



PLANO MUNICIPAL DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA DE VILA REAL

RELATÓRIO DE DISCUSSÃO PÚBLICA



Revisão	Autor(es)	Descrição da versão	Data de fecho
1.0	<u>Coordenação Equipa:</u> Sandra Vasconcelos Lameiras <u>Coordenação Técnica:</u> Miguel Lopes André Pinto	1ª versão	07/06/2023

Código

20230607_R_CMVilaReal_PRJ_0230_PMSR_Relatorio_Participacao_Publica

Cliente





Conteúdo

Página

1. INTRODUÇÃO	1
2. CONTRIBUTOS RECEBIDOS	1
3. RESPOSTA AOS CONTRIBUTOS	1
4. CONCLUSÃO	5

Figura

Página

Fig. 1 Localização dos sinistros na Estrada Municipal 313, considerados no PMSR	2
Fig. 2 Localização dos sinistros na Rua da Raia considerados no PMSR	3
Fig. 3 Exemplos de soluções a implementar em zonas 30 para a redução de velocidade.....	4
Fig. 4 Localização das lombas solicitadas (definitivas) e temporárias. Fonte CM Vila Real.....	4
Fig. 5 Vista esquemática dos meios de sinalização a implementar. Fonte CM Vila Real.....	5

1. Introdução

Os mecanismos de participação da população surgem como um instrumento crucial para o planeamento do território, nomeadamente na tomada de decisão por parte do poder autárquico, permitindo que estes possam conhecer a opinião dos cidadãos, de forma a valorizá-la nos momentos cruciais. A auscultação pública tem assim como objetivo dar voz aos cidadãos, levando-os a participar ativamente na gestão informada dos territórios.

No âmbito da elaboração do Plano Municipal de Segurança Rodoviária (PMSR) de Vila Real deu-se início ao processo de discussão pública, que se estendeu entre os dias 8 de maio e 6 de junho de 2023.

Este relatório apresenta as contribuições recebidas no âmbito do processo de participação bem como as respostas às mesmas, segundo uma abordagem técnica.

2. Contributos recebidos

Durante este processo foi recebido apenas um contributo. No entanto, anteriormente a esta fase foi recebida uma participação adicional, que pela pertinência foi também considerada neste relatório. Ambos os contributos abordam preocupações relativas com a velocidade excessiva praticamente em arruamentos primariamente residenciais.

O primeiro diz respeito à Estrada Municipal 313, no troço compreendido entre o entroncamento da EN 2 e a ponte do rio Cabril. Este troço estabelece o limite entre a UF de Borbela e Lamas de Olo e a freguesia de Vila Real. A pendente acentuada do arruamento leva à prática de velocidades de circulação elevadas, aumentando o risco de acidentes. Como solução possível é apontada a instalação de lombas, que pelo seu custo reduzido são preferíveis à instalação de outras soluções como semáforos de controlo de velocidade.

A segunda participação diz respeito à Rua da Raia, na freguesia de Mateus, sendo expressas preocupações relativas ao aumento recente no volume de tráfego e no número de residentes. Foi apontada a necessidade de reforçar a sinalização horizontal e vertical, em especial nos cruzamentos, bem como investir na sensibilização dos peões no que respeita à prática de comportamentos seguros, mas também dos residentes, de forma a evitar o estacionamento de veículos na faixa de rodagem.

3. Resposta aos contributos

O diagnóstico efetuado neste PMSR abarcou o período entre 2017 e 2021, tendo sido registados um total de 825 acidentes com vítimas. A partir do tratamento destes dados de sinistralidade foram identificados os principais pontos de concentração de acidentes no município. A identificação destes pontos destina-se, desta forma, a identificar os locais prioritários a intervir pelo município, de forma a reduzir os índices de sinistralidade municipais.

A Estrada Municipal 313, no troço supramencionado, e com uma extensão de 850 metros, apresenta um perfil adequado para a tipologia de via em questão, estando as duas vias de circulação devidamente delimitadas. As condições de circulação pedonal estão também asseguradas, com a presença de passeios em ambos os lados. No troço em questão o diagnóstico do PMSR identificou apenas dois acidentes, uma colisão frontal e uma colisão lateral, tendo resultado em cada dois feridos ligeiros. Tratam-se, assim, de sinistros com baixa gravidade.



Fig. 1 Localização dos sinistros na Estrada Municipal 313, considerados no PMSR

Já o troço da Rua da Raia, com uma extensão de aproximadamente 1,2km, caracteriza-se por um perfil menos generoso, onde a sinalização horizontal é por vezes deficiente. Existem sérias limitações à segurança da circulação pedonal pela ausência de passeios. No entanto, apenas se registou um sinistro no período em consideração, uma colisão traseira entre dois veículos, tendo resultado um ferido grave.



Fig. 2 Localização dos sinistros na Rua da Raia considerados no PMSR

Em ambos os casos, o reduzido número de sinistros não os coloca dentro do conjunto de prioridades de intervenção do município. No entanto, para além da proposta de intervenções físicas na rede viária para correção de pontos de concentração de acidentes, é importante referir que a estratégia para a redução da sinistralidade desenvolvida no PMSR apoia-se na abordagem do sistema seguro. Esta abordagem defende a importância de atuar em todos os pilares do sistema, desde a infraestrutura até aos condutores.

Nesse sentido estão previstas sessões de promoção de práticas de educação rodoviária, bem como o desenvolvimento de uma estratégia de comunicação sobre a temática da segurança rodoviária. Estas ações poderão, a longo prazo, contribuir para o estabelecimento de comportamentos mais seguros, tanto por parte de condutores como de peões.

Na gestão da infraestrutura a longo prazo é também fundamental ter em linha de conta o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) que estabelece uma nova hierarquia para a rede viária. No âmbito deste documento estratégico está prevista a conversão destes dois arruamentos em zonas 30, com vista à promoção da redução da velocidade de circulação. De acordo com o relatório do PMUS:

“As entradas nas zonas 30 deverão estar claramente assinaladas através de sinalização vertical, complementada com sinalização horizontal sempre que possível, podendo também recorrer-se a estreitamentos viários, lombas ou à alteração da cor do pavimento, de forma a reforçar a sua presença. Já no interior das zonas 30 a manutenção da circulação a velocidades reduzidas poderá ser materializada a partir da alteração dos alinhamentos horizontais, pela redução dos raios de curvatura, estrangulamentos, gincanas ou rotundas, dos alinhamentos verticais através de bandas sonoras, lombas, passadeiras ou interseções sobre-elevadas. O estacionamento



poderá também ser utilizado como instrumento para a redução da velocidade, através da sua disposição de forma alternada, cumprindo com os princípios de dimensionamento estabelecido pelo IMT para as suas diferentes tipologias.”



Fig. 3 Exemplos de soluções a implementar em zonas 30 para a redução de velocidade

De referir também que na Rua da Raia foram instaladas por parte da CM Vila Real, recentemente e em quatro localizações distintas, lombas temporárias (a amarelo na fig. 4 e fig. 6) como forma de reduzir as velocidades de circulação nesta mesma rua, sendo transmitidas preocupações por parte dos residentes locais tendo existido ocorrências graves no passado. Assim, a implementação destas lombas temporárias com o auxílio de sinalização vertical devida, antecede a instalação de lombas definitivas segundo as boas práticas de execução e de acordo com a Nota Técnica – “Instalação e Sinalização de Lombas Redutoras de Velocidade, da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)”, estando estas também representadas na imagem seguinte com a cor azul.



Fig. 4 Localização das lombas solicitadas (definitivas) e temporárias. Fonte CM Vila Real



Fig. 5 Vista esquemática dos meios de sinalização a implementar. Fonte CM Vila Real

4. Conclusão

A realização do Plano Municipal de Segurança Rodoviária, associado a um processo participativo, torna-se essencial para a afirmação da redução da sinistralidade rodoviária nas estradas do concelho como uma das grandes metas futuras a atingir. Todo o ênfase dado a esta temática demonstra cuidado e um grande sentido de responsabilidade política na tentativa de salvar mais cidadãos nas estradas, uma vez que compete ao poder autárquico fazer tudo o que estiver ao seu alcance para a redução dos números de vítimas mortais nas mesmas, sendo que a poupança destas vidas tem um valor incalculável.