



**Desenhamos** cidades,  
gerimos **mobilidades**



## **Ciclovia e canais pedonais da R. Floresta até à Entrada de Sines**

**CARTA DE REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO  
PÚBLICO  
E IMAGEM DA CIDADE DE SINES**

### **Proposta de Programa Base**

julho 2016

## Índice

<b>1. Enquadramento .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Área de intervenção.....</b>	<b>3</b>
<b>3. A Proposta.....</b>	<b>6</b>
ÁREA DE INTERVENÇÃO 1.1   RUA E ESTRADA DA FLORESTA .....	8
ÁREA DE INTERVENÇÃO 1.2   ENTRADA DE SINES E AV. D. PEDRO I .....	9

## 1. Enquadramento

Ao longo dos últimos anos a cidade de Sines registou profundas mudanças na ocupação do seu território, tendo como consequência atual as diferentes formas de organização espacial, decorrentes também das diferentes morfologias do território.

Estando em curso o desenvolvimento da **Carta de Qualificação do Espaço Público e Imagem da Cidade de Sines**, um documento de análise ao estado atual do espaço público da cidade e consequente estratégia de intervenção e desenvolvimento, a implementação de ciclovia e canais pedonais na **Rua e Estrada da Floresta até à Entrada de Sines**, surge como projeto prioritário de intervenção.

A dinâmica urbana da cidade de Sines traduziu-se num gradual alargamento do seu perímetro urbano, assim como à emergência de novos espaços de atividades económicas e equipamentos coletivos com localização periférica em relação ao centro da cidade, algo determinado pela própria natureza e áreas de implantação requeridas por estas atividades e equipamentos.

Como consequência, a área norte da cidade de Sines depara-se atualmente com constrangimentos ao nível da mobilidade não motorizada da população residente, carecendo de uma intervenção orientada para a criação de condições de suporte à utilização dos modos suaves neste setor da cidade; reforço das condições de segurança da circulação pedonal e em bicicleta; melhoria da articulação entre os espaços-canaís vocacionados para os diferentes modos (circulação automóvel, em bicicleta e pedonal); promoção das conexões de percursos necessárias para o reforço da lógica de rede e para uma melhor integração no sistema de mobilidade.

A **Requalificação da Rua e Estrada da Floresta até à entrada de Sines** compreende a requalificação de percursos pedonais e cicláveis, eliminação de pontos de conflito e melhoria da articulação entre modos de mobilidade, conclusão das vias necessárias à melhoria da conectividade do sistema de mobilidade e enquadramento paisagístico.

Esta proposta pretende ainda dotar alguns troços destes arruamentos de bolsas de estacionamento e corredores verdes com arborização, visando melhorar as condições de suporte às deslocações em modos suaves numa área da cidade com diversos equipamentos, potenciando a apropriação e vivência social do espaço público pela comunidade.



## 2. Área de intervenção



Figura 1 Localização da área de proposta

A proposta para o reperfilamento da Rua e Estrada da Floresta e continuação até à Avenida D. Pedro I compreende uma área de cerca de 16.620 m<sup>2</sup>, ao longo de 1.935 metros de extensão de arruamento e apresenta soluções para a resolução dos vários problemas que enunciamos seguidamente.

A Estrada da Floresta caracteriza-se pelo seu traçado linear contínuo, com perfil tipo 1+1 de via, com duplo sentido, com orografia geralmente plana, cuja estrutura edificada se apresenta com baixa qualidade. As áreas e canais de circulação afetas à Estrada da Floresta não apresentam condições mínimas de segurança e conforto urbano.

Em toda a extensão do arruamento denota-se a falta de elementos básicos constituintes de espaços públicos de qualidade, como passeios para circulação pedonal e arborização. O perfil do arruamento destinado à circulação automóvel encontra-se bem dimensionado, mas visualmente “mal rematado” pela falta de passeios e estacionamento definidos.



Figura 2 Início da Estrada da Floresta

Na área residencial, o perfil do arruamento tem dimensões bastante generosas, com espaço para podermos implementar estacionamento regrados, passeios com as dimensões mínimas exigidas (e até mais amplos em certas zonas), ciclovia bidirecional e ainda corredores verdes e/ou de arborização.

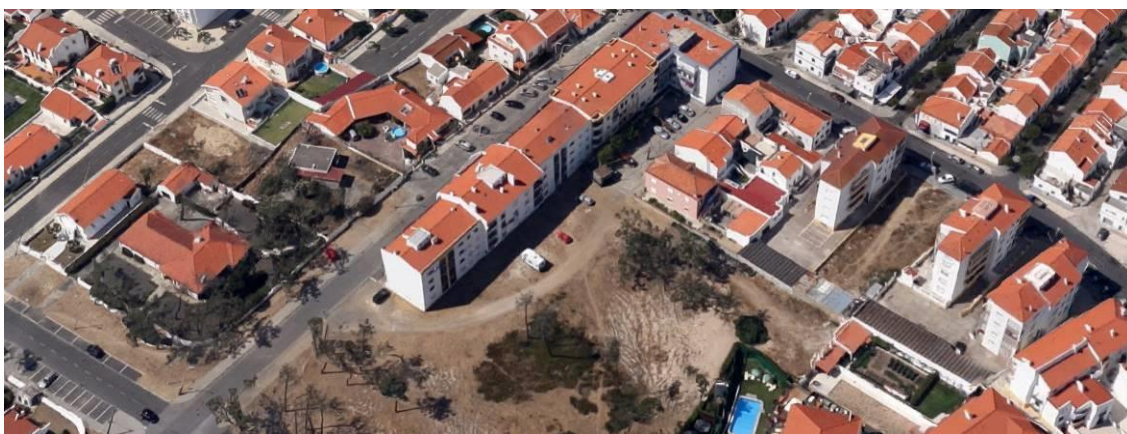


Figura 3 Vista aérea da Estrada da Floresta

A falta de corredores verdes ao longo da área de intervenção agrava a impermeabilização do solo e, consequentemente, provoca ilhas de calor e desconforto ao percorrer esta rua residencial. A segurança do peão é também comprometida pela indefinição dos canais de circulação pedonal.



Figura 4 Vista da Estrada da Floresta



A grande infraestrutura viária que circunda a cidade – o IP8, define uma barreira quase intransponível pelo peão, quando não oferece condições de atravessamento transversal regulamentares. A ausência de passeios e passadeiras nestes pontos em conformidade com a lei (na sua dimensão e demarcação), são as problemáticas centrais que se apontam. Principalmente quando a zona comercial da cidade se constrói e define a norte desta infraestrutura, não dispondo de ligações confortáveis neste trajeto tão usado diariamente. O peão é obrigado a utilizar as bermas da via automóvel, na rotunda superior ao IP8, no seu percurso até às compras e na volta para casa, expondo-se a um perigo e falta de segurança.



Figura 5 Vista da rotunda superior ao IP8

A área de intervenção remata na Avenida D. Pedro I, que é “A entrada de Sines” por excelência, no entanto, como podemos verificar na figura 6, apresenta-se completamente descaracterizada, sobredimensionada, sem passeios ou canais arborizados.



Figura 6 Vista da Avenida D. Pedro I

### 3. A Proposta

O desenho urbano de muitas cidades portuguesas, e Sines não é exceção, surge na maior parte das vezes em resposta ao transporte individual. Apenas uma pequena parte das intervenções que se vão executando estão pensadas para favorecer as deslocações a pé e de bicicleta. A falta de planeamento das vias e uma visão estratégica para a mobilidade urbana sustentável, levam a que os peões circulem a par de importantes fluxos automóveis e a que ciclistas circulem no passeio, aumentando a insegurança e desconforto para quem percorre a cidade. Esta situação pode ser revertida através de um desenho urbano que reconheça o peão e o ciclista como protagonistas da mobilidade. Sines possui uma localização e enquadramento invejáveis. Contudo, alguns arruamentos que compõem a rede viária, demonstram a evolução da cidade e o seu crescimento que priorizou o tráfego automóvel e a logística industrial.

Com a apresentação deste estudo pretendemos, com a Câmara Municipal de Sines, estabelecer uma possível estratégia para a sua requalificação e consequente regeneração da vivência social local, apresentando-se as principais medidas de intervenção:

- Reperfilamento da Rua e Estrada da Floresta até à Entrada de Sines, com introdução dos modos suaves – ciclovias e canais pedonais contínuos e acessíveis, garantindo-se melhores condições de segurança e de conforto de circulação;
- Promoção do andar a pé entre as Zonas habitacionais, como o Bairro do Farol, Bairro do Operário, Bairro Marítimo e a Zona escolar – Escola Secundária Vasco da Gama - bem como a extensão Nordeste que faz ligação com a zona comercial e desportiva;
- Eliminação de pontos de conflito entre a circulação automóvel e a circulação em modos suaves;
- Dotação de Arborização e outros elementos de sombra;
- Reformulação da Iluminação pública;
- Conclusão das vias necessárias à melhoria da conectividade do sistema de mobilidade, incluindo o enquadramento paisagístico.
- Resolução dos atravessamentos pedonais e cicláveis com medidas complementares de segurança – sinais luminosos ou refletos com sensor de atravessamento (nomeadamente nas saídas/entradas da rotunda sobre o IP8).

Pretendemos contribuir para o controlo dos limites de velocidade na área de intervenção, através de medidas de acalmia de tráfego e o próprio redesenho do perfil de rua serão importantes contributos para uma gestão mais ajustada e sustentável das infraestruturas que compõem a rede viária.

Simultaneamente, esta intervenção fomenta a equidade social no acesso a bens e serviços, e contribui para a qualificação e apropriação do espaço público, reforçando as dinâmicas socioeconómicas na área de intervenção.

A proposta será apresentada em vários zooms da extensão total, nos quais apresentamos a nossa visão para a organização do perfil longitudinal do arruamento, separando esses canais por funcionalidades:

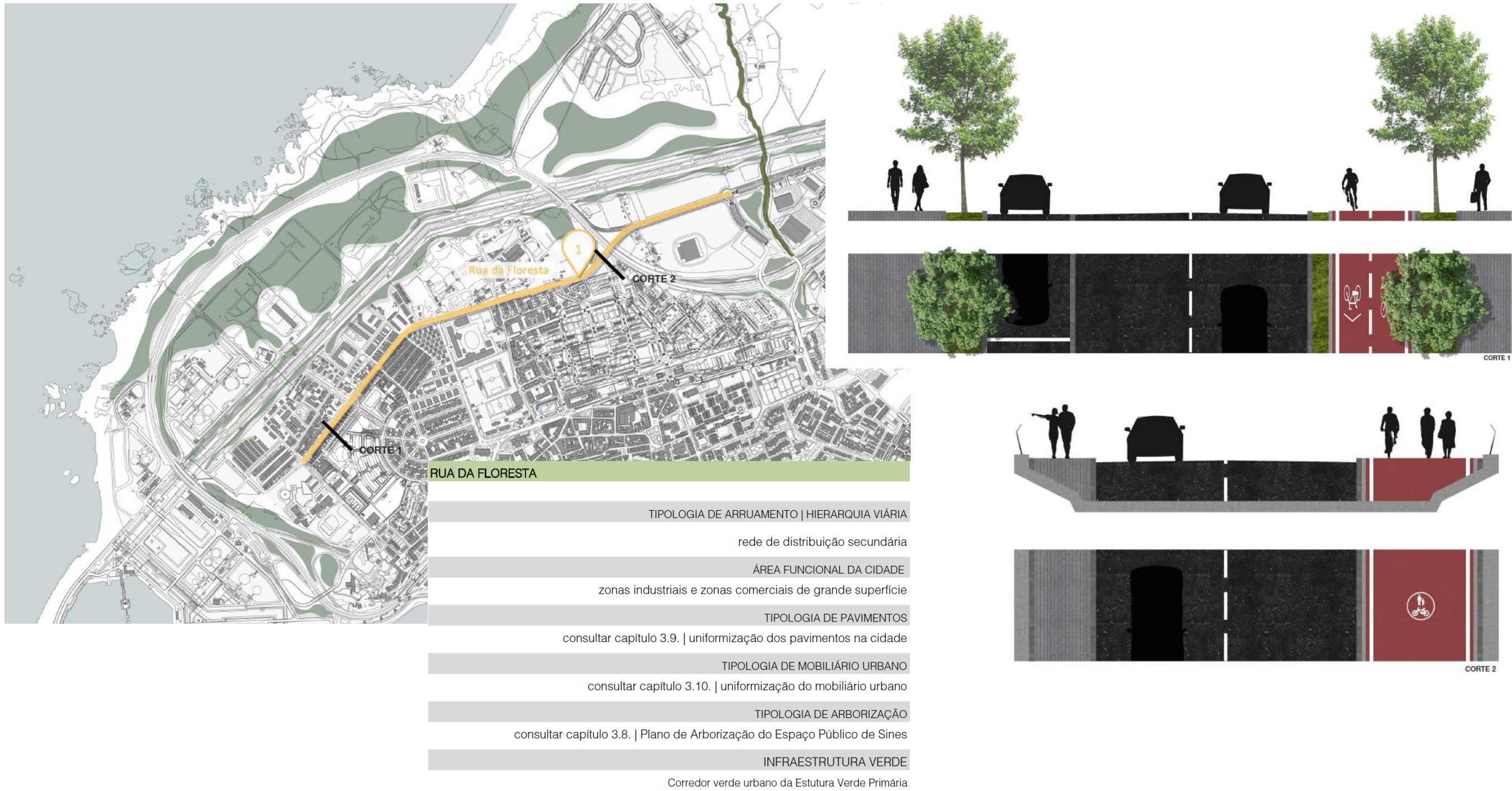
- Canal automóvel;
- Canal de estacionamento;
- Canal pedonal;
- Canal ciclável;
- Canal de arborização e/ corredor verde;
- Pontos de conflito e/ atravessamento.

Seguidamente apresentamos a solução mais pormenorizada, materializada em cortes/secções com dimensionamentos reais a cumprir.



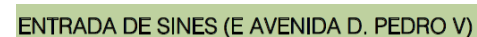
## ÁREA DE INTERVENÇÃO 1.1 | RUA E ESTRADA DA FLORESTA

(Consultar informação acerca da tipologia de pavimentos, mobiliário urbano e arborização na *Carta de Qualificação dos Espaço Público e Imagem da Cidade de Sines – Fase II - Estratégia*)





(Consultar informação acerca da tipologia de pavimentos, mobiliário urbano e arborização na *Carta de Qualificação dos Espaço Público e Imagem da Cidade de Sines – Fase II - Estratégia*)



rede de distribuição secundária

zonas industriais e zonas comerciais de grande superfície

consultar capítulo 3.9. | uniformização dos pavimentos na cidade

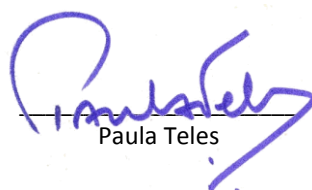
consultar capítulo 3.10. | uniformização do mobiliário urbano

consultar capítulo 3.8. | Plano de Arborização do Espaço Público de Sines

Corredor verde urbano da Estutura Verde Primária



Porto, 13 de julho de 2016

  
Paula Teles