



ponto 18

CÂMARA MUNICIPAL DA MARINHA GRANDE

Minuta de Deliberação

Data:	17/10/2022	Ata nº:	26	Remeta-se a:	DPEMT c/ cópia à DGF
Aprovada por:	unanimidade				
Observações:	PRESENTE NA REUNIÃO DE CÂMARA DE 17.10.2022				
Carimbo:	Proveniência: <u>Divisão de Planeamento Estratégico, Mobilidade e Transportes</u> Área: Apresentada por: Presidente Visto:				
A Secretária:				O Presidente:	
Título:	Aprovação da Fase I e II do Plano de Promoção da Acessibilidade em Espaço Público da Cidade da Marinha Grande				

Presentes elementos que constituem a Fase I e Fase II do Plano de Promoção da Acessibilidade em Espaço Público da Cidade da Marinha Grande, apresentados no âmbito do PA n.º 28/2022 AP/DGT com contrato n.º 33/2022 datado de 01 abril 2022.

Presente informação com referência IM/10/2022 datada de 12 maio 2022, propondo a aceitação e aprovação das duas fases entregues – FASE I e FASE II – uma vez que as mesmas preenchem os quesitos formulados na prestação de serviços.

A FASE I correspondente ao Diagnóstico do espaço público e compreende inicialmente o âmbito do plano, os seus objetivos, a legislação em vigor em matéria de acessibilidade universal, sendo posteriormente efetuado um diagnóstico do Espaço Público com levantamento e mapeamento rigoroso das barreiras existentes no espaço público recorrendo a Sistemas de Informação Geográfica.

Este diagnóstico definiu uma análise por tipologia de barreira, da área de intervenção e dos seus percursos acessíveis e inacessíveis decorrentes das barreiras presentes no território – alvo.



Neste tipo de plano é fundamental dedicar especial atenção as passagens de peões e a sua importância para a segurança do peão, a acessibilidade as infraestruturas de apoio aos transportes públicos e, por fim, será efetuar um apontamento sobre o estacionamento dedicado a pessoas com mobilidade reduzida na via publica.

A FASE II referente às Propostas de intervenção no espaço público compreende:

- Definição da estratégia de intervenção decorrente da análise efetuada e dos objetivos definidos na fase anterior, identificando o caminho a prosseguir para se alcançar os desafios estabelecidos, considerando a importância e premência da melhoria das condições de acessibilidade no território;
- Definição das propostas gerais de correção das condições de acessibilidade, considerando, entre outras, soluções gerais e tipificadas associadas a rede de percursos acessíveis, soluções específicas para passagens de peões e perfis-tipo de rua tendentes a construção de um território mais acessível;
- Definição dos eixos prioritários de intervenção que espelhem as principais linhas de desejo pedonal, considerando as áreas residenciais, as grandes áreas comerciais, equipamentos, serviços públicos ou outras infraestruturas, tais como as interfaces de transportes públicos;
- Apresentação de uma estimativa orçamental global que, através das barreiras identificadas, permita quantificar e definir um valor financeiro global para a sua correção, recorrendo a valores de intervenção por m2;
- Definição de um programa de execução e de monitorização que possibilite conceder, a autarquia, uma calendarização de execução das ações e, de igual forma, criar os mecanismos para que o presente plano disponha de uma atualização regular ao longo do tempo.

Deste modo a Câmara Municipal, apreciou a informação anexa e os elementos apresentados e delibera aceitar e aprovar a FASE I e FASE II do Plano de Promoção da Acessibilidade em Espaço Público da Cidade da Marinha Grande.

Esta deliberação foi tomada por unanimidade e aprovada em minuta.





DIVISÃO DE PLANEAMENTO ESTRATÉGICO, MOBILIDADE E TRANSPORTES

Despacho (Presidente ou Vereador)

Concordo com o teor da Informação.

A Fase I do plano que consiste no Diagnóstico do espaço público, assim como a Fase II que comporta as propostas de intervenção, estimativas orçamentais e respetiva calendarização, encontram-se concluídas.

Assim, propõe-se a aceitação e aprovação do Plano de Promoção da Acessibilidade em espaço público da Marinha Grande.

Submete-se à consideração do Sr Presidente.

Concordo com a informação.

Remeta-se a Reunião de Câmara a aceitação e aprovação do Plano de Promoção da Acessibilidade, conforme proposto.

Informação n.º

IM/10/2022

Data: 12 maio 2022

Assunto: Plano de Promoção da Acessibilidade em Espaço Público da Cidade da Marinha Grande

Através da informação n.º SP/04/2022 datada de 17 fev 2022 foram entregues os elementos para prestação de serviços, tendo em vista a obtenção do Plano de Promoção da Acessibilidade em Espaço Público da Cidade da Marinha Grande.



Através do PA n.º 28/2022 AP/DGT o trabalho foi adjudicado à empresa MPT Mobilidade e Planeamento do Território Lda pelo valor de 19 500 euros acrescidos de IVA á taxa legal em vigor e assinado contrato n.º 33/2022 datado de 01 abril 2022.

De acordo com os elementos da prestação de serviços, as ações a desenvolver são as seguintes:



Fase I - Diagnóstico do espaço público – que compreende:

- Enquadramento geral onde deverá constar o âmbito do plano, os seus objetivos, um breve apontamento sobre a legislação em vigor em matéria de acessibilidade universal e o método geral de abordagem do plano.

O território físico e social onde se deverá elaborar um enquadramento geográfico sucinto, proceder à identificação da área de intervenção do plano e mapeamento das suas principais valências e áreas funcionais, analisar as dinâmicas demográficas do território e o seu impacto na necessidade premente de melhoria das condições de acessibilidade para todos e, por fim, analisar o relevo enquanto condicionante a mobilidade;

- Diagnóstico do Espaço Público, onde se deverá efetuar um levantamento e mapeamento rigoroso das barreiras existentes no espaço público recorrendo a Sistemas de Informação Geográfica.

Neste ponto deve desenvolver-se uma análise por tipologia de barreira, uma análise da área de intervenção e dos seus percursos acessíveis e inacessíveis decorrentes das barreiras presentes no território - alvo e uma análise das hipóteses de expansão territorial da análise.

É fundamental dedicar, também, especial atenção as passagens de peões e a sua importância para a segurança do peão, a acessibilidade as infraestruturas de apoio aos transportes públicos e, por fim, será efetuar um apontamento sobre o estacionamento dedicado a pessoas com mobilidade reduzida na via pública.

Fase II - Propostas de intervenção no espaço público – que compreende:

- Definir a estratégia de intervenção decorrente da análise efetuada e dos objetivos definidos na fase anterior, identificando o caminho a prosseguir para se alcançar os desafios estabelecidos, considerando a importância e premência da melhoria das condições de acessibilidade no território;

- Definir as propostas gerais de correção das condições de acessibilidade, considerando, entre outras, soluções gerais e tipificadas associadas a rede de percursos acessíveis, soluções específicas para passagens de peões e perfis-tipo de rua tendentes a construção de um território mais acessível;

- Definir eixos prioritários de intervenção que espelhem as principais linhas de desejo pedonal, considerando as áreas residenciais, as grandes áreas comerciais, equipamentos, serviços públicos ou outras infraestruturas, tais como as interfaces de transportes públicos;

- Desenvolver estimativa orçamental global que, através das barreiras identificadas, permita quantificar e definir um valor financeiro global para a sua correção, recorrendo a valores de intervenção por m²;

- Definir de um programa de execução e de monitorização que possibilite conceder, a autarquia, uma calendarização de execução das ações e, de igual forma, criar os me-



canismos para que o presente plano disponha de uma atualização regular ao longo do tempo.

Através do mail datado de 19 abril 2022, foram remetidos os elementos correspondentes à FASE I, remetidas para registo por mail de 26 abril 2022 e reiteradas a 03 maio 2022, e os elementos da FASE II foram remetidos a coberto de mail datado de 22 abril 2022, remetidas para registo a 26 abril 2022 e reiteradas a 03 maio 2022.

ANÁLISE DOS ELEMENTOS ENTREGUES FASE I

De acordo com os elementos remetidos, os mesmos compreendem a entrega de peças escritas e peças desenhadas.

É feito um enquadramento geral do plano, dos seus objetivos, com um breve apontamento sobre a legislação em vigor em matéria de acessibilidade universal e o método geral de abordagem do plano.

Posteriormente e já de forma mais concreta é realizada uma abordagem mais específica ao espaço público inserido na área de intervenção, com um diagnóstico desse mesmo espaço público, sendo desenvolvida uma análise por tipologia de barreira.

De forma sistematizada, as barreiras dividem-se em **fixas e móveis/temporárias**:

Tipologias de Barreiras			
Barreiras Arquitetónicas e Urbanísticas			
Físicas			
	Abrigo de Transportes Coletivos		Inclinação Transversal Acentuada
	Caldeira de árvore		MUPI
	Candeeiro de Iluminação Pública/Telecomunicações		Passadeira (Ausência)
	Contentor do Lixo		Passadeira não acessível
	Corrimão/Guarda (Ausência)		Pavimento Degradado
	Corrimão/Guarda (Execução Indevida)		Percurso Pedonal (Ausência)
	Degrau, Escada ou Rampa		Percurso Pedonal (Subdimensionamento)
	Gradeamento		Percurso Pedonal Desconfortável
	Grelhas, Buracos ou Frestas > 2cm		Sinal de Trânsito
Barreiras Arquitetónicas e Urbanísticas			
Físicas Móveis			
	Automóvel a obstruir o percurso pedonal		Obra ou Tapume
	Estacionamento Proibido		Obstáculo Comercial

As barreiras fixas são aquelas consideradas barreiras urbanísticas e arquitetónicas, entendendo-se como elementos urbanos que permanecem no local, e que se constituem como parte integrante do espaço público, como candeeiros, sinalética, ausência de passeios ou de passagens de peões.



Por sua vez, as barreiras móveis correspondem ao tipo de objetos que mudam indefinidamente de posição e local, podendo traduzir-se em exemplos como automóveis parados em cima dos passeios, esplanadas desordenadas ou mercadorias junto à entrada dos estabelecimentos comerciais, entre outros. Sendo estas as mais complexas, tendo em conta a constante variação da sua localização, também são as que mais dificultam o seu reconhecimento por parte das pessoas portadoras de deficiência ou incapacitadas, na habituação ao percurso, e simultaneamente, e caso haja vontade por parte da sociedade civil, são as mais fáceis de remover.

Assim é feito um diagnóstico por tipologia de barreira, nomeadamente quanto à identificação de:

- Barreiras com influência na largura livre
- Barreiras com influência na largura e/ou altura livres
- Qualidade da plataforma da circulação pedonal
- Passagens para peões
- Acessos desnivelados

De uma forma geral esta área do território, muito central, com a existência de inúmeros comércios / serviços e dinâmicas construtivas associadas, é profícuo na existência de barreiras, quer fixas quer móveis. Verifica-se igualmente ao nível da acessibilidade e mobilidade para Todos, para além da ausência de percursos pedonais, obrigando à circulação na via de trânsito automóvel, estes apresentam outras problemáticas: o seu subdimensionamento, o pavimento degradado e pavimento desconfortável.

É igualmente elaborado um Diagnóstico Territorializado, com recurso ao trabalho de campo efetuado, tendo sido georreferenciados a totalidade das barreiras urbanísticas e arquitetónicas presentes na área em análise, espacializando-as para uma melhor perceção da sua distribuição pelo território.

Esse mapeamento permitiu criar as peças desenhadas necessárias para a identificação das referidas barreiras, contudo, considerando o número e proximidade de um conjunto significativo de barreiras, nomeadamente nos locais onde se verificam passagens para peões, é extremamente difícil que, a uma escala razoável de apresentação, elas não se encontrem sobrepostas.

Nesse sentido, é fundamental recorrer à consulta da informação geográfica fornecida para tomar conhecimento da totalidade dos problemas identificados ou, pelo menos, daqueles que através da peça desenhada impressa não seja possível reconhecer.

Após análise dos elementos com recurso a ferramentas SIG, a informação geográfica (formato Shapefile) recebida relativa à Fase I do Plano de Promoção de Acessibilidade se encontra em conformidade com o existente nas plantas remetidas.

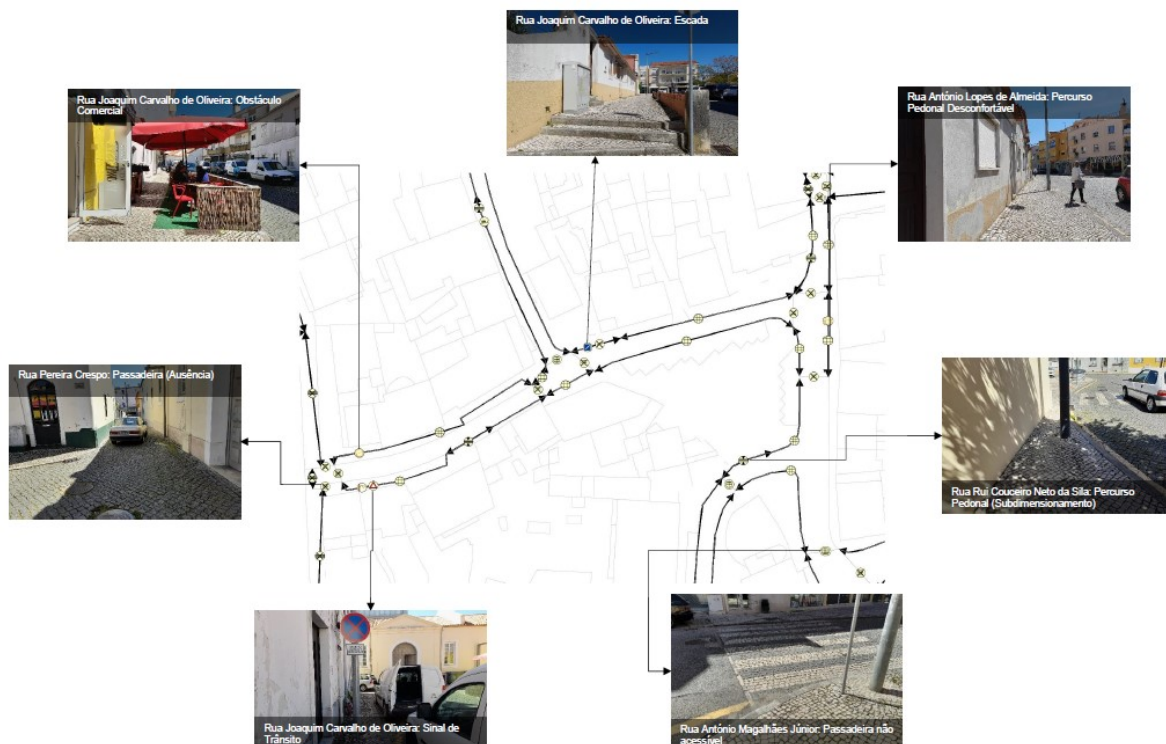
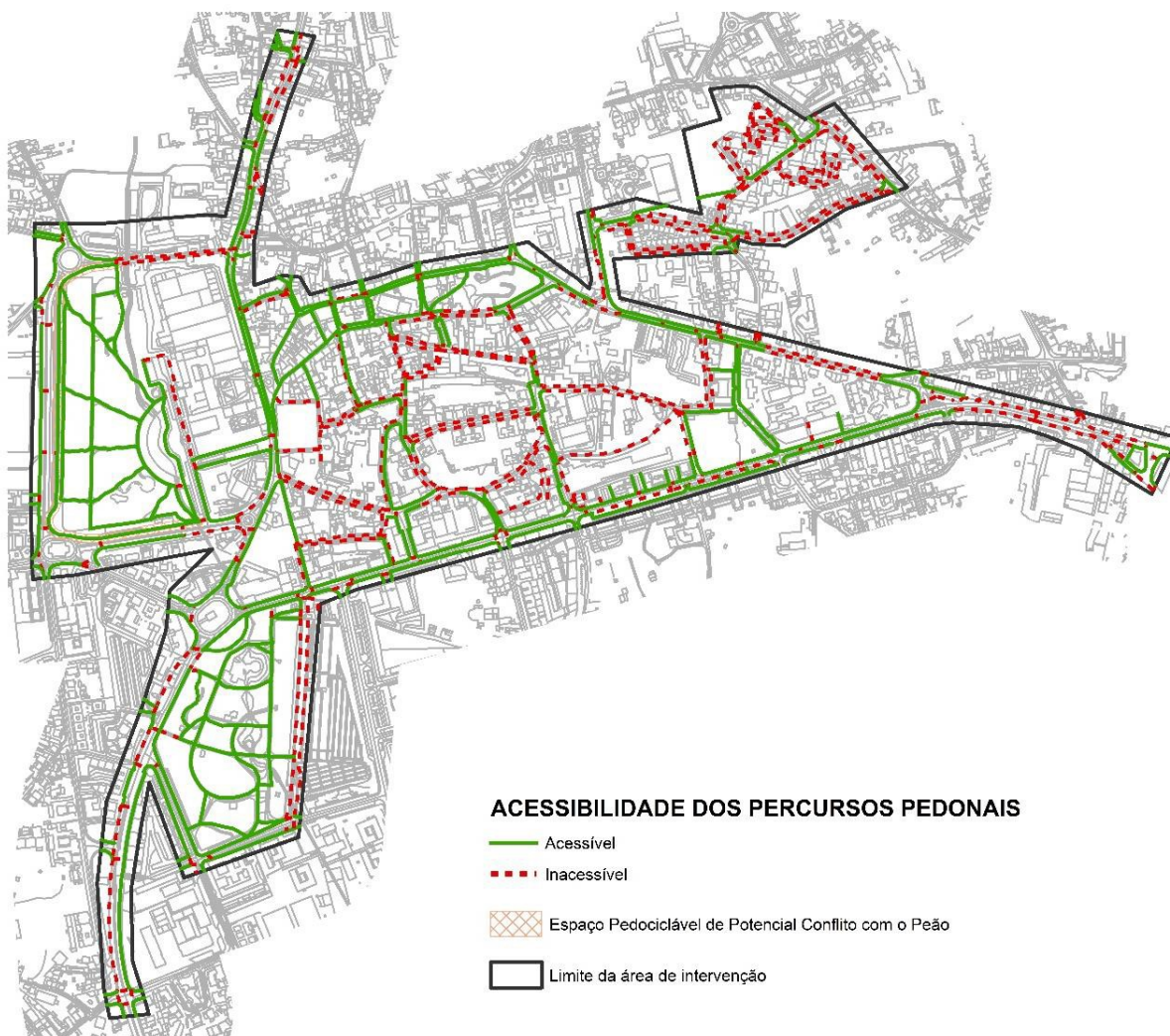


Figura 15. Barreiras à acessibilidade na Marinha Grande
Fonte: mpt®, 2022

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

Após a análise das tipologias de barreiras presentes no território em causa, tanto arquitetónicas e urbanísticas como as consideradas temporárias e móveis, o resultado apresenta-se agora sob a forma de classificação em dois tipos de percursos: **Percurso Acessível e Percurso Inacessível**.



No que concerne ao estacionamento na via pública para pessoas com mobilidade condicionada, verifica-se a existência 18 lugares de estacionamento para pessoas com mobilidade condicionada. Destes somente dois lugares de estacionamento para pessoas para mobilidade reduzida cumprem as disposições regulamentares (lugares junto aos Estaleiros) e 16 lugares que não cumprem todos os requisitos necessários a serem considerados regulamentares, quer seja pela inexistência de uma faixa de acesso lateral e/ou da rampa de acesso aos percursos pedonais, quer seja pela dimensão insuficiente do lugar ou ainda, pela má execução da rampa de acesso ao percurso pedonal.

Na parte final do documento é feita referência uma vez que foram identificados determinados elementos urbanos que, apesar de se encontrarem fora do percurso acessível, não podem deixar de ser mencionados, uma vez que constituem um risco potencial para alguns segmentos da população, nomeadamente aqueles com mobilidade reduzida.

Toda esta problemática relaciona-se com a organização do espaço público. Por um lado, a deficiente gestão do Espaço Público que defina as principais orientações, por outro, o incumprimento da legisla-



ção. A desorganização do espaço público e dos elementos urbanos que dele fazem parte poderão levar à criação de lugares não pensados e não desejados.

Para a criação de lugares inclusivos, todos os elementos de mobiliário urbano que normalmente se veem no espaço público, devem ser colocados nos seus devidos lugares, proporcionando espaços organizados e inclusivos. Assim, a circulação do peão é privilegiada, realizando-se intuitivamente, sem elementos surpresa que dificultem o percurso acessível.

Assim face ao exposto e apreciação dos elementos **considera-se que a FASE I preenche os quesitos formulados na prestação de serviços, pelo que poderá ser aceite e aprovada.**

ANÁLISE DOS ELEMENTOS ENTREGUES FASE II

No que concerne à FASE II, e seguindo o que foi definido ser entregue:

1. Definir a estratégia de intervenção decorrente da análise efetuada e dos objetivos definidos na fase anterior, identificando o caminho a prosseguir para se alcançar os desafios estabelecidos, considerando a importância e premência da melhoria das condições de acessibilidade no território;

É apresentada uma estratégia de intervenção, assente orientar o município para as soluções de acessibilidade, para que se contribua de forma significativa para a construção de um território totalmente acessível, num futuro próximo.

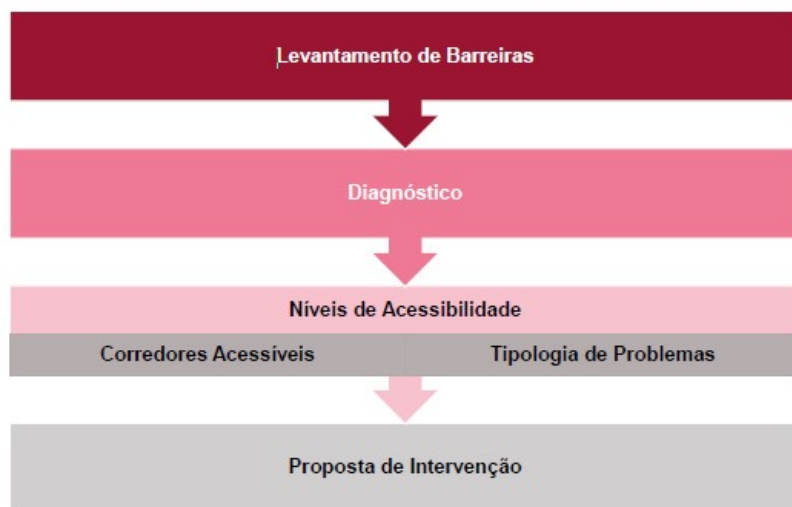


Figura 14. Processo de Desenvolvimento do Plano de Promoção de Acessibilidade
Fonte: mpt®, 2022

Tendo por base o trabalho desenvolvido na fase anterior, para a identificação de barreiras e problemas de acessibilidade, foi feita uma desagregação das grandes propostas de intervenção no espaço público, agrupada em quatro tipologias:



A - Pequena Obra de Adaptação Pontual: entende-se como sendo a remoção de barreiras que pela sua dimensão de implantação no espaço público e/ou pela ligação a infraestruturas de água, eletricidade, gás ou telecomunicações, necessitam de pequenas empreitadas;

B - Relocalização ou Remoção Simples de Barreiras: entende-se como as ações em que as barreiras presentes no espaço público são removidas ou relocadas de forma simples, sem obra, usando os recursos existentes nas autarquias;

C - Intervenções Mistas: considera-se uma terceira classificação de intervenções no espaço público, uma vez que existem obstáculos que poderão ser englobados em qualquer uma das categorias anteriores, pela multiplicidade de tipologias existentes.

Por exemplo, a existência de contentores do lixo, poderá implicar pequena obra se falarmos de um molok, ou apenas relocalização/remoção, se falarmos de um contentor convencional;

D - Desenho Urbano: a quarta tipologia de proposta apresentada aplica-se a dois problemas específicos, identificados no momento de levantamento do estado da acessibilidade no espaço público. Trata-se de um tipo de intervenção que implica o desenho dos arruamentos.

Tipologias de Barreiras					
Barreiras Arquitetónicas e Urbanísticas					
C		Abrigo de Transportes Coletivos	C		MUPI
A		Armário (EDP, Gás, ...)	B		Grelhas, buracos ou frestas > 2cm
A		Árvore	B		Papeleira
B		Banco	A		Parquímetro
B		Bandeira	A		Passadeira (Ausência)
A		Boca-de-incêndio	A		Passadeira Não Acessível
B		Bola, Prumo ou Meco	D		Percurso Pedonal (Ausência)
A		Cabina Telefónica	D		Percurso Pedonal (Subdimensionamento)
B		Caldeira de Árvore	A		Percurso Pedonal Desconfortável
A		Candeeiro de Iluminação Pública/ Telecomunicações	A		Pavimento Degradado
A		Chafariz ou fontanário	B		Placa Toponímica
B		Cicloparque	C		Quiosque
C		Contentor do Lixo	A		Semáforo
B		Corrimão/Guarda (Ausência)	B		Sinal de Trânsito
B		Corrimão/Guarda (Execução Indevida)	Barreiras Móveis Temporárias		
A		Degrau/Escada/Rampa	B		Estacionamento Proibido
B		Floreira	B		Iluminação de Festas e Romarias
B		Gradeamento	B		Automóvel a obstruir o percurso pedonal
A		Inclinação Transversal Acentuada	B		Obra ou Tapume
C		Marco do Correio	B		Obstáculo Comercial

Fonte: mpt®, 2022



2. Definir as propostas gerais de correção das condições de acessibilidade, considerando, entre outras, soluções gerais e tipificadas associadas a rede de percursos acessíveis, soluções específicas para passagens de peões e perfis-tipo de rua tendentes a construção de um território mais acessível;

As propostas definidas desdobram-se assim em cinco modelos de perfis, definidos com base nos parâmetros de largura dos arruamentos, apoiados num conjunto de perfis – tipo a que correspondem os seguintes parâmetros de via:

- Perfil - tipo 1: Proposta para arruamentos de largura inferior a 5,15m;
- Perfil - tipo 2: Proposta para arruamentos de largura entre 5,15m e 5,40m;
- Perfil - tipo 3: Proposta para arruamentos de largura entre 5,40m e 8,40m;
- Perfil - tipo 4: Proposta para arruamentos de largura entre 8,40m e 9,60m;
- Perfil - tipo 5: Proposta para arruamentos de largura superior a 9,60m.

Relativamente às vias de largura superior a 9,60m, desenvolveram-se três modelos opcionais de perfis complementares (submodelos) que podem ser conjugados segundo as intenções da autarquia para os arruamentos em questão:

- Passeios de 1,50m ou superior;
- Canais de Infraestruturas;
- Separadores Centrais;
- Baías de estacionamento.

Do ponto de vista da Acessibilidade e Mobilidade para Todos, os percursos pedonais têm essencialmente quatro problemas principais, que se assumem como barreiras graves e muito comuns à mobilidade e acessibilidade pedonal: - o seu subdimensionamento; - a sua inexistência; - estado de degradação/irregularidade e a incorreta colocação de uma imensa variedade de mobiliário urbano.

Todos estes aspetos revelam-se causadores de desconforto e insegurança à circulação pedonal, impossibilitando a mobilidade da generalidade dos peões.

No que diz respeito às questões de soluções gerais associadas à rede de percursos acessíveis, é feita a análise e respetiva ponderação no que respeita à existência na área de intervenção de:

- abrigos transportes públicos
- armários e bocas de incêndio
- árvores e caldeiras de árvores
- pilaretes, bolas, prumos, mecos e floreiras
- candeeiros de iluminação pública e sinais de trânsito e semáforos
- degraus, escadas ou rampas
- estacionamento para pessoas de mobilidade reduzida
- obstáculos comerciais
- contentores do lixo, marcos de correio, parómetros, MUPI's e papeleiras
- estacionamento proibido
- obras ou tapumes de obras.



Outro dos problemas identificados relaciona-se com soluções específicas de passagens de peões, uma vez que a ausência de rebaixamentos nos passeios para aceder às passadeiras, é uma das barreiras mais frequentes nas nossas vilas e cidades, impedindo a acessibilidade a peões com mobilidade condicionada, uma vez que nos casos de falta de rebaixamento se torna uma barreira intransponível, sucedendo o mesmo, quando o rebaixamento é mal feito.

São apresentadas soluções de rebaixamento a adotar pela Câmara em intervenções a realizar bem como soluções específicas a adotar perante cada um dos perfis-tipo viários apresentados.

3. Definir eixos prioritários de intervenção que espelhem as principais linhas de desejo pedonal, considerando as áreas residenciais, as grandes áreas comerciais, equipamentos, serviços públicos ou outras infraestruturas, tais como as interfaces de transportes públicos;

As linhas de desejo pedonais foram divididas em **três níveis de prioridade**.

Para esta diferenciação foi tido em conta o potencial pedonal considerando as áreas residenciais, as áreas comerciais, equipamentos ou serviços públicos e outras infraestruturas. Os níveis de prioridade obtidos servirão ainda para ajudar na priorização de investimento global necessário na realização das propostas. Estes percursos de desejo não estabelecem valores de procura, mas sim percursos com elevado potencial de se realizarem no modo pedonal, entre os equipamentos estruturantes identificados no perímetro urbano da área em análise.

Dos percursos analisados, sugere-se que aproximadamente 6,3 km dos percursos tenham uma prioridade de nível um, 3,7 km de nível dois e 6,7 km de nível três, tornando assim um total de aproximadamente 16,7 km Acessíveis a Todos. Conclui-se então que 37,6% das vias assumem um nível de prioridade um, 22,2% o nível de prioridade dois e por fim 40,2% o nível de prioridade três.

A Tabela 3 apresenta a extensão (km) e respetiva percentagem associada a cada nível de prioridade.

Tabela 3. Resumo da distribuição das prioridades de intervenção na área em análise

Área de Estudo	Un.	Nível 1	Nível 2	Nível 3
Marinha Grande	Km	6,3 Km	3,7 Km	6,7 Km
	%	37,6%	22,2%	40,2%



4. Desenvolver estimativa orçamental global que, através das barreiras identificadas, permita quantificar e definir um valor financeiro global para a sua correção, recorrendo a valores de intervenção por m2;

Através dos procedimentos de análise apresentados e respectivas ferramentas de trabalho, obtiveram-se as estimativas orçamentais para a remoção das barreiras à acessibilidade e mobilidade para todos.

Importa referir que, nos valores apresentados relativamente aos passeios (ausência e subdimensionamento), é considerada a reconstrução total com base na largura de referência mínima de 1,20m.

É feita a referência que nas estimativas orçamentais apresentadas **não foram consideradas as barreiras móveis**, nomeadamente, o estacionamento proibido, automóvel a obstruir o percurso pedonal, obstáculos comerciais e obra ou tapume. Por se constituírem situações singulares, não foram também considerados custos para os degraus, escadas ou rampas por não se considerarem situações generalizados pelo que devem ser analisadas individualmente.

No geral, uma análise aos valores resultantes da estimativa orçamental para a área em análise, permite aferir que existem três grandes tipos de barreiras que englobam uma grande parte do orçamento total apresentado na área de intervenção:



- A inexistência de percursos pedonais, os percursos desconfortáveis ou degradados, bem como o subdimensionamento dos mesmos (sendo que este último também pressupõe a sua reconstrução de raiz), fator de insegurança e obstrução à livre circulação dos peões;
- A existência de passadeiras não acessíveis.
- A ausência de passadeiras.

Tabela 4. Estimativa Orçamental para a remoção de barreiras em Marinha Grande

Designação	Quantidade	Custo Unitário	Unidade	Custo Total
Abrigo de Transportes Coletivos	2	650,00 €	un.	1.300,00 €
Automóvel a obstruir o percurso pedonal	14	-	un.	-
Caldeira de Árvore	4	250,00 €	un.	1.000,00 €
Candeeiro de Iluminação Pública	7	450,00 €	un.	3.150,00 €
Contentor do Lixo	4	250,00 €	un.	1.000,00 €
Corrimão/Guarda (Ausência)	45,6	175,00 €	m.	7.982,96 €
Corrimão/Guarda (Execução Indevida)	21,4	125,00 €	m.	2.675,06 €
Degrau, Escada ou Rampa	42	-	un.	-
Estacionamento Proibido	6	-	un.	-
Gradeamento	1	150,00 €	un.	150,00 €
Grelhas, Buracos ou Frestas >2 cm	3	500,00 €	un.	1.500,00 €
Inclinação Transversal Acentuada	66	95,00 €	un.	7.560,78 €
MUPI	1	350,00 €	un.	350,00 €
Obra ou Tapume	6	-	un.	-
Obstáculo Comercial	3	-	un.	-
Passadeira (Ausência)	156	3.200,00 €	un.	499.200,00 €
Passadeira Não Acessível	92	3.200,00 €	un.	294.400,00 €
Pavimento Degradado	1.161,9	50,00 €	m²	68.711,22 €
Percurso Pedonal (Ausência)	3.746,1	95,00 €	m²	427.050,49 €
Percurso Pedonal (Subdimensionamento)	1.956,5	95,00 €	m²	223.038,15 €
Percurso Pedonal Desconfortável	21.067,1	95,00 €	m²	2.401.645,89 €
Sinal de Trânsito	4	100,00 €	un.	400,00 €
Total Geral	28.409,79	9.830,00 €	-	3.942.114,55 €

Em termos globais estamos a falar num **investimento total** para eliminação dos obstáculos / barreiras de **3.942.114, 55 euros**.

5. Definir de um programa de execução e de monitorização que possibilite conceder, a autarquia, uma calendarização de execução das ações e, de igual forma, criar os mecanismos para que o presente plano disponha de uma atualização regular ao longo do tempo.

As medidas são assim apresentadas sobre a forma de “Fichas de Ação”, que se pretende que se constituam como documentos orientadores de cada uma das intervenções propostas. Em cada ficha constam as componentes principais, que se consideram relevantes para a implementação das medidas:

- Designação da Ação - contém o nome atribuído à ação;
- Território Abrangido
- Objetivos Específicos;
- Descrição;



- Entidades Responsáveis;
- Temporalidade
- Horizonte Temporal:
 - Curto prazo (Prioridade 1) - ações a executar até 2024;
 - Médio prazo (Prioridade 2) - ações a executar até 2027;
 - Longo prazo (Prioridade 3) - ações a executar até 2032;
- Estrutura de custo do investimento;
- Fonte de Receita (Portugal 2020, Portugal 2030, Plano de Recuperação e Resiliência e Câmara Municipal da Marinha Grande).

CÓDIGO DA AÇÃO	PPA.MARINHA GRANDE.01
DESIGNAÇÃO DA AÇÃO	Intervenção no Espaço Público de Marinha Grande
TERRITÓRIO ABRANGIDO	Marinha Grande
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Pretende-se com ações de intervenção no Espaço Público de Marinha Grande, a qualificação do mesmo, direcionando para utilizações essencialmente pedonais com inclusão de melhorias ao nível da acessibilidade. Considera-se também o recurso a mobiliário urbano e equipamento inclusivo, com o intuito de melhorar o ambiente urbano, assim como, melhorar a qualidade do espaço público dos núcleos urbanos estudados. Constitui ainda uma mais-valia a aplicação destes pressupostos de forma a tornar os espaços urbanos do município apelativos para novos habitantes, visitantes e empresas.
DESCRIÇÃO	Pretende-se com esta ação a requalificação do Espaço Público de Marinha Grande, melhorando 6,3 km dos eixos classificados como sendo de prioridade um, 3,7 km das vias de prioridade dois e 6,7 km nas vias classificadas como sendo de prioridade três, tornando assim um total de 16,7 km Acessível a Todos. Com isto espera-se a obtenção de uma Rede de Percursos Pedonais Acessíveis que permitam, não só o usufruto dos espaços e vias públicas, mas também utilizá-los como meio para aceder aos principais serviços municipais, aos transportes e à informação. Pretende-se então o aproveitamento das potencialidades de estar e lazer do território a intervir, redução das disparidades sócio territoriais relativamente à apropriação dos espaços, que constituem dimensão nuclear da inclusão social.
ENTIDADES RESPONSÁVEIS	Câmara Municipal da Marinha Grande
HORIZONTE TEMPORAL	Prioridade 1 - 2024 Prioridade 2 - 2027 Prioridade 3 - 2032

No que concerne à monitorização e tendo presente o horizonte temporal anteriormente mencionado, nomeadamente dois anos (até 2024), cinco anos (até 2027) e 10 anos (até 2032), importa que:

1) Após dois anos da aprovação do Plano, cada meta seja avaliada, prosseguindo essa avaliação a cada dois anos. Com o aumento da melhoria dos acessos pedonais na área de estudo a intervencionar, é preciso considerar um conjunto de indicadores para avaliação das metas propostas, nomeadamente:

- Percentagem (%) de vias com passeios adequados à existência de uma acessibilidade universal;
- Aumento das áreas pedonais na zona central da cidade (m2);
- Percentagem (%) de paragens cobertas do sistema de TP;
- Taxa de motorização do município (automóvel/1000 habitantes);
- Quantidade de ocupantes por veículo;



- Percentagem de redução do número de vítimas mortais decorrentes de acidentes;
- Percentagem da divisão modal correspondente ao veículo individual motorizado transferida para os modos sustentáveis.

2) O Plano deve ser revisto aos cinco anos e, no caso de se verificar, através da observação de tendências, que as metas não poderão ser alcançadas, propõe-se uma reavaliação das ações propostas ou mesmo um ajustamento das metas.

3) Após dez anos do início da implementação do Plano, o mesmo deve ser avaliado e totalmente revisito e atualizado.

Assim face ao exposto e apreciação dos elementos **considera-se que a FASE II relativa às Propostas de Intervenção preenche os quesitos formulados na prestação de serviços, pelo que poderá ser aceite e aprovada.**

Assim sendo e face ao exposto na presente informação e uma vez que as duas fases entregues – FASE I e FASE II - **preenchem os quesitos formulados na prestação de serviços, propõe-se superiormente a aceitação das mesmas e a sua aprovação no órgão competente.**

É o que cumpre informar,
A Técnica superior,

(Inês Marrazes)