



CÂMARA MUNICIPAL  
DE  
**COIMBRA**

**Ciclovia de Coimbra**  
**Eixo Alto de S. João - Cídal**  
Departamento de Espaço Público  
Departamento de Mobilidade, Trânsito e Transportes  
2023/300.40.002/26

**Ciclovia de Coimbra**  
**Eixo Alto de S. João - Cídal**

Estudo Prévio

**2024**



CÂMARA MUNICIPAL  
DE  
**COIMBRA**

**Ciclovia de Coimbra**  
**Eixo Alto de S. João - Cídal**  
Departamento de Espaço Público  
Departamento de Mobilidade, Trânsito e Transportes  
2023/300.40.002/26

## **Índice**

Memória Descritiva

Peças Desenhadas:

Localização

Proposta

Perfis tipo



## MEMÓRIA DESCRITIVA

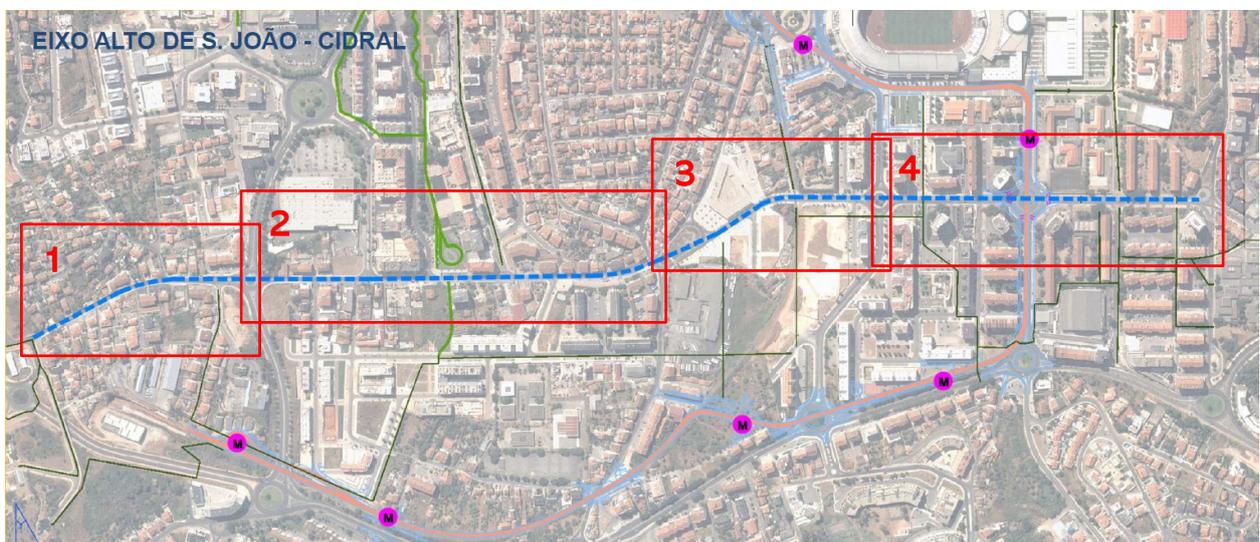
### I. Enquadramento Geral da proposta

A presente memória refere-se à fase de estudo prévio para a implementação de uma ciclovia no eixo Alto de S. João – Cidral, na freguesia de Santo António dos Olivais.

O eixo alvo desta intervenção tem um carácter misto, com uso habitacional, comercial e alguns equipamentos de ensino (do pré-escolar ao superior) no eixo ou em curta proximidade.

A largura da via (faixa de circulação, estacionamento e passeios adjacentes) varia consideravelmente ao longo dos cerca de 2,0 km de extensão. Distinguem-se quatro momentos ao longo deste eixo que apresentam um carácter distinto:

1. Alto de S. João até rotunda da Av. Mendes Silva (Estrada da Beira – troço sul): troço com uso misto (residencial e comercial/restauração) com passeios exíguos e paisagem urbana muito desqualificada. Com uma topografia acentuada e frequente invasão dos passeios por viaturas. Paragens de autocarro sem qualidade para os utilizadores.
2. Rotunda da Av. Mendes Silva até rotunda da Casa Branca (Estrada da Beira): troço com trânsito de atravessamento bastante intenso apesar da largura de via disponível. Ainda são perceptíveis os resquícios da sua génese como estrada nacional.
3. Rotunda da Casa Branca até à rotunda das Palmeiras (Rua Monsenhor Augusto Nunes Pereira): este troço faz a transição entre a Estrada da Beira e a rua João de Deus Ramos, esta última com desenho moderno e traçado linear.
4. Rotunda das Palmeiras até rotunda da rua Miguel Torga (ruas João de Deus Ramos e Carolina Michaelis – Solum)





O presente estudo prévio procura definir os princípios de intervenção neste eixo com vista à implementação de uma ciclovia e à melhoria da qualidade do espaço público através da sua arborização, aumento do espaço dedicado ao peão e redução do volume de tráfego de atravessamento e da velocidade de circulação. Estas ações dão resposta às políticas municipais de mobilidade que visam a redução das emissões de gases com efeito de estufa e às políticas ambientais em meio urbano que visam reduzir a ilha de calor e promover a adoção de hábitos de vida saudável.

A implementação, na área de influência desta operação, do Sistema de Mobilidade do Mondego (MetroBus) e de algumas paragens, contribui para o cumprimento dos objetivos acima definidos, ao reduzir a utilização do automóvel e melhorar as condições de circulação pedonal e ciclável.

### Ciclovia

A presente proposta de extensão da ciclovia de Coimbra à Solum apresenta-se como um grande desafio, por ser uma intervenção num tecido urbano consolidado e denso, com grandes volumes de circulação rodoviária e elevada pressão de estacionamento. É também uma zona onde a circulação pedonal é intensa, muito devido à grande presença de usos mistos (habitacionais e variados serviços, comércio e educação).

Complementares a esta ciclovia, estão previstos no Plano Ciclável troços complementares que estruturam a rede proposta a nível local. Em particular nas zonas 3 e 4 haverá vários pontos de contacto que deverão ser contemplados e/ou resolvidos na próxima fase do projeto. Na zona 2 é feita a interseção com as ciclovias existentes junto ao Burger King e a ciclovia do Vale das Flores.

A proposta contempla a execução de faixa ciclável bidirecional com largura variável entre os 2,00 e os 2,50 m. Tomou-se como princípio orientador manter a largura dos passeios sempre igual ou superior à largura da ciclovia, sendo que se desenvolvem ambos os canais (pedonal e ciclável) à mesma cota, separados do espaço viário por arborização sempre que possível. Os atravessamentos da via são feitos em zonas onde se definem plataformas/passadeiras sobrelevadas ou passadeiras mistas (pedonais e cicláveis) semaforizadas.

### Arborização e espaços verdes

Entende-se a arborização como um elemento essencial à promoção da adoção de hábitos de mobilidade suave, uma vez que irá contribuir para a redução das temperaturas locais, melhorar a qualidade do ar, reduzir a propagação do ruído e a intensidade da luz e criar um ambiente urbano mais aprazível e convidativo, de escala humana.

Pretende-se arborizar de modo contínuo este eixo, escolhendo espécies adequadas ao espaço disponível para o seu desenvolvimento e que contribuam para a definição do carácter e identidade dos vários espaços que o eixo percorre. Sempre que possível foram definidas caldeiras contínuas em detrimento de caldeiras individuais, procurando com esta medida potenciar o desenvolvimento radicular e micelar e criar oportunidades para a introdução de sistemas urbanos de drenagem sustentável (SUDS). No presente estudo não foram propostas árvores na rua Carolina Michaelis por se



entender que o património arbóreo ali existente, já adulto e de grandes dimensões, não precisa de reforço. Não obstante, este aspeto deverá ser ponderado durante a próxima fase do projeto.

A interface visual e física entre o Parque Linear do Vale das Flores e a Estrada da Beira será revisto de modo a criar uma relação mais franca entre espaços. Esta intenção está desde já plasmada na proposta de criação de uma plataforma elevada na via que articula as ciclovias e circulações pedonais existentes na direção este-oeste (parque linear) com a Estrada da Beira. Contempla-se reduzir a barreira visual criada pela sebe.

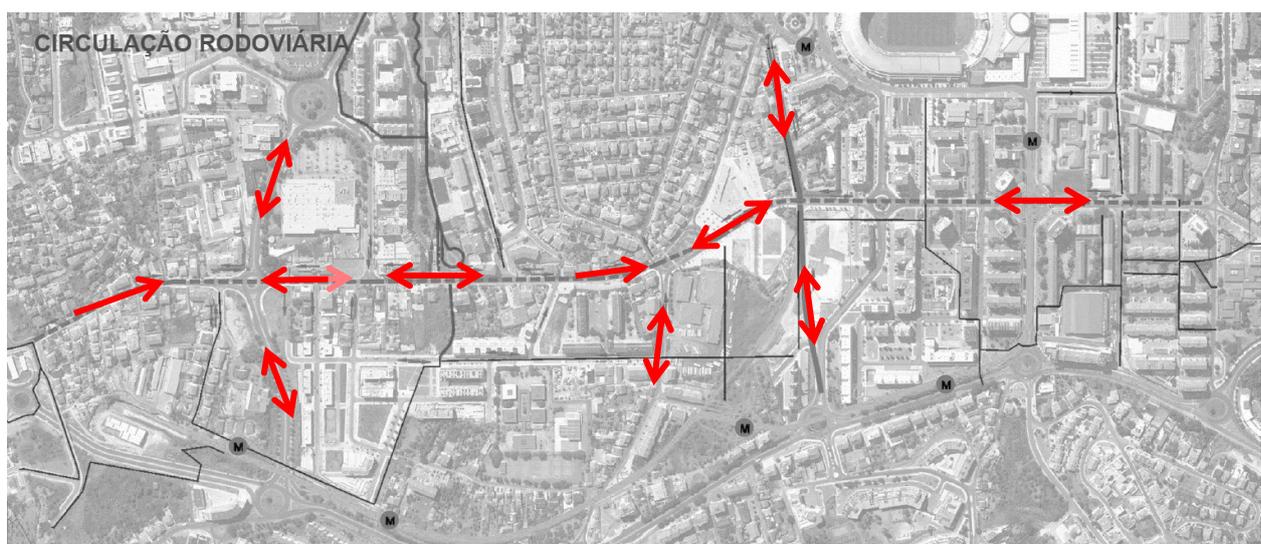
A reformulação da atual rotunda da Casa Branca permitirá o redesenho do espaço vegetal existente, tanto da plataforma elevada como das árvores em caldeira existentes. Deverão ser atendidas as cotas de implantação das árvores, as quais deverão ser mantidas.

Todos os elementos vegetais serão regados através de sistema automatizado.

#### Circulação viária ao longo do eixo de intervenção

No âmbito deste estudo serão introduzidas alterações aos sentidos de circulação e às prioridades de circulação, de modo a reduzir o tráfego de atravessamento e a direcionar a circulação interzonal para as distribuidoras e coletoras existentes, nomeadamente a avenida Fernando Namora e a futura avenida da Lousã. O objetivo é tornar estas vias mais seguras para aqueles que são os utilizadores mais vulneráveis, os peões e os ciclistas, mas também mais atrativas de modo a fixar um comércio de qualidade, e mais confortáveis silenciosas e despoluídas contribuindo para uma melhor qualidade de vida.

Prevê-se ainda a possibilidade de a entrada na Estrada da Beira desde a rotunda da Av. Mendes Silva seja possível apenas para transportes públicos.



#### Transportes públicos



Na imagem supra encontram-se referenciadas as paragens do MetroBus previstas. Complementarmente a estas, existe toda uma rede de transportes públicos (autocarros) que será mantida, sujeita a adaptações atualmente em estudo de modo a funcionar em articulação com a rede de BRT. Neste sentido, são marcadas apenas as paragens de autocarro existentes sem se prever nova localização, sendo que o desenho de espaço público deverá ser adaptado, na próxima fase, de modo a contemplar as paragens de acordo com o definido pelo Departamento de Mobilidade, Trânsito e Transportes.

### Estrada da Beira

A Estrada da Beira é uma via de dois sentidos servida por várias linhas de autocarro, com especial destaque na articulação entre o bairro Norton de Matos, Vale das Flores, Solum, Av. Fernando Namora e Portela. Além de ser um tecido urbano de forte carácter misto (habitacional, comercial e de ensino), regista uma afluência forte a nível pedonal dado que também comunica com o Parque Linear do Vale das Flores e com a escola EB 2,3 Maria Alice Gouveia.

A Estrada da Beira, antiga Estrada Nacional 17, começou por ser um dos principais pontos de entrada e saída na cidade de Coimbra. Mais tarde, com a expansão da cidade para Sudeste e consequente urbanização do Vale das Flores, esta via foi assumindo, a pouco e pouco, um carácter mais urbano. Esta situação é perceptível na forma como a evolução assentou em intervenções desgarradas, resultando numa imagem excessivamente diversificada: passeios com betuminoso, mais vocacionados para a entrada e saída de automóveis em estacionamento/garagens; atravessamentos nem sempre com as mesmas características; iluminação pública com diversos tipos de colunas e luminárias; passeios desqualificados e arborização praticamente inexistente. A sobrelargura da faixa de permite estacionamentos em segunda fila e circulação acima da velocidade regulamentar.

A proposta irá impregnar esta via, atualmente desqualificada, com um desenho urbano de escala local e carácter de bairro, arborizado e convidativo à sua utilização como espaço de passeio, estadia e destino.

### Monsenhor Augusto Nunes Pereira

É ao longo deste troço que se verifica a transição entre a antiga estrada nacional EN17, a qual continuaria para a rua do Brasil, e a Solum.

Nesto local encontra-se uma das melhores oportunidades para uma reconversão urbana de qualidade deste espaço. A existência de uma rotunda de grandes dimensões e de ampla arborização, permitirá desenvolver em pormenor para este local uma proposta de praça urbana densamente arborizada e parcialmente permeável, onde existirão amplos espaços para esplanadas e recreio.

O troço da rua do Brasil que aqui se inicia será repensada de modo a se tornar um espaço de circulação apenas local, desenhado como espaço de coexistência em que a prioridade é o peão e o ciclista encontra aqui um canal próprio e seguro de circulação.

Para o entroncamento com a rua Tomé Rodrigues Sobral será feito um estudo de semaforização com vista à gestão dos volumes de tráfego existentes. Pretende-se que a prioridade seja dada às circulações de ligação entre a futura avenida da Lousã e a av. Fernando Namora, retirando trânsito no sentido



norte-sul. Para a rua Monsenhor Nunes Pereira prevê-se a redução do número de vias, passando a existir apenas uma via de circulação em cada sentido, assim contribuindo para que se adotem novos hábitos de circulação apoiados nas vias principais (av. Fernando Namora e futura av. da Lousã).

### Rua João de Deus Ramos e Carolina Michaelis

Este é o troço onde a presença do MetroBus mais se fará sentir. A passagem deste na rua General Humberto Delgado vai implicar com a largura dos passeios e o desenho geral desta zona da cidade (a Solum). A ciclovia direção norte-sul a implantar neste último troço vai usar em parte a largura generosa dos passeios existentes, procurando não estrangular mais nesta fase a via de circulação viária, muito condicionada pelo MetroBus.

Termina este troço na passadeira, sendo a intenção dar continuidade à ciclovia em direção à rua Miguel Torga (Cidral). Esta é uma via com uma grande densidade de estacionamento viário, pelo que obrigará a um faseamento distinto com vista à implementação de uma ciclovia.

Neste ponto deverá igualmente ser estudada a possibilidade de tornar a rua Almirante Gago Coutinho (onde se encontra a escola EB2,3 Eugénio de Castro, sede de Agrupamento), num espaço de coexistência, onde a velocidade de circulação viária será reduzida.

## **II. Princípios e objetivos**

Descrevem-se em traços gerais os princípios adotados e os objetivos a atingir ao longo do eixo Alto de São João – Cidral:

- Colocar o peão em primeiro lugar. O peão é o utilizador mais vulnerável do espaço público, e a sua segurança e conforto devem ser assegurados e priorizados em detrimento dos outros utilizadores. Os passeios pedonais serão reconfigurados para dimensões que permitam o conforto e segurança dos peões onde atualmente não existem, reduzindo a faixa de rodagem onde possível. Deverá ser contemplada a colocação de mobiliário urbano que potencie o usufruto e permanência de pessoas ao longo deste eixo qualificado.
- Implantar uma ciclovia segura e livre de conflitos graves com viaturas. Num tecido urbano consolidado como é o da área de intervenção, é essencial contemplar medidas de acalmia de tráfego que aumentem a segurança dos ciclistas e peões. Complementarmente, importa implantar uma ciclovia contínua, clara e segura. É essencial que os ciclistas compreendam o traçado e que este evite conflitos com peões.
- Arborizar de modo contínuo este eixo, escolhendo espécies adequadas ao espaço disponível para o seu desenvolvimento e que contribuam para a definição do carácter e identidade dos vários espaços que o eixo percorre.
- Melhorar os locais de paragem dos transportes públicos contribuindo para a segurança e o conforto dos utilizadores.
- Introduzir medidas de acalmia de tráfego que assegurem a definição de um ambiente urbano mais seguro e confortável para os utilizadores mais vulneráveis.



- Redesenhar sentidos de trânsito e redimensionar espaço de circulação viária de modo a reduzir o trânsito de atravessamento e de ligação interzonal.
- Introduzir, onde possível, sistemas urbanos de drenagem sustentável, apoiados nas zonas verdes existentes e a criar, reduzindo a velocidade de entrada de água no sistema de drenagem convencional e criando áreas de retenção e infiltração de água que contribuem complementarmente para o desenvolvimento de um sistema ecológico urbano mais rico e resiliente.
- Cumprir o estipulado no Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação, em particular o Anexo I - Regras técnicas de dimensionamento e execução do espaço público, a lei de proteção do arvoredo urbano, o decreto-lei das acessibilidades e demais normas e legislação aplicável.

### III. Consulta pública

De modo a desenvolver o estudo prévio que se apresenta e cumprir os princípios elencados e atingir os objetivos definidos, será necessário avançar a proposta para uma fase de maior detalhe, a qual implica alguns estudos parciais e o envolvimento de diversas especialidades e entidades.

O presente estudo prévio consiste num estudo revisto após uma primeira apresentação aquando da Semana Europeia da Mobilidade 2023. Para o desenvolvimento das fases posteriores, será feita uma nova consulta pública. Esta consulta pública, que deverá ser acompanhada pela Junta de Freguesia de Santo António dos Olivais, é subdividida de modo a focar as discussões:

- Consulta à população em geral: deverá ser divulgada a atual proposta através das redes sociais do município e de posters nalguns locais chave tal como cafés, supermercados, escolas, mupis (modo passivo), que permitam a reação/comentários por parte da população e através de ações no local (modo ativo). Estas ações ativas deverão consistir numa apresentação da proposta à população, realização de questionários e recolha de comentários.
- Consulta aos comerciantes e instituições existentes ao longo ou na área de influência da intervenção. Esta deverá ser uma intervenção no modo ativo cujo objetivo será aferir as necessidades de acesso de carga e descarga dos comerciantes e instituições e outras preocupações ou sugestões que possam ter.
- Consulta às entidades com presença no espaço público. Será necessário remodelar as redes de drenagem de águas pluviais e abastecimento de águas, as redes elétricas de baixa tensão e iluminação pública, que se encontram degradadas ou subdimensionadas e coordenar a intervenção proposta com estas e as demais redes existentes, nomeadamente a rede de telecomunicações e gás. Como tal, deverá ser feita uma consulta às várias entidades para que se pronunciem acerca de debilidades das suas infraestruturas, condicionantes e eventuais programações de trabalhos ao longo da área de intervenção.

Coimbra, janeiro 2024

---

Joana Sobral, arquiteta paisagista