



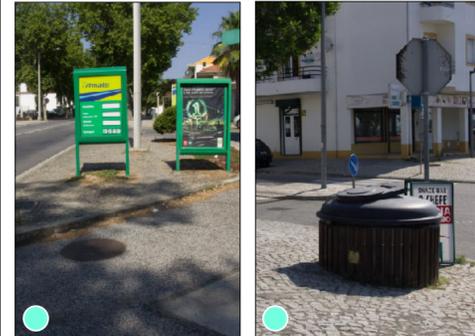
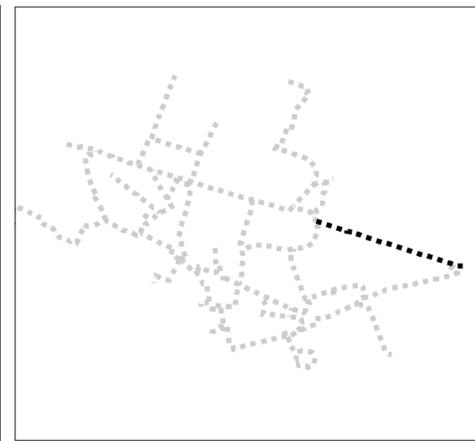
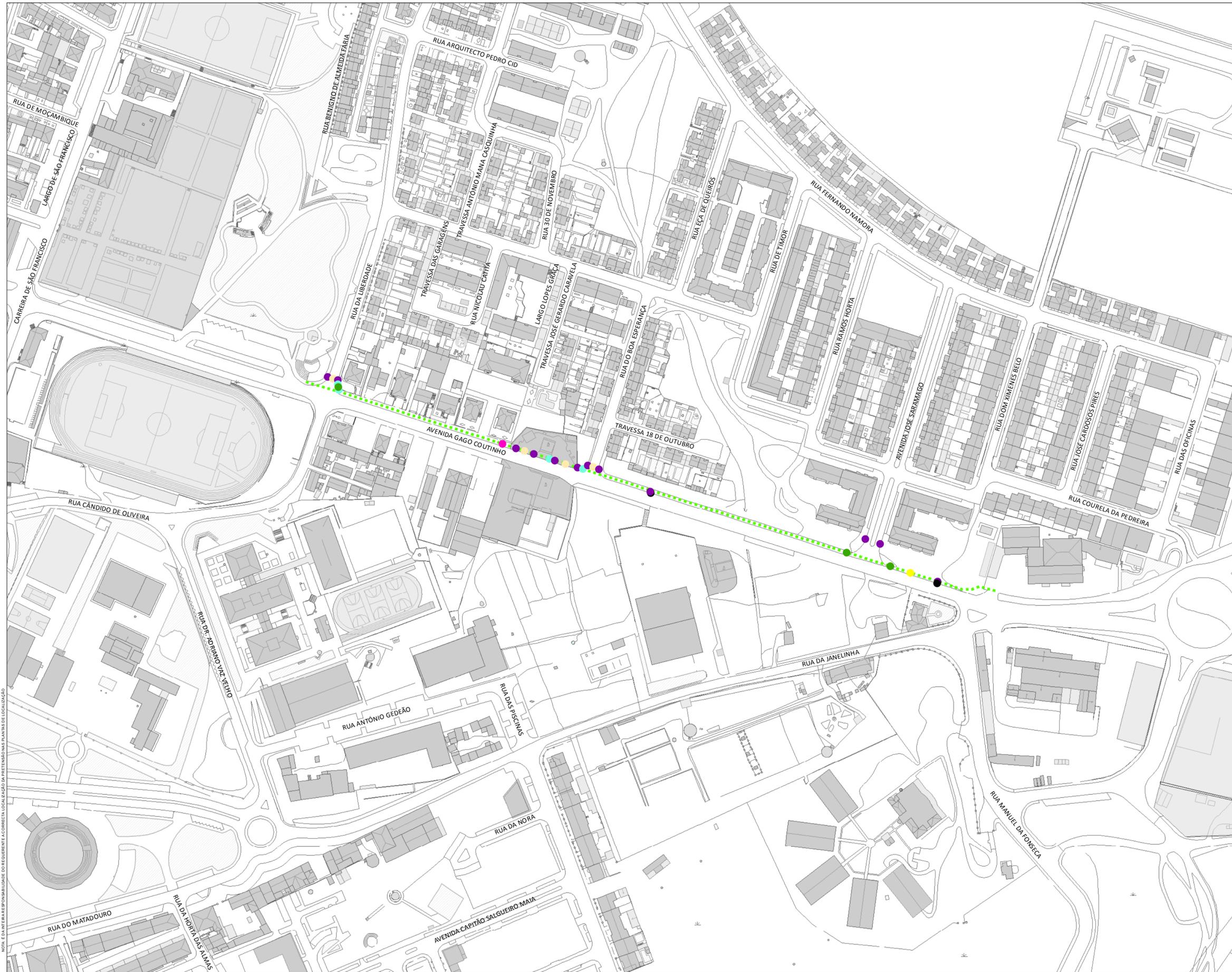
MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 10 – PERCURSO P10



AVENIDA GAGO COUTINHO (ESTE)

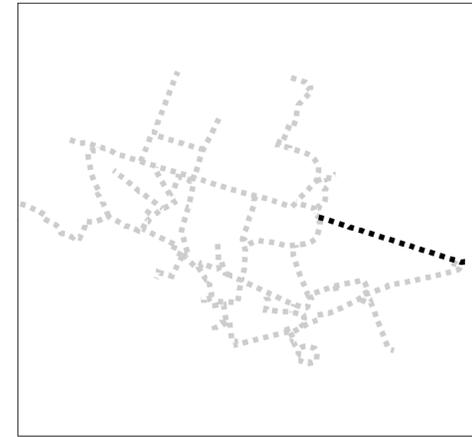
Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo



- LEVANTAMENTO**
- Apropriação do passeio (esplanadas e comércio)
 - Inexistência de acesso com inclinação regulamentar
 - Percurso obstruído por vegetação
 - Estacionamento não estruturado
 - Largura Insuficiente
 - Piso irregular ou danificado
 - Inexistência de Passadeira
 - Mobilatório Urbano a recolocar
 - Rebaixamento Inexistente
 - Passadeira sem continuidade no passeio
 - Valeta de drenagem de águas pluviais
 - Inexistência de Passeio
 - Passeio com perfil transversal muito inclinado



NÍVEL DE INTERVENÇÃO CORRETIVA:
 SIMPLES █ █ █ █ COMPLEXO



- a** • Marcação de passeadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.

- b** • Correção da sinalética rodoviária (sinal de estacionamento proibido e semáforos), garantindo a continuidade do percurso livre de obstáculos;
• Relocização dos armários de eletricidade e de telecomunicações existentes, por impedirem a continuidade de um corredor livre de obstáculos;
• Garantir a continuidade de um corredor livre de obstáculos com 1,20 m de largura.

- c** • Relocização dos 2 contentores de recolha de resíduos sólidos urbanos e remoção das respetivas estruturas de segurança.

- d** • Correção das discontinuidades e/ou deformações do pavimento.

- e** • Marcação de passeadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.

- f** • Relocização do painel publicitário do posto de abastecimento de combustíveis da "BP", de forma a garantir a continuidade do corredor livre de obstáculos.

- g** • Marcação de passeadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.

- h** • Marcação de passeadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar.

- i** • Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira existente;
• Regularização da drenagem de águas pluviais, em ambos os lados da Avenida, de forma a anular os atuais obstáculos.

- j** • Reestruturar o pavimento, de forma a garantir um corredor livre de obstáculos.

- k** • Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira existente.

- l** • Reestruturar o pavimento, de forma a garantir um corredor livre de obstáculos.

- m** • Reformular as circulações e pavimentos de forma a garantir a continuidade de um corredor livre de obstáculos com 1,20 m de largura.

- n** • Marcação de passeadeira;
• Rebaixamento do passeio, em ambos os extremos da passeadeira a assinalar;
• Regularização da drenagem de águas pluviais, em ambos os lados da Avenida, de forma a anular os atuais obstáculos

-113770.16





MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 11



ACESSIBILIDADE DOS EDIFÍCIOS E EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS

**Plano de Acessibilidade e Mobilidade
da Cidade de Montemor-o-Novo**



NOTA: É DA INTERA RESPONSABILIDADE DO REQUERENTE A CORRECTA LOCALIZAÇÃO DA PREFERÊNCIA NAS PLANIMÉTRICAS DE LOCALIZAÇÃO

ACESSIBILIDADE
● ACCESSÍVEL
● NÃO ACCESSÍVEL

- 1-CEMITÉRIO DE SÃO FRANCISCO
- 2-PISCINAS COBERTAS
- 3-ESCOLA BÁSICA N.º 3
- 4-PAVILHÃO GIMNODESPORTIVO
- 5-CAMARA MUNICIPAL
- 6-PARQUE URBANO
- 7-PISCINAS RECREATIVAS

- 8-ESCOLA BÁSICA N.º 1
- 9-CENTRO JUVENIL
- 10-JARDIM DE INFÂNCIA N.º 1
- 11-ARQUIVO MUNICIPAL
- 12-POLIDESPORTIVO
- 13-CAMPO DE FUTEBOL
- 14-ESCOLA BÁSICA N.º 2

- 15-CINTEATRO CURVO SEMEDO
- 16-MERCADO MUNICIPAL
- 17-POSTO DE TURISMO
- 18-CANTINA ESCOLAR
- 19-CENTRO ESCOLAR
- 20-PARQUE DE FEIRAS E EXPOSIÇÕES
- 21-BIBLIOTECA MUNICIPAL

- 22-GALERIA MUNICIPAL
- 23-CEMITÉRIO DA COURELA DA PEDREIRA
- 24-CONVENTO DA SAUDAÇÃO
- 25-CENTRO INTERPRETATIVO DO CASTELO
- 26-SANITÁRIOS PARQUE URBANO
- 27-OFICINA DA CRIANÇA
- 28-ESCOLA BÁSICA N.º 2 (EXTERIOR)

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTE-MOR-O-NOVO
 EQUIPAMENTOS DOS EDIFÍCIOS E EQUIPAMENTOS MUNICIPAIS





MONTEMOR | O | NOVO câmara municipal

ANEXO 12



ACESSIBILIDADE DO TECIDO COMERCIAL E DE SERVIÇOS

Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo



ACESSIBILIDADE

- ACESSÍVEL
- NÃO ACESSÍVEL

- 1-SOC. CARLISTA
- 2-CERCIMOR
- 3-INTERMARCHÉ
- 4-HOSPITAL SÃO JOÃO DE DEUS
- 5-CAIXA DE CRÉDITO AGRÍCOLA
- 6-BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS
- 7-CAIXA GERAL DE DEPÓSITOS
- 8-CORREIOS

- 9-ESCOLA SECUNDÁRIA
- 10-CENTRO DE SAÚDE
- 11-SOC. PEDRISTA
- 12-FARMÁCIA NOVALENTEJO
- 13-BANCO MILLENIUM BCP
- 14-GRUPO UNIÃO SPORT
- 15-FARMÁCIA DA MISERICÓRDIA
- 16-CONVENTO DE SÃO DOMINGOS

- 17-PRAÇA DE TOUROS
- 18-NOVO BANCO
- 19-SEGURANÇA SOCIAL
- 20-CLÍNICA
- 21-CLÍNICA
- 22-BANCO BPI
- 23-CLUBE DE TÊNIS
- 24-FARMÁCIA FREITAS

- 25-TRIBUNAL
- 26-CENTRO DE EMPREGO
- 27-SANTA CASA DA MISERICÓRDIA
- 28-LIDL
- 29-MINIPREÇO
- 30-BANCO SANTANDER TOTTA
- 31-TERMINAL RODOVIÁRIO
- 32-CENTRO SOCIAL DR.ALFREDO M.CUNHAL

- 33-CARTÓRIO NOTARIAL
- 34-PINGO DOCE
- 35-HOTEL MONTEMOR
- 36-CASA DE HÓSPEDES MARIA GERTRUDES
- 37-CENTRO FITNESS UP & GO
- 38-GINÁSIO LUBE
- 39-CLÍNICA FLORMED
- 40-SPA ESSENTIALS

- 41-PENSÃO FERREIRA
- 42-CENTRO AUDITIVO DO ALENTEJO
- 43-FARMÁCIA CENTRAL
- 44-ÓPTICA HAVANEZA
- 45-LAVANDARIA MONTEMORENSE
- 46-ESCOLA BÁSICA SÃO JOÃO DE DEUS

PLANO DE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE DA CIDADE DE MONTEMOR-O-NOVO
ACESSIBILIDADE DO TECIDO COMERCIAL E DE SERVIÇOS

ESCALA: 1:3.420 DATA: 30-08-2016





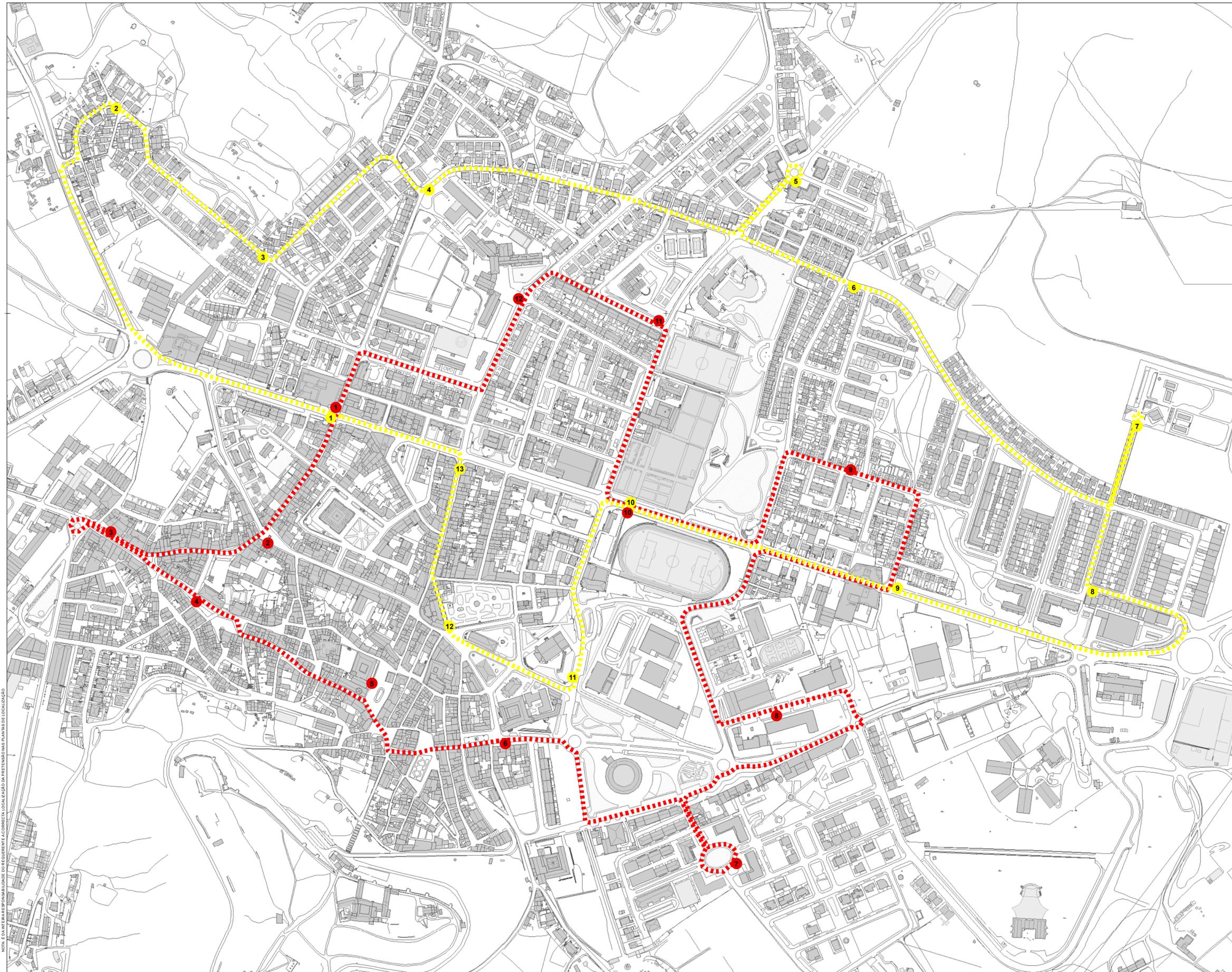
ANEXO 13



TRANSPORTES PÚBLICOS

Plano de Acessibilidade e Mobilidade da Cidade de Montemor-o-Novo

NOTA: É DA INTERNA RESPONSABILIDADE DO REQUERENTE A CORREÇÃO LOCALIZAÇÃO DA PRETENSÃO NAS PLANIMÉTRICAS DE LOCALIZAÇÃO



VERMELHO

- 1-Av. Gago Coutinho
- 2-Rua 5 de Outubro
- 3-Rua Curvo Semedo
- 4-Largo dos Paços do Concelho
- 5-Terreiro de São João de Deus
- 6-Largo General Humberto Delgado
- 7-Praça Mártires da Liberdade
- 8-Rua António Gedeão
- 9-Rua da Boa Esperança
- 10-Av. Gago Coutinho
- 11-Rua Vicente Augusto Pires da Silva
- 12-Rua Irmãos de São João de Deus

AMARELO

- 1-Av. Gago Coutinho
- 2-Rua Carlos de Oliveira
- 3-Rua Defensores da Liberdade
- 4-Rua Fernando Pessoa
- 5-Rua de N. Sra. da Visitação
- 6-Rua Fernando Namora
- 7-Cemitério da Courela da Pedreira
- 8-Rua D. Ximenes Belo
- 9-Av. Gago Coutinho
- 10-Av. Gago Coutinho
- 11-Rua Dr. João Luís Ricardo / Rossio
- 12-Rua Dr. João Luís Ricardo / Praça da República
- 13-Rua de Aviz

TRAJETOS DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

- AMARELO
- VERMELHO