

PLANO DE TRÂNSITO DO SÍTIO DA NAZARÉ



hbr



INTRODUÇÃO

Âmbito e Enquadramento

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

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



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

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

Para a elaboração do presente Plano de Trânsito foi-nos disponibilizado um Estudo existente na Câmara Municipal, datado de 2010, que serviu de base para a elaboração do presente estudo, tendo sido necessário proceder a uma atualização e reajustamento da Cartografia existente.

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

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

- Engenharia de tráfego e segurança rodoviária

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

- Fiscalização

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

- Educação

Destaca-se a importância decisiva de uma mudança de atitudes da parte dos que circulam, promovendo e incentivando o exercício da cidadania e a necessidade de fomentar a promoção de discussão das propostas de intervenção viárias por parte dos diferentes sectores da população, conseguida, nomeadamente pela promoção e desenvolvimento de ações de educação no âmbito da segurança rodoviária. Estas ações deverão ser criativas e cativar o interesse da população.

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

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

2. CARACTERIZAÇÃO E FUNCIONAMENTO DA REDE VIÁRIA

2.1 Sítio da Nazaré | situação existente

O Sítio da Nazaré, no contexto da Vila da Nazaré é tradicionalmente um dos pontos fortes do triângulo funcional, Praia-Sítio-Pederneira, em que assenta a estrutura urbana da Nazaré.



Figura 1 e 2 – Sítio da Nazaré (área de intervenção e Centro Histórico; Fonte: Google Maps)

Constitui um povoamento lendário e fortemente ligado ao culto Mariano, que se traduz numa forte afluência sazonal de visitantes nos espaços de culto, nomeadamente no Santuário e miradouro.

Da sua malha urbana, para além do Santuário e espaço adjacente, destaca-se também um conjunto de edifícios de grande valor patrimonial como a Ermida da N^ª Sr^ª da Memória, o Palácio Real, o Teatro Chaby Pinheiro, o Museu Dr. Joaquim Manso, O Hospital da Confraria da N^ª Sr^ª da Nazaré, o Forte de S. Miguel, a Praça de Touros e as

Casas de Romeiros. Todo este conjunto de inegável valor patrimonial atraía inúmeros visitantes ao longo dos tempos.

A este forte atrativo em termos turísticos, juntou-se, recentemente, uma enorme afluência de praticantes e adeptos de surf, desencadeada pelo fenómeno das “ondas gigantes” da Praia do Norte. Este fenómeno conferiu ao Sítio da Nazaré uma enorme projeção internacional, constituindo-se como um ícone do surf a nível mundial, e originando uma fortíssima atração turística.

Com uma malha urbana fortemente marcada pela existência do Santuário e largo adjacente (preparada para receber sazonalmente os romeiros), confronta-se agora com a visita destes turistas, e o movimento acrescido para o Forte de S. Miguel, agravando fortemente a pressão sobre o espaço público e os problemas de circulação e estacionamento já existentes.

O traçado da rede viária do Sítio (particularmente no centro histórico), com ruas estreitas, com bastantes sentidos únicos que convergem para o Santuário, obrigam todo o trânsito a confluir para um mesmo ponto, estrangulando o seu fluxo.

A par disso, as ruas estreitas e passeios muitas vezes inexistentes dificultam a circulação de peões e automóveis, e claro, escasseiam as áreas de estacionamento.



Fotos 1 e 2 – Ruas estreitas do centro histórico do Sítio

A forte sazonalidade da Vila da Nazaré traz consigo problemas acrescidos durante o período estival, com o aumento de visitantes e turistas, o aumento do tráfego e a necessidade de mais espaço para estacionamento, numa área relativamente reduzida que

constitui o centro da localidade, onde se concentram os principais pontos de visita e de comércio, nomeadamente, Santuário, miradouro, restaurantes.



Fotos 3 a 6 – Estacionamento desordenado

Fora do centro histórico, nas novas áreas residenciais, a realidade é bem distinta, com a existência de áreas de estacionamento e da faixa de rodagem bem dimensionadas e passeios de ambos os lados da estrada. Aqui a maioria das casas possui garagem e os lugares de estacionamento são em número suficiente e, estão, na sua maioria, demarcados.

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

Podemos concluir, que no núcleo mais antigo do Sítio (centro histórico) as ruas são estreitas, e muitas vezes, não existem passeios, criando problemas de acessibilidade e circulação. O trânsito e o estacionamento processam-se, de forma desordenada e pouco fluida assumindo, por vezes, um carácter caótico.

Em resumo, e tendo, também, em conta o assinalado no ARU¹ do Sítio, destacamos, como principais problemas:

- Excessiva pressão sobre o espaço público e carácter caótico da sua ocupação;
- Condições de circulação, fisicamente, muito limitadas, em particular para os autocarros de turismo, necessitando da criação de alternativas de trânsito e de mobilidade;
- Estacionamento caótico e em zonas de risco (cabegas do promontório);
- Necessidade de controlo da estabilidade da falésia;
- Estacionamento desordenado, dificultando a mobilidade quotidiana, e gerando potenciais situações de risco;
- Falta de espaços de estacionamento que se acentua nos meses de verão;
- Congestionamento de trânsito nos meses de verão e de em épocas de eventos ligados ao fenómeno das "ondas gigantes".

2.1 CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL vs CIRCULAÇÃO PEDONAL

2.1.1 Proposta

Em termos hierárquicos podemos distinguir, claramente, uma Rede Principal constituída, sobretudo, pela Rua 25 de abril que representa a principal porta de entrada no Sítio, uma Rede Secundária (que engloba as vias distribuidoras locais) e a Rede Local (que permite a acessibilidade local).

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

- Vias com 2 sentidos;

Que constituem a Rede Principal, com especial destaque para a Rua 25 de abril, a estrada do pinhal, a EN 242-5 – estrada do farol, e a maioria das novas áreas residenciais.

- Vias com 1 sentido (sentido único) - destacamos, a Rua do Forno da Cal, a Rua da Serração e a Rua da Fonte Nova (proposta).

¹ ARU – Proposta de delimitação das áreas de reabilitação urbana da Praia da Nazaré, Sítio da Nazaré e Pederneira. Março, 2016

- Acesso local – 2 sentidos;

Em conjunto constituem a grande maioria das vias e representam praticamente todo o núcleo mais antigo – centro histórico. São as vias de distribuição de tráfego.

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

Face a este notável aumento da procura do Sítio devido em grande parte, à forte atratividade da Praia do Norte e do fenómeno das “ondas gigantes”, e ainda que fora do âmbito do presente Estudo, assinala-se a necessidade de implementar alternativas de circulação e de entrada no Sítio, para este elevado número de visitantes.

Com o intuito de canalizar este trânsito para uma área mais próxima da praia do Norte, e evitando a passagem pelo Centro do Sítio, aponta-se como possibilidade, a ligação da rotunda da Praça Maria do Mar à rotunda da Praia de Norte. Criando condições de estacionamento no local, e a transferência dos visitantes desde este ponto até ao Centro e restantes áreas de atração turística, promovendo, sobretudo, as deslocações de modo suave.

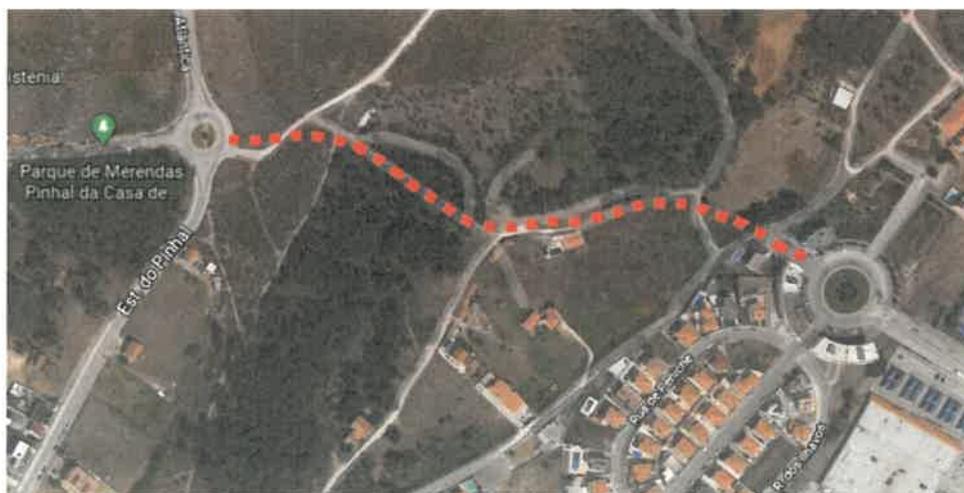


Figura 3 – Possível ligação rodoviária entre a Rotunda da Praça Maria do Mar e a Rotunda da Praia do Norte; Fonte: Google Earth

Assim, as propostas para a circulação automóvel e pedonal, para o Sítio, incidem, fundamentalmente, em:

- Alteração de sentidos de trânsito no sentido de promover uma maior fluidez do trânsito;
- Criação de um maior número de vias de sentido único;

- Vias exclusivamente dedicadas ao acesso de moradores e garagem (vias públicas sem saída);
- Vias exclusivamente pedonais (vedadas ao trânsito automóvel);
- Implantação de Sinalização vertical e horizontal - pinturas e marcas rodoviárias de ordenamento de trânsito, paragem e estacionamento;
- Medidas de acalmia de trânsito e redução de velocidade dos veículos motorizados;
- Pintura do eixo da via e delimitação das bermas;
- Renovação e reforço de sinalização vertical e novas marcas rodoviárias;
- Implementação de zonas com limite de velocidade de 40Km – ZONA RESIDENCIAL;
- Implantação de travessias de nível para peões (passadeiras) em pontos mais adequados para controle da velocidade e segurança dos peões;
- Ordenamento do trânsito e estacionamento, com a proposta de estacionamento demarcado.

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

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

3. ESTACIONAMENTO

No núcleo antigo do Sítio verifica-se uma enorme pressão na procura de lugares de estacionamento. Como foi referido anteriormente, à demanda do Sítio por turismo de cariz religioso, juntou-se atualmente, a enorme afluência de turistas ligados ao fenómeno das “ondas gigantes” na Praia do Norte, o que se traduziu numa enorme pressão em termos de circulação automóvel e necessidade de lugares de estacionamento.

Consequência disso, o estacionamento faz-se, muitas vezes, de forma desordenada e abusiva, dando origem a estrangulamentos do trânsito, comprometendo a sua fluidez.

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

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

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

Junto à estrada do Farol, no acesso ao Forte de S. Miguel, existem espaços onde atualmente é permitido o estacionamento. Pela sua natureza e localização, estes espaços deveriam ser claramente definidos e requalificados pelas entidades competentes, para evitar estacionamento abusivos, e que se coloque em risco o território e os próprios utentes. É o caso do estacionamento representado na figura 4.



Figura 4 – Área de estacionamento a requalificar; Fonte: Google Earth

Ainda com o intuito de evitar congestionamento no trânsito e circulação no acesso à área do Forte de S. Miguel, sugere-se a implementação de um sistema de contagem de veículos

(localizado junto da farmácia), que impeça a passagem das viaturas nesse sentido, quando não houver lugares de estacionamento disponíveis, evitando o caos no trânsito nessa área. Este estacionamento deveria, também, ser de permanência limitada.

Também sentido de minorar as dificuldades de trânsito e promover a melhoria de acessos e circulação pedonal e o ordenamento dos lugares de estacionamento, têm vindo a ser requalificados espaços como o Largo da Praça de Touros (estacionamento de ligeiros e motociclos) e o Largo da Fonte Velha (estacionamento de ligeiros e autocarros).

No entanto, estas intervenções revelam-se manifestamente insuficientes para resolver a carência de lugares de estacionamento nas épocas de maior afluência de turistas. Consideramos, assim, que seria muito oportuna a construção de um parque de estacionamento, fora do centro histórico (como foi referido anteriormente), bem dimensionado e sinalizado, com transporte dos visitantes a partir daí para o centro histórico e áreas de maior interesse turístico, que pudesse colmatar a falta de lugares de estacionamento nesta área.

Em suma, os grandes objetivos desta proposta passam por:

- Ordenamento das áreas de estacionamento;
- Aumentar a oferta de estacionamento público;
- Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal no espaço público;
- Promover uma maior fluidez da circulação automóvel e pedonal, beneficiando ambos;
- Consolidar a hierarquia da rede rodoviária.

4. TRANSPORTES PÚBLICOS E TURÍSTICOS

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

Os corredores de circulação dos Transportes Públicos Urbanos estão definidos e implementados pelos serviços competentes e encontram-se em pleno funcionamento, com linhas e pontos de paragem estabelecidos. Nesta peça desenhada são assinaladas as paragens e abrigos de passageiros existentes e novos pontos de paragem são propostos.

Relativamente aos corredores de circulação para os veículos pesados de turismo, não existe, atualmente, orientação preferencial assinalada através da sinalização. Sabendo de antemão que a rede viária do núcleo mais antigo do Sítio apresenta fortes condicionantes para suportar veículos destas dimensões, estabelecem-se aqui corredores preferenciais para a circulação destes veículos (ver Peça Desenhada 05).

A pressão dos veículos pesados de turismo, faz-se sentir com maior incidência no verão e em datas de peregrinação a Fátima e a N^ª Sr^ª da Nazaré, por isso, existem atualmente 9 lugares de estacionamento disponíveis no Largo da Fonte Velha, situado junto ao Santuário de N^ª S^ª da Nazaré.

De salientar a necessidade de “desviar” estes veículos do centro histórico, como foi atrás referido, criando condições para o seu estacionamento adequado e o transporte dos visitantes até ao centro histórico, promovendo, preferencialmente, os modos suaves de deslocação.

5. SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA

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

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

Esta tarefa é da responsabilidade do Gabinete de Trânsito do Município da Nazaré, ao qual deverão ser reportadas todas as ocorrências relativas a esta temática. É da sua responsabilidade, também, a organização do trânsito e das acessibilidades, passando pela inclusão de pessoas com mobilidade reduzida, e tantos outros desafios relacionados com o trânsito, visando sempre o bem-estar e a qualidade de vida de todos os cidadãos.

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

- Alteração dos sentidos de trânsito em algumas vias, no sentido de promover uma maior fluidez do trânsito;
- Definição das zonas de estacionamento proibido e novas áreas de estacionamento (demarcado e pintado);
- Definição de novas zonas de velocidade limitada, 40Km/h, em áreas residenciais, no sentido de promover a acalmia do trânsito;
- Renovação da sinalética existente (substituição de sinais antigos ou danificados);
- Nova sinalização rodoviária horizontal – marcas e pinturas – implementação de novas marcas rodoviárias horizontais de trânsito: linhas contínuas e linhas descontínuas, linhas em ziguezague (paragem de autocarros), marcas stop, marcas de restrição ao estacionamento (discriminadas no Caderno Técnico de Encargos);

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

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

A sinalização vertical obedecerá a todas as características definidas no RST – Regulamento de Sinalização do Trânsito (Decreto Regulamentar 22-A/98 de 1 de Outubro, Decreto Regulamentar n.º 41/2002 de 20 de Agosto, Decreto Regulamentar n.º 13/2003 de 26 de Junho, Decreto-Lei n.º 39/2010 de 26 de Abril, Decreto Regulamentar n.º 2/2011 de 3 de Março e Decreto Regulamentar n.º 6/2019 de 22 de outubro), Norma de Sinalização Vertical de Orientação de 1992, a Norma de Marcas Rodoviárias de 1995, o Decreto Regulamentar n.º 22-A/98 de 1 de Outubro, o Decreto Regulamentar n.º 41/2002 de 20 de Agosto e demais recomendações desenvolvidas pelas entidades competentes.

Técnico responsável

Isabel Maurício | Arq^{ta} Paisagista

