



CICLOVIA DE COIMBRA

EIXO CASAL DO SAL/MONTE FORMOSO – LORDEMÃO





Projeto:

“CICLOVIA DE COIMBRA - EIXO CASAL DO SAL/MONTE FORMOSO – LORDEMÃO”

2025/300.40.002/01

Índice

MEMÓRIA DESCRITIVA	3
ÍNDICE DAS PEÇAS DESENHADAS	12

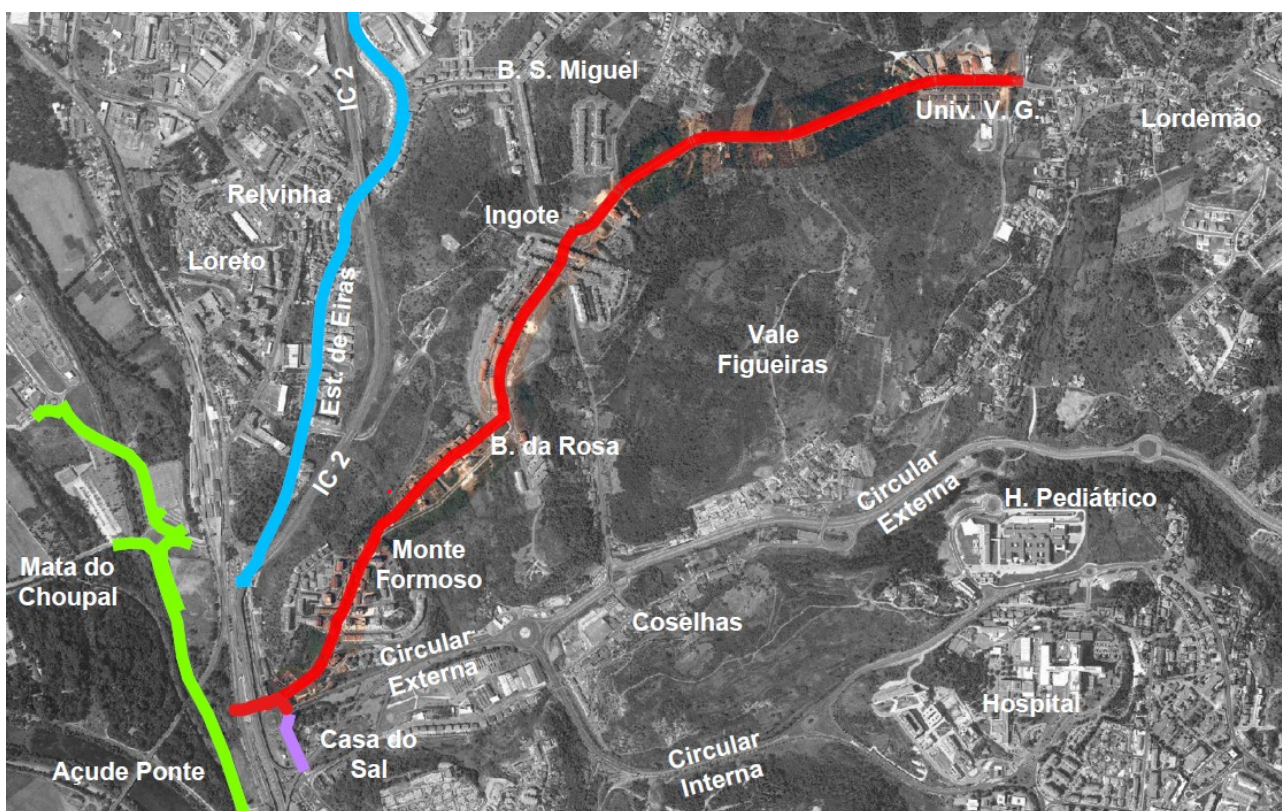
“CICLOVIA DE COIMBRA - EIXO CASAL DO SAL/MONTE FORMOSO – LORDEMÃO”

MEMÓRIA DESCRITIVA

Introdução

Com vista à ampliação da rede ciclável de Coimbra, desenvolveu-se o presente Estudo Prévio entre a futura estação “Monte Formoso” do Metro Mondego e Lordemão, junto ao Hospital Veterinário Universitário de Coimbra, na União de Freguesias de Eiras e São Paulo de Frades, em Coimbra.

A promoção do uso da bicicleta enquadra-se na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) 2020-2030, um compromisso para a próxima década e independente de ciclos políticos, que assegurará a promoção do uso da bicicleta, a consequente adoção de hábitos de vida mais saudáveis e o investimento na construção de ciclovias.



Ciclovia Casa do Sal/Monte Formoso – Lordemão a vermelho na imagem, e sua relação com outras ciclovias existentes

Neste eixo ciclável com cerca de 3,0 km de extensão, são atravessados territórios de características muito distintas no que respeita ao tecido urbano e à orografia do terreno. Casa do Sal, Monte Formoso, Bairro da Rosa, Bairro do Ingote, Bairro António Sérgio, Planalto de Lordemão serão os locais atravessados e servidos pela ciclovia e que, consequentemente, beneficiarão de uma requalificação urbana a nível dos espaços de circulação e estadia pedonais e uma melhoria generalizada da qualidade do espaço urbano.

Objetivos

Os objetivos subjacentes ao Estudo Prévio em curso para implementação de uma ciclovia entre a Casa do Sal e Lordemão, são:

- **Assegurar velocidades de circulação reduzidas**, através da introdução de medidas de acalmia de tráfego variadas, nomeadamente o estreitamento da faixa de rodagem, execução de passeadeiras sobreelevadas, continuidade de passeios em vias de acesso local, definição de zonas 30 e zonas de coexistência;
- **Definir uma ciclovia bidirecional estruturante** do eixo Casa do Sal - Lordemão, à exceção das zonas de coexistência, contínua e conectada com ciclovias existentes e sistema de mobilidade do Mondego;
- **Arborizar o arruamento sempre que possível**. Na zona do Monte Formoso propõe-se que esta seja assegurada em parte pela plantação dentro de logradouros privados, dada a grande condicionante de falta de espaço disponível; Nos locais onde o tecido urbano ainda não está consolidado, nomeadamente na Av. José R. Sousa Fernandes, prevê-se a plena arborização do arruamento

Alterações nos espaços de circulação viária

Para cumprir estes objetivos será necessário intervir em toda a extensão do eixo. Nalguns locais, como é o caso da rua Cidade de Poitiers junto à entrada da Urbanização do Arco Pintado e Urbanização Panorama, será necessário alterar os estacionamento de ligeiros ali existentes.

É contemplada a compatibilização deste projeto com outros em desenvolvimento para o local, nomeadamente a ponte pedonal e ciclável da Casa do Sal.

Estação SMM Monte Formoso

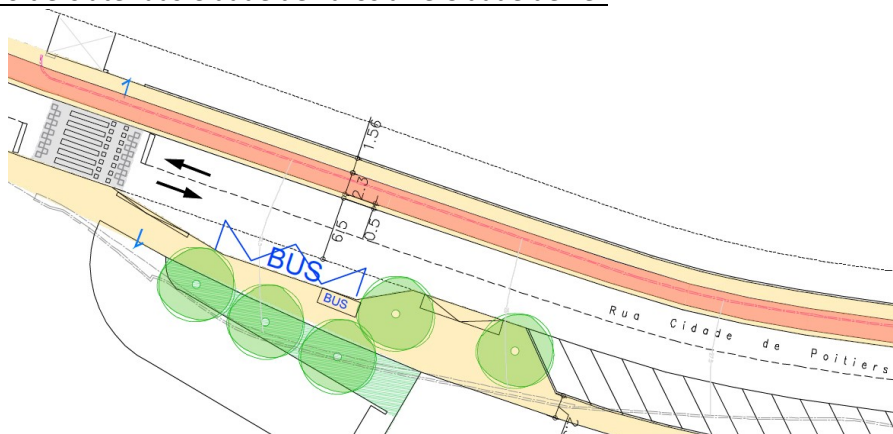


Na estação de Monte Formoso do Sistema BRT propõem-se ajustes de modo a melhorar as condições de circulação pedonal. A estação desenvolve-se a uma cota altimetria adaptada ao existente na via de circulação automóvel, pelo que os ajustes se prendem essencialmente com aumento da área de passeio e ajuste da sua configuração.



A relação com a rua Cidade de Poitiers no Monte Formoso faz-se através de uma sequência de passeadeiras semaforizadas, que deverão ser adaptadas de modo a permitir a circulação de bicicletas.

Rua Cidade de Poitiers até ruas Cidade de Yaroslav e Cidade de Fez



Ao longo da rua Cidade de Poitiers a ciclovia desenvolve-se em via dedicada bidirecional do lado esquerdo do sentido ascendente. A ciclovia encontra, já junto à rua Cidade de Santos, uma plataforma sobrelevada na zona mais central do Monte Formoso, que além da função de acalmia de tráfego permite reforçar a identidade deste local como ponto de encontro e permanência.

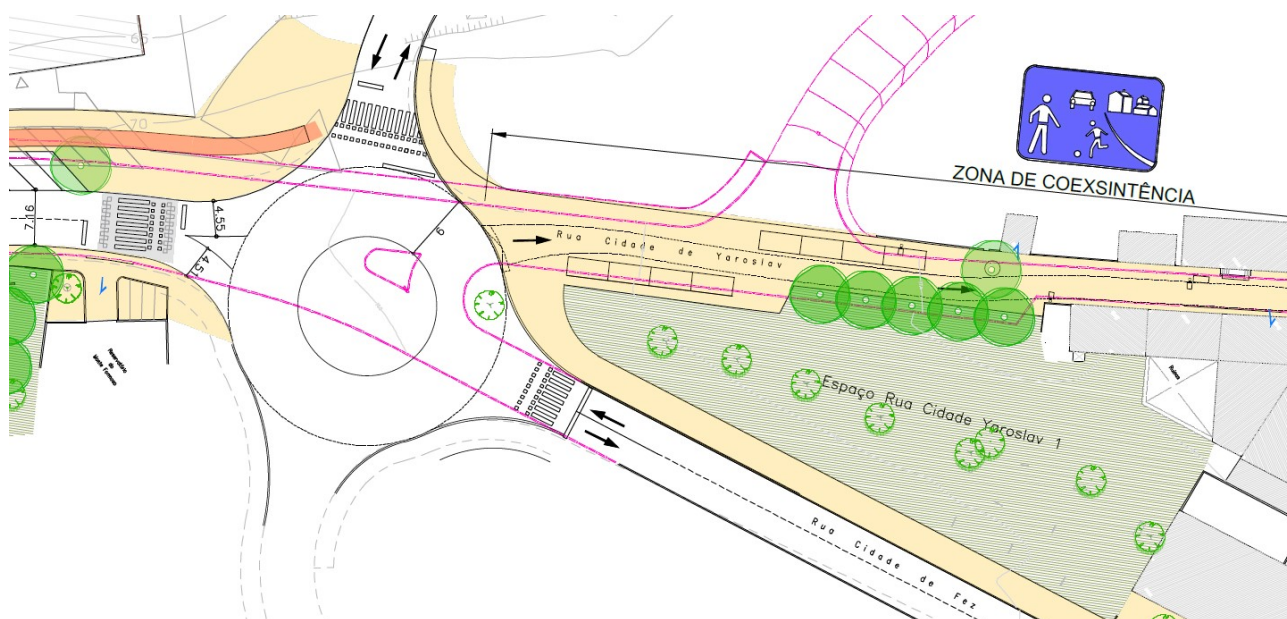


Nos cruzamentos existentes ao longo da rua de Poitiers, é adotada a prioridade pedonal em detrimento da viária, pelo que a entrada nas ruas locais é feita por transposição de rampa e passeio. Esta medida reforça não só a segurança dos peões e ciclistas como a perceção das ruas de acesso local como zonas 30 ou similares.



Nalguns locais é apontada a possibilidade de promover a plantação adicional de árvores no logradouro de alguns prédios, proposta a discutir com os moradores.

Na chegada à rua Cidade de Yaroslav é feita a implantação da rotunda para aqui prevista e ajustado o traçado da rua de Mira de modo a entroncar na rotunda. A proposta vai no sentido de passar a rua Cidade de Fez a dois sentidos de circulação viária e transformar a rua Cidade de Yaroslav num espaço de coexistência.



Neste espaço de coexistência é dada prioridade ao peão, procurando criar um ambiente propício ao encontro e usufruto pleno e seguro da rua. Neste local, a ciclovía coexiste, com dois sentidos, a par com peões e viaturas, estas últimas apenas com um sentido de circulação. Ao longo da rua são indicados locais onde será possível introduzir vegetação e mobiliário urbano que contribuam para a construção deste renovado carácter de espaço.

Rua Cidade de Yaroslav até rotunda do Bairro da Rosa

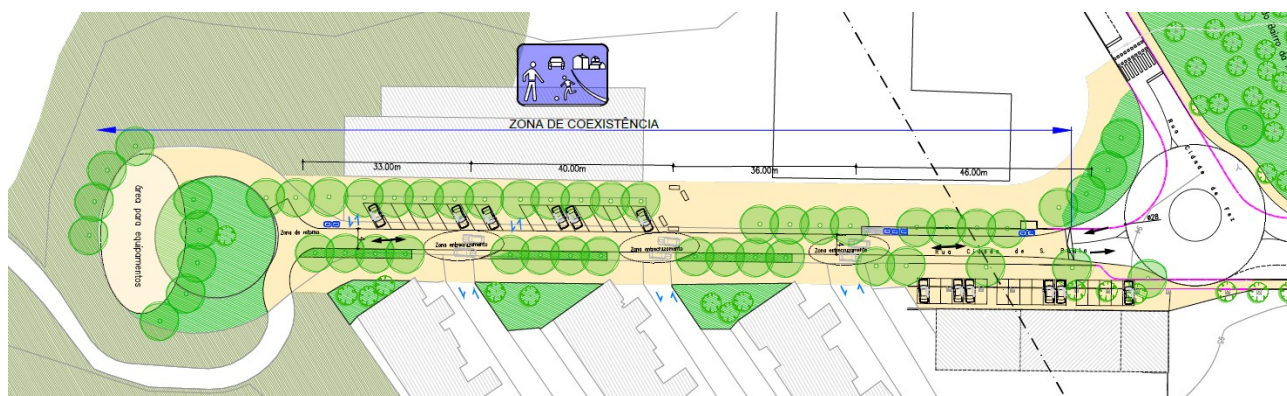
Seguramente uma das maiores transformações deste eixo acontece neste local. O atual carácter da rua Cidade de Yaroslav como uma via de atravessamento é alterado. É dado um grande relevo à transformação qualitativa deste local com vista a servir de força transformadora das dinâmicas negativas e estigma associado, em particular, ao Lote 17 do Bairro da Rosa. Para tal, a proposta é desenvolvida no sentido de criar um grande espaço público, empurrando o automóvel para a rua Cidade de Fez e uma nova rotunda no



encontro com a rua Cidade de São Paulo. Esta alteração da circulação rodoviária permite resgatar uma grande área e dedicá-la a atividades de relevo municipal. Pretende-se criar aqui um conjunto de equipamentos relevantes à escala da cidade, que funcionem como ponto de destino de residentes de várias zonas de Coimbra. Como exemplo, está em cima da mesa a construção de campos de padel, de um parque infantil de qualidade superior, de um espaço de encontro onde poderá ser montado um palco, enfim, variadas valências que, no conjunto, elevem este magnífico local da cidade a um local de destino de qualidade para atividades de recreio, lazer ou culturais.

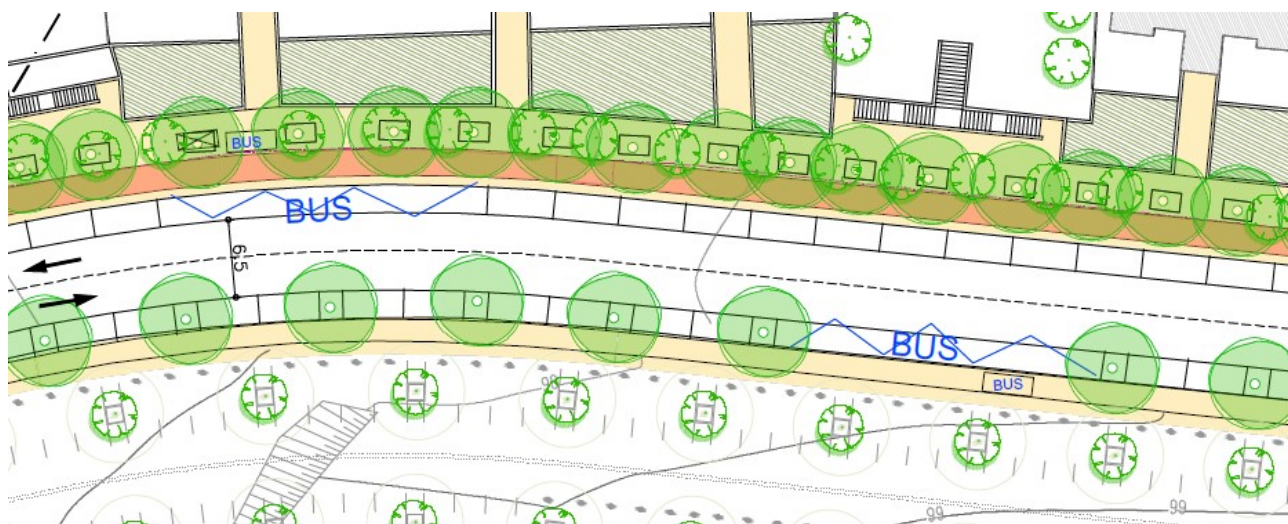
O programa para este local está ainda numa fase muito inicial de desenvolvimento. Já foram feitas reuniões com a Divisão de Ação e Habitação Social, a qual deu grande suporte ao projeto. Ainda por marcar está uma apresentação do projeto ao Grupo de Trabalho do Planalto do Ingote.

Rua Cidade de São Paulo

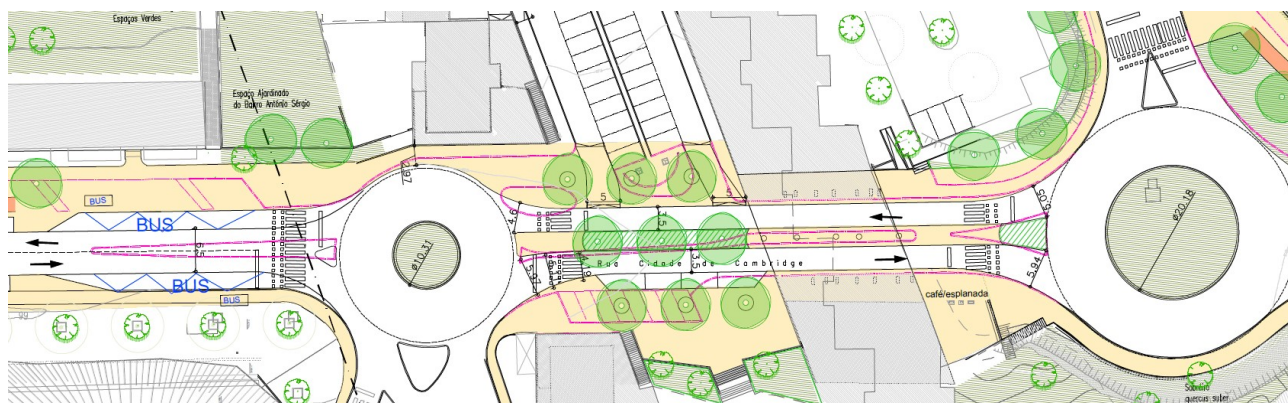


De modo similar, pretende-se dotar a rua Cidade de S. Paulo de um novo carácter que promova a coexistência, retirando o domínio ao automóvel. Este arruamento, que se manterá sem saída, tem as condições ideais para a criação de uma zona residencial e de coexistência. A aspiração da Associação de Moradores da rua Cidade de S. Paulo em dotar esta rua de maior potencial de vivência, reforçando a identidade de bairro, ganha expressão com a proposta de organizar o estacionamento, repor uma arborização adequada, reduzir a largura da via de modo a baixar as velocidades de circulação e criar alguns locais destinados a mobiliário urbano e a equipamentos de recreio.

Rua Cidade de Cambridge até Av. José R. De Sousa Fernandes



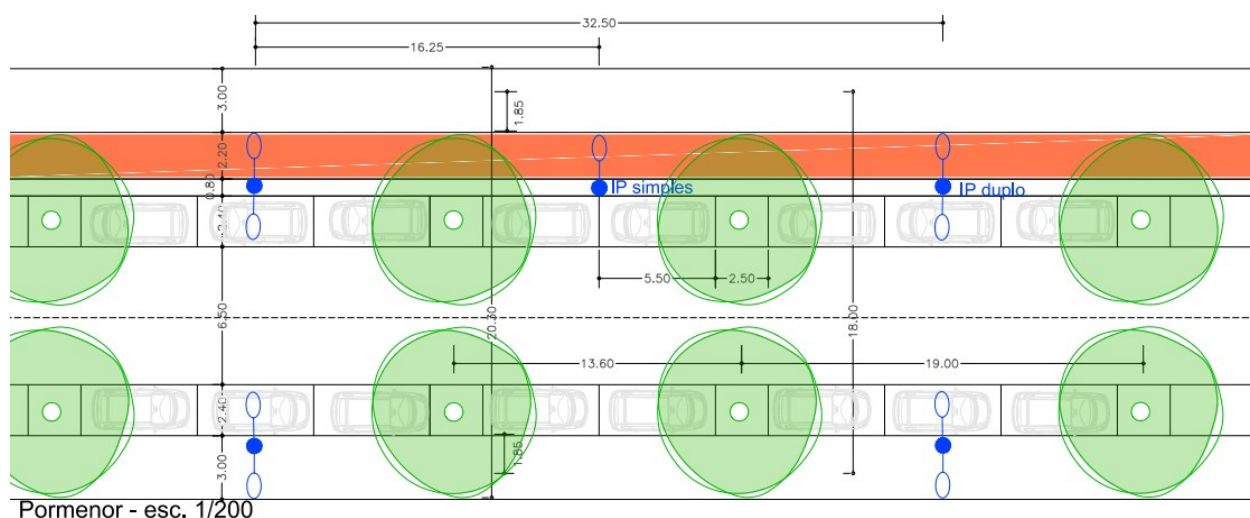
Na rua Cidade de Cambridge a ciclovia volta a ter uma via dedicada, a qual se desenvolve do lado das habitações. Para introdução da ciclovia é feito um ajuste à largura da via existente, reduzindo-a para um máximo de 6,50m. As árvores existentes do lado das habitações serão mantidas e é proposta a plantação adicional de árvores do lado do futuro Centro Cívico do Planalto do Ingote.



Após a rotunda que liga à estrada de Vale de Figueiras, a ciclovia passa a ser partilhada com o peão uma vez que não existe espaço disponível para uma via dedicada. Não obstante, é feita uma intervenção alargada neste local no sentido de introduzir melhorias qualitativas ao espaço público. O estacionamento é regulado, a via de circulação automóvel é reduzida para valores mínimos, são introduzidas novas árvores e serão definidos locais para a colocação de mobiliário urbano, em particular bancos.

A paragem de autocarro é realocizada para um local mais digno e pretende-se usar esta oportunidade para qualificar o espaço ajardinado do Bairro António Sérgio que confina com a rua Cidade de Cambridge, procurando dar-lhe uma função e um uso complementares às melhorias que se pretendem introduzir no espaço público.

Av. José R. De Sousa Fernandes até Lordemão



Ao longo da av. José R. De Sousa Fernandes é apresentado um perfil tipo, o qual deverá ser adotado pelas operações urbanísticas a serem desenvolvidas para este local. Neste perfil-tipo continua a apresentar-se a ciclovia em via dedicada bidirecional. O perfil tipo inclui uma análise da iluminação pública e sua coordenação com arborização. Não inclui, nesta fase, o estudo de pormenor de acessos a viaturas, localização de pontos de recolha de resíduos, de paragens de transportes públicos, entre outros.



Já na chegada a Lordemão a ciclovia mantém o desenvolvimento em via dedicada bidirecional. Para tal, propõe-se a alteração do estacionamento existente, passando-o a paralelo à via. Esta proposta permite evitar alterações muito profundas num espaço já consolidado.

Materiais e zonas verdes

Na generalidade, os materiais a adotar são os que têm presença no espaço público. Há algumas oportunidades para alterar materiais de pavimentos, nomeadamente nas zonas que se pretendem criar de prioridade pedonal (plataformas sobreelevadas, espaços de coexistência).

Sempre que possível serão introduzidas árvores de alinhamento. Todas as oportunidades para aumentar as zonas permeáveis e vegetadas serão consideradas.

Coimbra, 21 de janeiro de 2025

A Arquiteta Paisagista,

Joana Sobral



ÍNDICE DAS PEÇAS DESENHADAS

APR 01 – Planta de Localização	1/10 000
APR 02 – Planta de Apresentação – setores	1/5000
LEV 01 - Levantamento Topográfico/Cartografia-Existente	
– Ligação à Casa do Sal e Estação SMM	1/500
LEV 02 - Levantamento Topográfico/Cartografia-Existente – setor 1 e 2	1/500
LEV 03 - Levantamento Topográfico/Cartografia-Existente – setor 3 e 4	1/500
LEV 04 - Levantamento Topográfico/Cartografia-Existente – setor 5 e 6	1/500
LEV 05 - Levantamento Topográfico/Cartografia-Existente - setor 7 e 8	1/500
PLA 01 – Plano Geral – Ligação à Casa do Sal e Estação SMM	
PLA 02 – Plano Geral – setor 1 e 2	1/500
PLA 03 – Plano Geral – setor 3 e 4	1/500
PLA 04 – Plano Geral – setor 5 e 6	1/500
PLA 05 – Plano Geral - setor 7 e 8	1/500