



Câmara Municipal de Almada



Projeto de Implementação da Zona de Acesso Automóvel Condicionado e Requalificação do Espaço Público no Núcleo Histórico de Almada Velha

PROGRAMA PRELIMINAR

UNOP 01 – ALMADA

PROGRAMA PRELIMINAR

RESUMO DO PROJETO

DATA DO RELATÓRIO	NOME DO PROJETO	PREPARADO POR
23 de dezembro de 2022	Projeto de Implementação da Zona de Acesso Automóvel Condicionado e Requalificação do Espaço Público no Núcleo Histórico de Almada Velha	DMDU-DPU- DPMERU

PREÂMBULO

A presente proposta tem como objetivo definir o enquadramento e as regras com vista à elaboração Projeto de Implementação da Zona de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC) e Requalificação do Espaço Público no Núcleo Histórico de Almada Velha.

Como garantia da segurança e qualidade de vida de todos os que habitam, trabalham e visitam a cidade, é imperativo que sejam criadas zonas residenciais e centrais seguras e agradáveis com um carácter e uma identidade próprias e onde todos possam ter um espaço de convívio. Deste modo pretende-se que, na zona de Almada Velha, dentro do Centro Histórico, o acesso automóvel seja realizado de forma condicionada.

Acresce que esta zona se integra no Eixo Turístico-Cultural Cacilhas–Cristo Rei e que esta intervenção se insere na candidatura Almada Turismo + Sustentável e corresponde aos trabalhos desenvolvidos nesse âmbito, por equipa técnica da CICS. NOVA – Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais que analisou a perceção do território Cacilhas – Almada Velha – Cristo Rei a partir de diferentes formas de apropriação e de proximidade ao referido território por parte dos moradores, dos visitantes e turistas com o objetivo de uma dinamização sustentável da atividade turística dessa zona.

Nesse sentido uma das conclusões/recomendações, ao pensar no território na sua dimensão turística, situa-se ao nível do sistema urbano e espaço público, enquanto espaço de acesso a locais formais e informais de estadia e de visitação, de lazer e de descontração, de bem-estar dos utilizadores regulares e do visitante. Neste domínio recomenda-se a valorização de rotas pedonais urbanas, criação de zonas de trânsito condicionado, introdução de meios de mobilidade suave, melhoramento das conexões com os locais de interesse para visitação, funcionamento de minibus turístico, melhor e mais franco acesso ao Rio.

Estas recomendações têm estado a ser seguidas, nomeadamente através da introdução de modos ativos de circulação, em curso, e agora com o Projeto de Implementação da ZAAC e Requalificação do Espaço Público no Núcleo Histórico de Almada Velha, seguindo numa lógica de intervenção progressiva e encadeada, seguindo os objetivos do Programa Valorizar – linha do Turismo Sustentável e o financiamento disponibilizado para o efeito pelo Turismo de Portugal.

Pretende-se que toda esta zona, além das soluções de acalmia de tráfego, a implementar, se apresente sobretudo como uma área facilitadora da “apropriação” do espaço público por residentes e visitantes e que promova a qualidade de vida da população.

A falta de moderação da velocidade por parte dos condutores de veículos motorizados que circulam em áreas históricas, eminentemente residenciais e de grande atrativo turístico, é uma realidade, revelando-se quase sempre incompatível com as funções e a normal vivência urbana desejavelmente associada a estes locais.

Sendo que o veículo surge nestas áreas muitas vezes como soberano considera-se necessário reequilibrar a lógica de funcionamento do espaço público e estabelecer formas coerentes de utilização partilhada, por todos, da “rua”, devolvendo ao peão uma zona com importante valor histórico e patrimonial.

As Zonas de Acesso Automóvel Condicionado, são zonas em que o acesso e o estacionamento apenas são permitidos a determinado tipo de utilizadores e cujo controle é exercido através de sinalização, que poderá ser complementada por meios eletromecânicos, informáticos ou eletrónicos e sujeito ao registo numa plataforma desenvolvida para o efeito.

Com o objetivo de valorizar o espaço público desta área do centro histórico, o projeto a desenvolver pela equipa projetista deverá propor intervenções de requalificação e reabilitação enquanto espaço centralizador na cidade.

A proposta deverá inserir-se de forma integrada na malha urbana existente e constituir-se como elemento estruturante, reforçando a qualidade do espaço público envolvente.

Dever-se-á procurar: a inovação, a sustentabilidade social, económica e ambiental do projeto pretendendo-se promover de forma equilibrada, a segurança rodoviária e a qualidade de vida dos utilizadores locais.

SINTESE HISTÓRICA DO LOCAL

Não sendo um conjunto edificado de características monumentais, Almada Velha apresenta homogeneidade morfológica e tipológica, que aberta a uma situação de miradouro sobre o Tejo e Lisboa, lhe confere um ambiente urbano de qualidade apreciável, aos quais se associam vestígios arqueológicos assim como a presença de edifícios singulares de arquitetura civil e religiosa.

Almada Velha possui um conjunto de edifícios predominantemente da primeira metade do Séc. XX, com valor arquitetónico e sócio cultural particular. Edifícios onde se sediaram as atividades desenvolvidas pelas coletividades de cultura e recreio, as cooperativas, as associações profissionais (mutualistas) e de solidariedade social, representativas de um movimento impar de dignidade e solidariedade humana.

Num momento de obscurantismo e profundas dificuldades económicas, nestes espaços acedia-se à educação, à cultura, à prática desportiva, ao lazer, à aquisição de alimentos a melhores preços. Foram criadas bibliotecas, salões de baile, teatros, bandas filarmónicas e verdadeiras escolas de alfabetização e de música, em edifícios de grande significado não só na história de Almada Velha, mas também na história da cidade e do País.

Nesta área do centro histórico, outrora antigo centro funcional e simbólico da cidade, o tradicional eixo comercial (Rua Direita / Rua Capitão Leitão) perdeu a capacidade de competir com os novos eixos emergentes, mas foi capaz de resistir melhor ao declínio físico e funcional e manter incólume a sua homogeneidade morfológica, sobretudo por causa do ambiente urbano de qualidade apreciável, pelo forte carácter identitário e de resistência sócio cultural, e pela manutenção de alguns serviços e atividades que continuaram a funcionar como âncoras de atratividade (nomeadamente os Paços do Concelho e outros Serviços Municipais).

A crescente recuperação do património edificado assume uma particular relevância como valor histórico e identitário, mas terá que ser igualmente um espaço de suporte para o desenvolvimento de atividades comunitárias, e contribuir para a vivificação do território criando condições para a dinamização e requalificação do espaço público, respondendo de modo sustentável aos desafios do presente.

LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

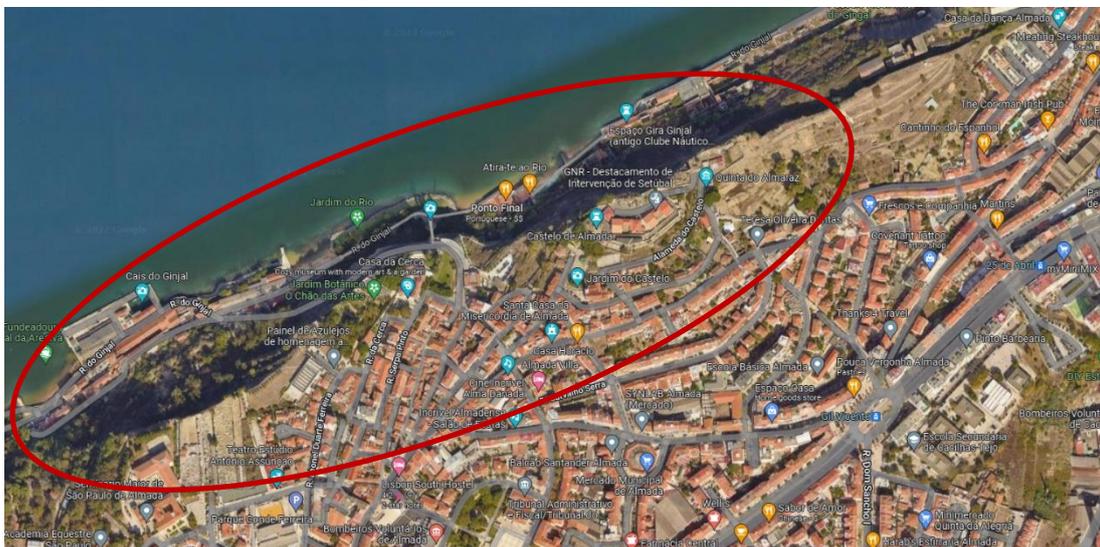


Fig. 1 - Planta de Localização

Situada na União das Freguesias de Almada, Cova da Piedade, Pragal e Cacilhas, na antiga freguesia de Almada, a área de intervenção desenvolve-se maioritariamente no núcleo histórico de Almada Velha e na Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Almada Velha.

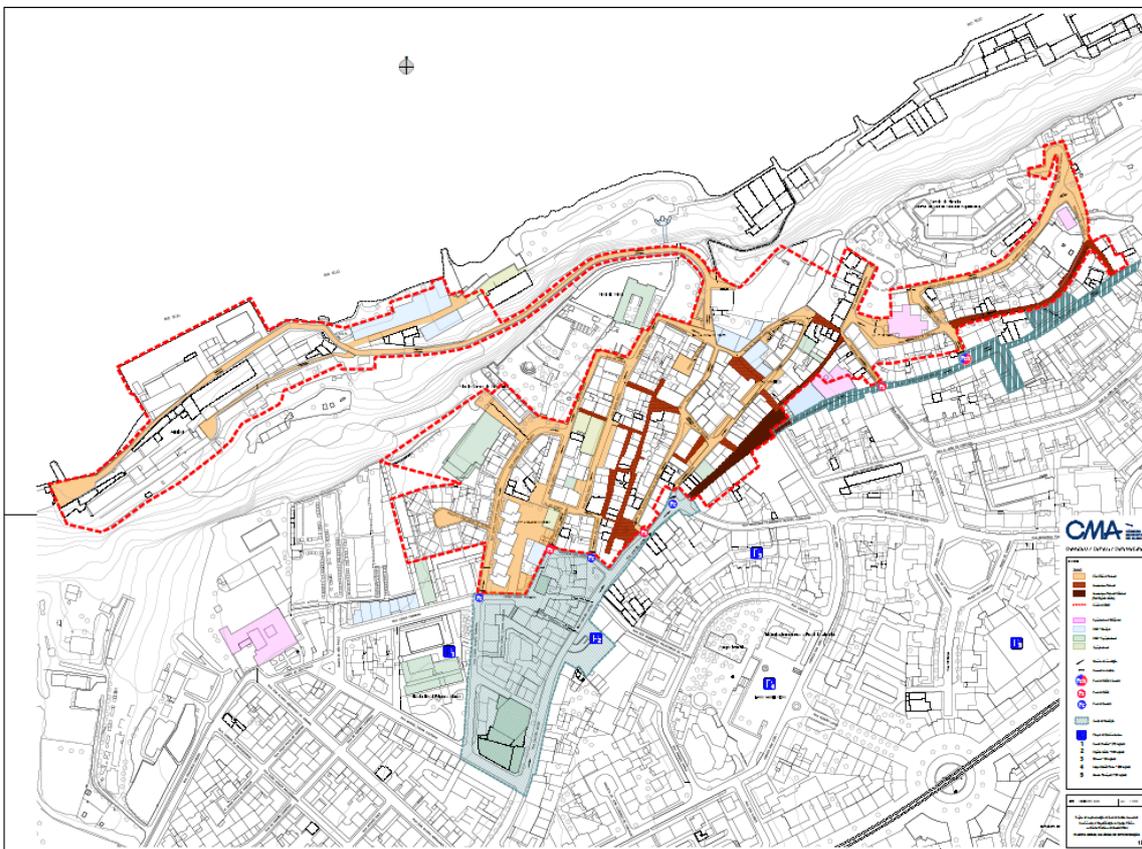


Fig. 2 - Planta geral do projeto de implementação da zona de acesso automóvel condicionado e requalificação do espaço público no núcleo histórico de Almada Velha

A área de intervenção localiza-se na UNOP 1 — Almada Nascente, do Plano Diretor Municipal de Almada, e abrange uma área de aproximadamente 10 hectares sendo que a área de intervenção em espaço público dentro da ZAAC é de cerca de 24 000 m² e dentro das Zonas de Transição de cerca de 10 885 m².

OBJECTIVOS DO PROJETO

Visa o presente Programa Preliminar delinear uma série de ações, para uma intervenção que se assuma claramente enquanto vetor de qualificação intrínseca desta área da cidade e permita a criação de um espaço singular enfatizando as componentes pedonais do local.

No âmbito da requalificação do Eixo Turístico-Cultural Cacilhas-Cristo Rei, e na sequência da experiência da Semana Europeia da Mobilidade 2022, pretende-se estabelecer a Zona de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC), no centro histórico de Almada Velha, com definição do limite das áreas de condicionamento e interdição de acesso, regularização do estacionamento público à superfície, bem como a sua gestão para residentes, comerciantes e restantes utilizadores pontuais, assegurando a rápida acessibilidade de veículos de socorro em caso de sinistro.

O Município de Almada, com vista a criar e melhorar as condições de acessibilidade física de vários serviços, equipamentos e recursos turísticos de relevância, levou a cabo um conjunto de ações para aumentar a atratividade do concelho de Almada como destino turístico, tendo por base princípios de acessibilidade universal, favorecendo as ligações entre os equipamentos públicos e privados, fomentando as ligações turísticas comerciais e a interação entre equipamentos e serviços, motivando a sociedade para a construção de uma cidade e de um concelho mais inclusivo.

Deste modo a intervenção deve promover a requalificação do espaço público, com soluções sustentáveis que fomentem a acessibilidade universal, melhorem as condições de conforto bioclimático e atenuem o efeito da ilha de calor urbano e qualifiquem a imagem urbana.

O desenvolvimento do estudo de requalificação do espaço público deverá procurar promover a criação de percursos pedonais com ligação a vários pontos notáveis dentro do núcleo histórico e da ZAAC, propiciando percursos turísticos que culminem em locais de contemplação paisagística/miradouros, com elevado valor cénico, fortalecendo o Eixo Turístico-Cultural Cacilhas-Cristo Rei.

Em articulação com as opções e estratégias preconizadas para este território, o Projeto deverá contribuir através dos seguintes objetivos principais:

- Aumentar a eficiência na utilização do espaço público promovendo-se a qualidade ambiental urbana e eliminando a primazia atribuída aos veículos motorizados, ou seja, integrando as necessidades mínimas dos veículos e encorajando a circulação pedonal salvaguardando-se, sempre que possível, o espaço de rua para os restantes utilizadores;
- Condicionar o acesso automóvel dentro do perímetro definido em Almada Velha, utilizando os meios físicos e eletrónicos adequados;
- Regular o estacionamento de veículos no interior da ZAAC;
- Privilegiar os modos ativos de circulação;
- Qualificar urbanisticamente o núcleo de Almada Velha, dentro da ZAAC, contribuindo para o reequilíbrio dos usos e das funções desta área, tornando-a mais atrativa para a fixação de novas atividades, nomeadamente nos sectores do turismo cultural e do lazer;
- Estudar um percurso acessível, e perfeitamente identificável, desde os parques de estacionamento existentes na envolvente até à Casa da Cerca - Centro de Arte Contemporânea e ao Miradouro do Castelo;
- Limitar as barreiras arquitetónicas e disciplinar a ocupação da via pública minimizando os prejuízos para a acessibilidade dos cidadãos em geral e prevenindo os riscos dela decorrentes, especialmente para crianças, idosos, pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade condicionada em coerência com o interesse

público e com as obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de setembro; Regular as condições de ocupação e utilização do espaço público com a construção, ampliação, remodelação e/ou reparação das infraestruturas urbanas, apostando na reutilização dos materiais, nos casos em que o tipo de intervenção proposta assim o permita;

- Promover a eliminação das infraestruturas obsoletas e sem utilização, nomeadamente aos designados cabos mortos e as infraestruturas que se encontram apostas sobre as fachadas dos edifícios para o subsolo, nomeadamente a da rede elétrica e das redes de comunicações eletrónicas, que representam um risco para a segurança e proteção civil, e prejudicam em geral a estética das edificações e do espaço público, quando o grau de intervenção proposto o justifique;
- Qualificar e uniformizar o mobiliário urbano;
- Aumentar a permeabilidade e capacidade de retenção e infiltração das águas pluviais;
- Aumentar os espaços verdes, em especial privilegiando a arborização;
- Inserir esta área na requalificação do percurso turístico-cultural conjugando-se a oferta histórico patrimonial de Almada Velha com a fruição paisagística da frente ribeirinha;
- Definir as alterações a introduzir nas áreas de transição que promovam uma circulação automóvel prudente, nomeadamente que fomentem a acalmia de tráfego. A limitação da velocidade visará promover uma mudança de comportamento dos condutores, promovendo uma circulação mais segura, menos ruidosa e com menos poluição proporcionando deste modo uma utilização mais equitativa do espaço público.

CARACTERÍSTICAS GERAIS DA OBRA / PROGRAMA DE INTERVENÇÃO

Elementos do Estudo Prévio:

Não dispensando os elementos definidos na legislação em vigor, o Estudo Prévio deverá permitir caracterizar devidamente a situação atual antes da intervenção assim como permitir fundamentar as opções a tomar, ao mesmo tempo que na fase pós-obra potencie a avaliação da eficácia das medidas implementadas.

O Estudo prévio deve incluir a quantificação dos seguintes indicadores:

- Volumes de tráfego.

Deve igualmente coligir o seguinte conjunto de informação:

- Análise dos instrumentos de planeamento territorial previstos/aprovados para a zona em causa;
- Caracterização da oferta e da procura de estacionamento, atendendo às necessidades dos residentes, equipamentos e atividades económicas;
- Efetuar levantamento de garagens existentes na área de intervenção;
- Caracterização das deslocações em modos ativos verificados na área de intervenção;
- Necessidades de acesso à zona (distribuição, rede transportes coletivos, etc.);
- Percursos utilizados pelos serviços de emergência;
- Localização de escolas, equipamentos de saúde, lares de idosos e outros geradores de deslocações;
- Levantamento e contabilização das atividades económicas existentes, comércio, serviços e equipamentos públicos;
- Avaliar, em articulação com os SMAS e demais empresas concessionárias, as intervenções necessárias em infraestruturas do subsolo.

Após a análise do conjunto da informação recolhida, esta fase do projeto deve produzir um diagnóstico da situação existente e, com base neste, elaborar um programa geral de intervenção com:

- Definição do grau de intervenção proposto para cada arruamento/espço público, que poderá ir desde a requalificação integral até á alteração pontual, em função das necessidades identificadas;
- Explicitação das principais opções de projeto;
- Definição das opções construtivas e tecnológicas fundamentais.

Complementarmente deve ainda realizar:

- Levantamento topográfico das áreas cujo grau de intervenção o justifique;

Elementos do Projeto Base e Projeto de Execução:

1. CONDICIONAMENTO DO ACESSO DE VEÍCULOS

1.1. Organização da Circulação Viária

- Definir os arruamentos em que não haverá circulação automóvel, ou seja, aqueles em que a circulação se restringirá ao acesso a garagens e aqueles em que a circulação será permitida a todos os veículos que tenham acesso à ZAAC;
- Definir os sentidos de circulação nos arruamentos que têm acesso de veículos.

1.2. Controle do Acesso

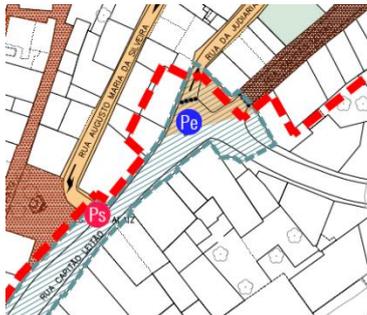


Fig. 3 – Exemplo de uma “Porta de entrada” e uma “Porta de saída”

- Os pontos de acesso à ZAAC, “Porta de entrada” e “Porta de saída” serão materializadas a partir das ruas que lhes dão acesso, implementando soluções físicas e eletrónicas adequadas ao controlo de acesso que se pretende estabelecer;
- As entradas devem ainda ser devidamente marcadas, de forma a que todos os utilizadores reconheçam que estão a entrar numa zona com características próprias e que, portanto, devem adaptar o seu comportamento;
- As soluções aplicáveis deverão assim passar pela aplicação conjugada de soluções de engenharia, de paisagismo e de sinalização;
- Face às intenções do Projeto de Implementação da ZAAC (PIZAAC) e tendo em consideração a necessidade de controlar:

Três (3) entradas na ZAAC:

- Rua Leonel Duarte Ferreira;
- Rua da Padaria;
- Rua da Judiaria.

Três (3) saídas da ZAAC:

- Rua Visconde Almeida Garrett;
- Rua Augusto Maria da Silveira;
- Travessa Henriques Nogueira.

Uma (1) entrada e saída da ZAAC:

- Rua do Castelo com Rua D. José de Mascarenhas.

E sendo o objetivo do PIZAAC proteger a zona de circulação automóvel desnecessária, cingindo-a apenas a certos utilizadores autorizados, residentes, empresas, comerciantes, táxis, TVDE, visitantes, filmagens e etc., o meio tecnologicamente mais recomendado será o pilarete retrátil.

- Este permitirá impedir qualquer veículo automóvel (mesmo quadriciclos, como os tuk tuk) de entrar indevidamente na ZAAC e paralelamente permitir a circulação livre de peões e velocípedes, não constituindo uma grande barreira arquitetónica. Dado a sua robustez estará também preparado para suportar intempéries, choques ou tentativas de vandalismo ligeiras;
- Para um funcionamento harmonioso com a vida da cidade, este sistema terá de ser controlado 24h por dia, todos os dias do ano e permitir o acesso a um veículo que apresente um identificador válido para o efeito;
- Deverá ser utilizado/proposto o seguinte sistema de controlo de identificação:
 - Através de leitura de matrícula [cameras License Plate Recognition (LPR)].
- O sistema de identificação através da leitura de matrícula do veículo será o mais adequado para uma gestão permanente por permitir:
 - Gestão rápida e eficaz dos acessos, sem necessidade de produzir cartões de identificação/dísticos;
 - Ter conhecimento dos tempos de permanência de um veículo no interior da ZAAC, sendo útil para atuar em casos do tempo de permanência do veículo ter sido excedido como, p.e., em operações de cargas e descargas;
 - Conceder acesso incondicional às entidades integrantes do Município, como por exemplo, garantir que (i) os veículos da frota da PSP; (ii) os veículos camarários em funções ou (iii) os serviços de recolha de RSU, conseguem aceder por matrícula à ZAAC, ao invés de atribuir cartões/dísticos para todas essas viaturas.

Em alternativa poderá ser estudado/proposto outro sistema de controlo de identificação que se considere mais adequado.

1.3. Regulamento da ZAAC

Deverá ser elaborado, em colaboração com a WeMob E.M.S.A., um regulamento para a ZAAC, que se deverá reger, entre outros, pelos seguintes princípios:

- Definir acesso e perfis de diferentes utilizadores, residentes, veículos prioritários, comerciantes, fornecedores, visitantes e transporte público;
- Definir acessos a garagens, ou parques nos logradouros, para estacionamento de residentes;
- Definir as condições, modo de operação e rápida acessibilidade a que se encontrarão sujeitos os veículos prioritários (polícia, bombeiros, recolha de lixo, etc.);
- Definir as regras de registo para acesso de residentes e outros utilizadores.

2. REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Elaborar projeto de requalificação do espaço público hierarquizado segundo o grau de intervenção definido no Estudo Prévio e que deverá dar resposta aos seguintes requisitos:

2.1. Princípios orientadores da intervenção

- Respeitar as tipologias e traça dos espaços envolventes tal como a partir da identificação dos pontos primordiais (locais com atividade urbana diferenciada, como praças, escolas, equipamentos etc.), deve ser definida uma estrutura urbana ordenada e legível e salvaguardada uma estrutura hierárquica clara das ruas e dos espaços;

- Elaborar projeto de requalificação do espaço público, incluindo: sinalética (excetuando a sinalética turística e dos espaços culturais que se encontra em desenvolvimento pela Divisão de Turismo), mobiliário urbano, pavimentos ou outros materiais diferenciados (coloração, textura ou orientação) e arborização por forma a tornar notória a presença de espaços sujeitos à presença do peão. Também a iluminação pública deverá contribuir para sublinhar a presença de medidas de acalmia e as zonas sujeitas à forte presença pedonal;
- Sempre que o grau de intervenção no espaço público o possibilite dever-se-á apostar na reutilização dos materiais pétreos existentes, caso o estado de conservação dos mesmos o permita;
- O mobiliário e equipamento urbano deve contribuir para conferir atratividade e funcionalidade ao espaço. Poderá ser estrategicamente colocado como barreira física à circulação automóvel e ao controlo da visibilidade. Por sua vez, não pode constituir obstáculo à circulação pedonal, nem à circulação de veículos de emergência;
- Prever e salvaguardar a circulação dos veículos mais exigentes que acedem à zona, designadamente os veículos de emergência, recorrendo aos meios físicos e eletrónicos adequados;
- Considerar ainda as orientações do PMPACA (Plano Municipal de Promoção da Acessibilidade no Concelho de Almada) nas intervenções nos espaços públicos urbanos particularmente sensíveis na ótica da consolidação de uma imagem favorável do ponto de vista turístico.

2.2. Definição do âmbito do Projeto

O projeto de requalificação do espaço público deverá responder ao seguinte programa:

- Fixar zonas de acesso automóvel interdito e condicionado;
- Definir forma de condicionamento das entradas e gestão dos acessos dos diferentes tipos de veículos;
- Propor, junto às portas de entrada e portas de saída, a colocação de impedimentos necessários ao estreitamento da(s) via(s) de forma a impossibilitar escapatória de veículos, nos casos aplicáveis;
- Avaliar a necessidade de promover alterações aos sentidos de trânsito propostos e assinalados na Planta geral da área de intervenção;
- Definir, para os diferentes arruamentos, a tipologia de espaço público e respetivo perfil transversal que melhor responda aos diversos modos de deslocação, promovendo soluções que eliminem barreiras arquitetónicas e privilegiem a circulação pedonal, ponderando, sempre que adequado, a partilha do espaço com a criação de zonas de coexistência;
- Definir o reordenamento do estacionamento, prevendo soluções que evitem o estacionamento irregular;
- Propor medidas de acalmia de tráfego as quais deverão impor obstáculos físicos à circulação dos veículos de modo a induzir no condutor a necessidade de circular a velocidades mais baixas, através de alterações físicas que conduzam a uma requalificação no espaço urbano;
- Elaborar projeto de drenagem de águas pluviais que dê resposta às alterações propostas de altimetria e perfil dos arruamentos;
- Definir a estrutura verde, nomeadamente espaços verdes e arborização, e respetiva rede de rega;
- Abordar as questões ambientais que melhorem as condições de conforto bioclimático e atenuem o efeito da ilha de calor urbano;
- Propor soluções de acessibilidade universal, privilegiando os modos ativos de deslocação;
- Estudar um percurso acessível, e perfeitamente identificável, desde os parques de estacionamento existentes na envolvente até à Casa da Cerca - Centro de Arte Contemporânea.
A Casa da Cerca recebeu obras de adaptação com o objetivo de melhorar as acessibilidades, intervindo-se nos vários espaços interiores e exteriores. Esta intervenção, realizada pela Câmara Municipal de Almada, foi cofinanciada pelo Turismo de Portugal/Programa Valorizar/Candidatura Experimente Almada + Acessível.
- Assegurar um percurso para a reativação do transporte público - tipo *Autocarro mini para Passageiros de Mobilidade Reduzida (PMR)*, da Carris Metropolitana, circular e que assegure a ligação ao Metro Sul do Tejo;
- Compatibilizar com o projeto piloto de trotinetes e bicicletas partilhadas;

- Definir o mobiliário urbano, sua tipologia, modelos e localização;
- Estabelecer soluções para deposição de resíduos sólidos em articulação com a Divisão de Gestão e Limpeza Urbana (DGLU);
- Elaborar projeto de sinalética;
- Estudar pontos críticos e/ou zonas de interesse, nomeadamente:
 - Propor o reordenamento do estacionamento existente na Praça Dr.ª Adelaide Coutinho e criar um acesso pedonal entre esta praça e a Rua da Cerca (localizada a uma cota inferior);
 - Restringir o estacionamento na zona pedonal que confina com a Rua Leonel Duarte Ferreira, no acesso ao equipamento de piscinas (atualmente encerrado), por forma a privilegiar a leitura ao Painele de Azulejos de Homenagem a Romeu Correia;
 - Reordenar o estacionamento e melhorar as condições de estadia e circulação pedonal do Largo 1º de Maio, considerando em particular o acesso à Igreja de Santiago;
 - Melhorar as condições de circulação e requalificação da Rua/Alameda/Travessa do Castelo;
 - Qualificar a Praceta José Mário de Oliveira, promovendo a alteração de pavimento e enterramento das infraestruturas.

2.3. Características técnicas e materiais

O projeto de requalificação do espaço público deverá dar resposta às seguintes características técnicas e materiais:

- Pavimentos – sempre que as opções de projeto impliquem a alteração de pavimentos, a definição dos novos pavimentos deverá ter em consideração o facto de se localizar num núcleo histórico, sendo objetivo da intervenção promover uma imagem qualificada deste tecido urbano e a uniformização dos materiais a utilizar em situações semelhantes. Dever-se-á privilegiar a utilização de pavimentos permeáveis ou semipermeáveis, por forma a aumentar a capacidade de retenção e infiltração dos solos. Os pavimentos a utilizar deverão ainda ser adequados ao tipo de circulação, nobres, resistentes e de fácil manutenção;
- Estrutura verde / Material vegetal - as novas árvores a plantar em caldeira deverão possuir as características morfológicas e fisiológicas compatíveis com o local em que se inserem. As espécies a utilizar nos diferentes estratos de vegetação deverão ser rústicas, resistentes, bem-adaptadas às condições edafoclimáticas da zona e de fácil manutenção. Deve-se privilegiar a utilização de flora autóctone. A solução a adotar nos canteiros/caldeiras de árvores, deverá, sempre que possível, permitir o escoamento de águas pluviais das áreas pedonais para o seu interior.
- Drenagem de águas pluviais – todo o espaço público deverá apresentar as pendentes necessárias ao escoamento e recolha das águas pluviais. As águas deverão preferencialmente ser afastadas do edifício, evitando-se as situações de pontos baixos, sem saída por escorrimento superficial. As zonas verdes que eventualmente sejam contidas por muretes, deverão possuir drenagem adequada. Uma vez que os SMAS de Almada preveem intervir nas redes de drenagem de águas residuais, domésticas e pluviais, o projeto de drenagem a elaborar deverá ser compatibilizado com as intenções dessa entidade;
- Rede de rega - todos os espaços com revestimento vegetal e árvores em caldeira deverão ser dotadas de sistema de rega semiautomático. Deve ainda ser prevista a existência de uma rede de adução de água paralela para ligação rápida de mangueiras;
- Mobiliário urbano - deverá ser proposta a instalação de novo mobiliário urbano, compatível no seu desenho e localização com as funções e usos da área em estudo. Tal como relativamente aos pavimentos, a escolha e uniformização do mobiliário deverá promover uma imagem qualificada deste tecido urbano. O mobiliário deverá ter as características de resistência e fácil manutenção adequadas à instalação em espaço público;
- Iluminação Pública - encontra-se em desenvolvimento um procedimento concursal para a substituição integral das luminárias existentes por luminárias LED na rede pública de iluminação pública, onde está incluída a zona de Almada Velha. Será da responsabilidade dos concorrentes apresentarem soluções alternativas à lanterna tipo Almada Velha, com as seguintes condições mínimas:

- Aparelho tipo lanterna com a mesma traça arquitetónica da existente, com vários tipos de fixação em função do arruamento (em postaleta de gachada, em braço em poste ou coluna metálica, suspensa);
- Luminárias de tipologia Lanterna (L)

Características mecânicas:

- Lanterna para zona histórica e não histórica;
- Lanterna de formato quadrangular integralmente constituída em liga de alumínio injetado a alta pressão EN AC 47100 de acordo com a norma EN 1706, que permite uma elevada dissipação térmica e elevada resistência à corrosão, não sendo admitidas peças plásticas em contacto com o exterior;
- Acabamento com utilização do processo de pintura eletrostática, com tinta de poliéster em RAL6009 (verde garrafa), com espessura mínima adequado para aplicações em ambientes com orla costeira;
- Difusor em vidro liso plano e temperado, extra claro;
- Índice de resistência mínimo ao impacto mecânico: igual ou superior IK08 segundo IEC EN 62262;
- Índice de proteção global (bloco ótico, compartimento de acessórios e de ligação à rede): IP66 segundo EN 60598-1 e IEC 60529, garantido a estanquicidade integral da luminária;
- Lanterna preparada para incorporação de sistema de telegestão, equipada com ficha Nema ou equivalente;
- Acesso direto aos módulos LED, driver e acessórios eletrónicos, garantindo uma fácil manutenção no local de instalação;
- A lanterna deverá permitir vários tipos de montagem, nomeadamente: suspensa, em aranha, a topo de coluna e em outras a adaptar ao apoio existente.

Características fotométricas:

- Várias distribuições fotométricas disponíveis, com mínimo de dez tipos de lentes diferentes que permite adaptação às características específicas do local;
- Apenas são admitidos LEDs do tipo “High Power” não sendo admitidos sistemas de tecnologia multichip, mid-power ou COB;
- Sistema ótico com lentes secundárias em PMMA;
- Garantia de um nível mínimo de manutenção de fluxo do LED L90B10 às 100.000 horas, de acordo com o normativo LM80/TM21 para um $T_s=85^\circ\text{C}$ e $I=700\text{mA}$;
- Temperatura de Cor: $3000\pm 300\text{K}$;
- Índice de restituição cromática $\text{IRC}\geq 70$;
- Eficácia da luminária (lumens/watt) $\geq 115\text{lm/W}$;
- Temperatura de funcionamento, $T_a 35^\circ\text{C}$;
- Luminária com corta circuito fusível para rede aérea;
- Proteção contra sobretensões de 10kV do tipo SPD externo ao driver.
- Certificações / Qualificações:
- Ficha Técnica da Luminária;
- Declaração de Conformidade CE;
- Certificação Internacional ENEC;
- Relatório de fotometria emitido por laboratório acreditado segundo a ISO 17025 e a EN13032-4 (temperatura ambiente, potência nominal, fluxo luminoso da luminária à potência nominal, eficácia em lm/W e ULOR);

- Relatório de manutenção do fluxo do LED de acordo com o normativo LM80TM21 emitido por laboratório acreditado;
- Ficheiros oficiais das fotometrias das luminárias para cada configuração proposta, em formato LDT, para utilização em software Dialux;
- O modelo de luminária deve constar da Lista de luminárias Qualificadas pela EDP Distribuição de acordo com a DNT-C71-411/N.

Deverá ser proposta uma cor para as lanternas.

2.4. Zonas de Transição

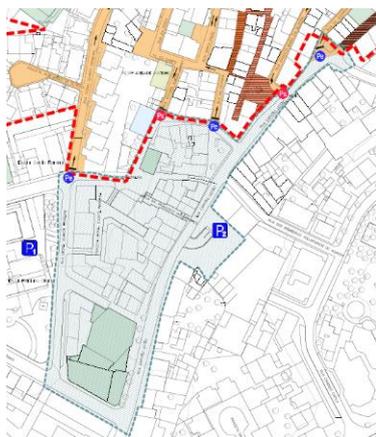


Fig. 4 - Área de transição 1, Rua Capitão Leitão

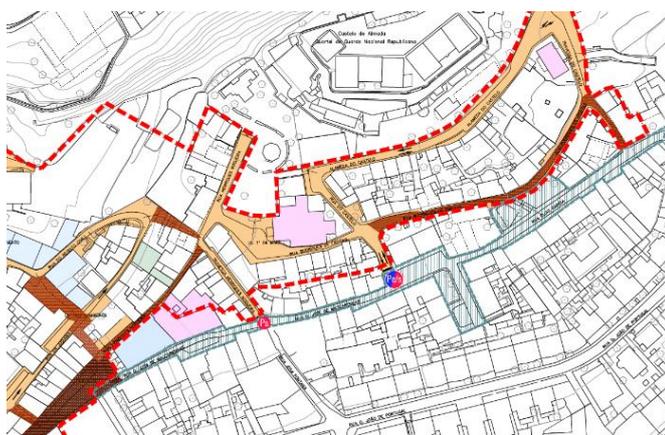


Fig. 5 - Área de transição 2, Rua Dom José de Mascarenhas e Rua Elias Garcia

As Zonas de Transição encontram-se na vizinhança da ZAAC e deverão transmitir aos automobilistas a perceção de que se estão a aproximar de uma zona com essas características, nomeadamente:

- Apresentar-se como zonas de velocidade reduzida sendo propostas medidas de acalmia e avaliada a necessidade de introdução de medidas de melhoria da acessibilidade pedonal;
- Definir soluções de intervenção nestas áreas, nomeadamente pré-avisos, estreitamento de vias, gincanas, medidas de apoio aos peões, ou seja, a definição e proposta de um conjunto alargado de medidas que “informem” o utilizador que se está na aproximação de uma Zona de Acesso Automóvel Condicionado;
- Estudar a zona de estadia existente na Rua Elias Garcia (Área de transição 2), por forma a melhorar o seu usufruto pela população.
- Assegurar a requalificação do espaço sobre o estacionamento da Rua Capitão Leitão (P2).
- Acautelar que é garantido o acesso pedonal/tomada e largada de passageiros/cargas e descargas /estacionamento ao equipamento da Santa Casa da Misericórdia de Almada.

2.5. Faseamento da intervenção

Atendendo à extensão e características urbanas da área de intervenção tornar-se-á necessário atribuir prioridades de intervenção para cada arruamento e definir um faseamento para as diferentes tarefas, empreitadas e obras.

Nesse sentido deverá a proposta de intervenção a apresentar para o espaço público ter em consideração e ser compatibilizada com o projeto de execução, em revisão, para a Renovação das Redes de Drenagem e Abastecimento de Água, da responsabilidade dos SMAS Almada.

Para uma melhor perceção das prioridades de intervenção deverá ser elaborada Planta com uma proposta de faseamento das intervenções na fase de projeto base, para possibilitar a organização do projeto de execução em função desse faseamento.

INDICAÇÃO GERAL DOS PRAZOS PARA O COMPROMISSO DO DEPARTAMENTO/ FASES E PRAZOS

1.ª Fase — Elaboração de Estudo Prévio — 45 dias

2.ª Fase — Elaboração de Projeto Base — 30 dias para elaboração da proposta, após aceitação do Estudo Prévio

3.ª Fase — Elaboração de Projeto de Execução — 60 dias para elaboração da proposta, após aceitação do Projeto Base

No final de cada fase todas as peças dos projetos das várias especialidades serão desenvolvidas de acordo com o detalhe preconizado na Portaria n.º 701 – H/2008 de 29 de julho, tendo ainda presente, como base de trabalho, as Normas para Elaboração de projetos do LNEC, respetivamente.

CONSTITUIÇÃO DA EQUIPA TÉCNICA

A equipa técnica multidisciplinar responsável pela elaboração do plano deverá constituir-se conforme estipulado na legislação aplicável, integrando técnicos (um dos quais será coordenador), com experiência profissional efetiva de pelo menos três anos, com as especialidades aos quais se associam as principais competências:

Arquitetura; Arquitetura Paisagista; Urbanismo; Engenharia nas diversas especialidades (civil, eletrotécnica, vias de comunicação e telecomunicações).

CONCLUSÕES/RECOMENDAÇÕES/CONDICIONANTES

No desenvolvimento da proposta deverão ser consideradas pelos concorrentes as seguintes condicionantes:

- Localiza-se dentro dos limites da Área de Reabilitação Urbana - ARU de Almada e em Área Consolidada e Núcleos Históricos;
- Na Zona Geral de Proteção do Monumento de Interesse Público (MIP) da Igreja da Misericórdia (Portaria 404/2013 D.R. 2ª Série nº117 de 20-06-2013);
- Em Zona Especial de Proteção – ZEP, (Portaria 48/2014, de 21 de janeiro), do Imóvel de Interesse Público (IIP) do Palácio da Cerca (Decreto n.º 2/96, publicado no D.R. 1ªsérie-B, n.º 56, de 6 de março);
- Confronta com o Sítio de interesse Público (SIP) e Zona Especial de Proteção (ZEP) da Estação Arqueológica da Quinta do Almaraz (Portaria n.º 266/2013, publicado no D.R. 2ªsérie, n.º 90, de 10 de maio);
- Confronta com o Cinema da Sociedade Filarmónica Incrível Almadense (SFIA) – Monumento de Interesse Municipal (MIM), edital n.º 530/2021. DR, 2ªsérie, n.º 91 de 11 maio 2021;
- Edifícios do Cineteatro e Cinema da Academia de Instrução e Recreio Familiar Almadense – Monumento de Interesse Municipal (MIM), Declaração de retificação n.º 367/2021. D.R., 2ªsérie, n.º 93 de 13 maio 2021;
- Insere-se em Proteção de Instalações Especiais – Área de Servidão ao Aeroporto de Lisboa e à base Aérea do Montijo, parcialmente em área da Administração do Porto de Lisboa (APL) e em área de Reserva Ecológica Nacional (REN);
- Existência de um estudo/projeto geomecânico de estabilidade da vertente do Olho de Boi, que se encontra a ser desenvolvido pela Proteção Civil;
- Existência de projeto piloto de trotinetes e bicicletas partilhadas no concelho de Almada, o qual implicará a existência de docas de estacionamento destes equipamentos na área afeta a este programa preliminar, que

deverão ser levadas em conta na fase de projeto para compatibilização, deslocalização, realocação, incremento e/ou diminuição de docas, entre outras;

- Assegurar o acompanhamento arqueológico em toda a área, quando as intervenções impliquem escavações abaixo dos 30cm;
- A Divisão de Museus e Património Cultural poderá aproveitar as intervenções para efetuar escavações arqueológicas, em locais previamente determinados, pelo que o faseamento dos trabalhos deverá ser articulado com a referida divisão.

Deste modo na área de intervenção, mediante as propostas do Programa Base, podem implicar a consulta às seguintes entidades:

- DGPC – Direção Geral do Património Cultural;
- CCDRLVT - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
- APA – Agência Portuguesa do Ambiente;
- APL – Administração do Porto de Lisboa;
- ANA — Aeroportos e Navegação Aérea;
- Concessionários das redes de infraestruturas, Transportes, Comunicações e Energia.

ANEXOS AO PROGRAMA PRELIMINAR

Fazem parte integrante do presente documento os seguintes anexos:

- a) Anexo 1.A **Cartografia digital da área de intervenção** [.dwg e .pdf]
- b) Anexo 1.B **Planta geral da área de intervenção** [.dwg e .pdf]
- c) Anexo 1.C **Planta das Zonas de Proteção ao Património** [.dwg e .pdf]
- d) Anexo 1.D **Ortofotomapa** [.tif e .pdf]
- e) Anexo 1.E **Cadastro da rede de gás natural** [.pdf]
- f) Anexo 1.F **Cadastro da rede de águas** [.pdf]
- g) Anexo 1.G **Cadastro da rede de águas residuais e pluviais** [.pdf]
- h) Anexo 1.H **Cadastro da rede de distribuição de eletricidade** [.dxf e .pdf]
- i) Anexo 1.I **Cadastro da rede de infraestruturas de telecomunicações** [.pdf]

OMISSÕES

Em tudo o que se considerar omissa no presente programa deverão ser respeitadas todas as disposições da legislação em vigor.

APROVAÇÃO DO PROGRAMA PRELIMINAR

Despacho do Chefe de Divisão: Aprovado. / /

Despacho do Diretor de Departamento: / /

Despacho do Diretor Municipal: / /

Despacho da Administração: / /