



Handwritten signature in blue ink, possibly 'Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos', with an arrow pointing to the right.

**ATA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL DE
VILA REAL, REALIZADA NO DIA 18 DE FEVEREIRO DE 2019**

N.º 4/2019

LOCAL: Sede da União de Freguesias de Borbela e Lamas de Olo.-----

PRESIDÊNCIA: Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos (PS).-----

VEREADORES PRESENTES: Adriano António Pinto de Sousa (PS), Eugénia Margarida Coutinho da Silva Almeida (PS), José Maria Guedes Correia de Magalhães (PS), Carlos Manuel Gomes Matos da Silva (PS), Ana Mafalda Figueiredo Gonçalves Vaz de Carvalho (PS), Nuno Miguel Félix Pinto Augusto (PS), António Batista de Carvalho (PSD), Manuel Carlos Trindade Moreira (PSD).

AUSÊNCIAS JUSTIFICADAS: Não houve.-----

SECRETARIOU: Eduardo Luís Varela Rodrigues – Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro.-----

HORA DE ABERTURA: Declarada aberta pelo Senhor Presidente, quando eram 18 horas.-----

OUTRAS PRESENÇAS: Diretor do Departamento de Planeamento e Gestão do Território, Chefe de Divisão de Equipamentos e Infraestruturas e Presidente do Conselho de Administração da Empresa Municipal, Vila Real Social.-----

SUMÁRIO

I - ANTES DA ORDEM DO DIA6

II - ORDEM DO DIA

CÂMARA MUNICIPAL

1. – Tolerância de ponto – Dia 05/03/2019 (terça-feira de Carnaval)..... 7

2. - Talentódromo Desportivo de Vila Real - Acordo de Colaboração8

3. – Proposta para Contração de Empréstimo Bancário - Plano de Reabilitação e Conservação de Arruamentos e da Rede Viária Municipal.....13

4. – Comparticipação Financeira às Freguesias para Investimentos - Protocolo do Aterro Sanitário Intermunicipal do Vale Douro Norte16

5. – EMARVR, Água e Resíduos de Vila Real E.M., S.A. - Faturação em Litros18

6. – Voto de Reconhecimento Público - Dia Internacional da Mulher 2019 - Emília do Rosário Brigas “Mila Brigas”.....20

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

7. – Criação de Cargos de Direção Intermédia de 4.º grau – Alteração do Mapa de Pessoal 22

8. – Rescisão do acordo de colaboração de cedência de terreno para construção do Centro de Saúde de Vila Real III.....24

9. – Relatório de Análise de Propostas do Empréstimo Bancário Excecionado - Destinado ao financiamento da Reabilitação Energética do Bairro de Parada de Cunhos..25

10. – Relatório de Análise de Propostas do Empréstimo Bancário Não Excecionado - Destinado ao financiamento da Requalificação do Mercado Municipal.....27

11. – Classificação do Jardim Botânico da UTAD.....29

12. – Rodonorte – Atualização tarifário 201933

13. – Pedido de confirmação de existência ou inexistência de direito de preferência - Avenida Carvalho Araújo n.ºs 95, 97 e 99 - artigo 4117 fração F35

14. – Pedido de confirmação de existência ou inexistência de direito de preferência - Avenida Carvalho Araújo n.ºs 95, 97 e 99 - artigo 4117 fração E	37
15. – Atualização do valor da compensação anual a pagar à TRVR – Terminal Rodoviário de Vila Real, Unipessoal, Lda. pela concessão da exploração do Terminal Rodoviário	39
16. – Mercado Municipal - Mudança do ramo de atividade – Lojas n.ºs 19 e 20 - Requerimento de António Ferreira Pinto	40
17. – Balancete da Tesouraria - Período de 30 de janeiro a 12 de fevereiro de 2019	41

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

18. – Despachos efetuados pelo Vereador do Pelouro do Ordenamento do Território e Urbanismo – Janeiro de 2019	42
---	----

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

19. – Processo n.º 1/78 - Maria Manuela da Mota Mourão - Freguesia de Vila Marim	43
--	----

DIVISÃO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

20. – Adjudicação prestação de serviços de elaboração de "Projeto de Execução da Musealização da Central do Biel e da Quinta do Granjo"	47
21. – Projetos para Reabilitação de um conjunto de habitações unifamiliares nos Bairros Sociais de São Vicente de Paula e da Laverqueira - Aprovação de projeto de execução ...	49
22. – Manutenção e Conservação de Espaços Verdes Públicos da Cidade de Vila Real - Esclarecimentos	54
23. – Obra de Baixa Tensão e Iluminação Pública (IP) a executar na União das Freguesias de Adoufe e Vilarinho da Samardã, no âmbito do Contrato de Concessão da Distribuição de Energia Elétrica em Baixa Tensão	55
24. – Empreitada do “Parque Corgo – Zonas Naturais” – Esclarecimentos	57
25. – Empreitada “Requalificação da Rua Cidade de Espinho e Rua 20 de Julho – Fase1” – Suspensão dos trabalhos	60

26. – Consulta Prévia para a aquisição de “Projeto de Execução para a Instalação da Loja de Cidadão - Relatório Final62
27. – Aquisição de Serviços de fornecimento de Gás Natural para as instalações do Município de Vila Real para o ano de 2019 – Abertura de procedimento consentâneo com a alínea b) do n.º 1 do artigo 20.º do CCP – Concurso Público.....66

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

28. – Projeto de Execução da Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro da Cidade – Hospital e Norte da Cidade - “Rua Douro Litoral e Rua das Beiras / Entrada Hospital.....69
29. – Projeto de Execução da Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro da Cidade – Hospital e Norte da Cidade - “Avenida RI 1374
30. – Projeto de Execução da Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro da Cidade – Hospital e Norte da Cidade - “Rua António Valente da Fonseca; Rua D. Pedro de Castro; Rua do Seixo78

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

31. – Comparticipação Financeira ao Sport Clube de Vila Real para Investimento Candidatura ao Programa de Reabilitação de Instalações Desportivas (PRID 2019)85
32. – Protocolo de cooperação entre o Município e a Associação de Futebol de Vila Real - plano de atividades para a época 2018/2019 – ano civil 2019.....92
33. – Protocolo de cooperação entre o Município e a Associação de Ténis de Mesa de Vila Real- plano de atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019.....94
34. – Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação de Basquetebol de Vila Real - plano de atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019.....96
35. – Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação Regional de Ciclismo de Vila Real - plano de atividades para a época 2018/2019 – ano civil 2019.....98
36. – Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação Regional de Natação do Nordeste - Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 201999
37. – Protocolo de Cooperação entre o Município e a Federação de Andebol de Portugal – Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019101

38. – Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação Distrital de Karaté – Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019.....	103
39. – Protocolo de Cooperação entre o Município, a Federação Portuguesa de Atletismo e a Associação de Atletismo de Vila Real- Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019	104
40. – Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação de Taekwondo de Vila Real - Plano de Atividades para a época 2018/2019 – ano civil 2019	106
41. – Protocolo de Cooperação entre o Município e as Associações de Modalidade do Concelho de Vila Real - Época 2018/2019 – ano civil 2019.....	108
42. – Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação de Ginástica Douro e Dão - Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019.....	109
43. – Iª Super Especial Sprint CAVR Cidade de Vila Real - Atribuição de subsídio	110

SERVIÇOS MUNICIPAIS DE CULTURA E TURISMO

44. – Rancho Etnográfico de Borbela – Participação no Xantar – Ourense.....	112
---	-----

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO	112
---	------------

I - ANTES DA ORDEM DO DIA

- **O Senhor Presidente** começou por cumprimentar o Sr. Presidente da Junta de Freguesia e todos os presentes.

Teceu algumas considerações sobre o funcionamento das reuniões públicas nas freguesias, que são reuniões normais do executivo onde são tratados os assuntos da vida do município, mas têm uma especificidade que é a possibilidade que é a dos munícipes poderem intervir no final da reunião colocando questões e ouvir do executivo as explicações que forem oportunas prestar sobre as mesmas.

- Voto de Pesar

- Pelo falecimento de António Passos Coelho

----- Presente à reunião Voto de Pesar Moção apresentada pelo Executivo Municipal:

“António Passos Coelho nasceu em Valnogueiras, concelho de Vila Real, em 31 de maio de 1926 e faleceu hoje, dia 4 de fevereiro de 2019.

Nasceu numa família grande, sendo o penúltimo de 10 filhos. A sua Mãe era professora primária e o Pai agricultor. Essa família alargada condicionou o seu percurso académico inicial. Por razões de ordem financeira, e após fazer a escola primária em Valnogueiras, estudou em regime doméstico até concluir o Liceu em 1945. De seguida matriculou-se na Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa, onde se formou em 1953. O seu percurso académico fica marcado por uma saúde débil, sofrendo uma tuberculose que se declarou logo no 1.º ano do curso e acabou por o obrigar à interrupção no 4.º ano. Apesar disso, após a conclusão da licenciatura, obtém a especialidade em Pneumotisiologia, em 1960. Entre esse ano e 1970 1960, desempenha as funções de diretor clínico do Sanatório Sameiro e, quatro anos mais tarde, cumulativamente, as mesmas funções no Sanatório Pedras Soltas.

A partir de abril de 1970 passa a exercer medicina em Angola, primeiro como responsável luta antituberculosa no distrito do Bié e depois como diretor do Hospital - Sanatório de Luanda. Após o seu regresso a Portugal, em novembro de 1975, desenvolveu sempre a sua atividade clínica em Vila Real. No âmbito da atividade clínica, no distrito de Vila Real, desempenhou as seguintes funções: coordenador

distrital do Serviço de Luta Antituberculosa – SLAT (1976); membro da Comissão Instaladora da Administração Distrital do Serviço de Saúde (1977); presidente da Assembleia Distrital da Ordem dos Médicos (1978); vice-presidente da Sociedade Portuguesa de Patologia Respiratória (1980); presidente da Comissão Instaladora do Hospital Distrital de Vila Real e diretor clínico do mesmo (1991).

Para além da sua atividade profissional como médico, dedicou uma parte importante da sua vida à atividade política e à escrita. Na política destaca-se o cargo de Presidente da Assembleia Municipal de Vila Real, que desempenhou em dois momentos, entre 12-03-77 e 08-01-1983, e mais tarde entre 16-01-1998 e 11-11-2005. Como autor, tem publicadas várias obras de vários estilos, desde a poesia aos contos ou ao romance.

Era pai de quatro filhos, dos quais se destaca Pedro Passos Coelho, que foi também Presidente da Assembleia Municipal de Vila Real, líder do PSD, e Primeiro-ministro de Portugal. Foi agraciado com a Medalha de Ouro de Mérito Municipal em julho de 2003. Em face de todo o exposto, a Câmara Municipal de Vila Real manifesta o seu profundo pesar pelo falecimento do Dr. António Passos Coelho, endereçando à família enlutada as mais sentidas condolências”.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovada, por unanimidade.**-----

II - ORDEM DO DIA

CÂMARA MUNICIPAL

- Tolerância de ponto – Dia 05/03/2019 (terça-feira de Carnaval)

----- 1. – Presente à reunião proposta do Senhor Presidente da Câmara, com o seguinte teor:

“Considerando que a terça-feira de Carnaval não consta da lista de feriados obrigatórios estabelecidos por lei, mas sim facultativo.

Considerando que cabe aos órgãos municipais a organização e funcionamento dos serviços podendo, o Presidente da Câmara, no âmbito da competência prevista na alínea

a) do n.º 2 do artigo 35º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, conceder tolerância de ponto.

Considerando que os festejos de Carnaval estão enraizados na tradição, hábitos, usos e costumes da população portuguesa, nomeadamente no concelho de Vila Real (festejos em Agarez, Constantim, etc.).

Considerando que se prevê um reduzido número de munícipes a recorrer na Terça-feira de Carnaval aos serviços municipais, na sequência da realização destes eventos.

Proponho conceder tolerância de ponto a todos os trabalhadores que exercem funções públicas no Município de Vila Real e Empresas Municipais, no dia 5 de março de 2019 (Terça-feira de Carnaval).

Deverão, todavia, ficar salvaguardados os serviços essenciais e prioritários, devendo as respetivas chefias acordarem com os trabalhadores a devida forma de compensação”.----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta.**-----

- **Talentódromo Desportivo de Vila Real**

- **Acordo de Colaboração**

----- 2. – Presente à reunião o acordo de Colaboração de desenvolvimento desportivo a celebrar entre a Câmara Municipal de Vila Real e a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro.

**ACORDO DE COLABORAÇÃO DE
DESENVOLVIMENTO DESPORTIVO
TALENTÓDROMO DESPORTIVO DE VILA REAL**

“Entre:

1. A **CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL**, pessoa coletiva de direito público, com sede na Av. Carvalho Araújo, 5000-657 Vila Real, NIPC 506359670, aqui representado por Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, na qualidade de Presidente da Câmara Municipal de Vila Real, adiante designado como **1.º OUTORGANTE**;

e

2. A **UNIVERSIDADE DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO**, pessoa coletiva de direito público, com sede na Quinta dos Prados, 5001-801 Vila Real, NIPC 501345361, aqui representada por António Fontainhas Fernandes, na qualidade de Reitor, adiante designado por **2.º OUTORGANTE**.

Considerando que:

- A) O Centro de Investigação em Desporto, Saúde e Desenvolvimento Humano (CIDESD) é uma Unidade de Investigação multidisciplinar acreditada pela Fundação para a Ciência e Tecnologia (FCT), que tem como Instituição de Acolhimento a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD);
- B) Foi previamente assinado um acordo de cooperação entre a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD), a Câmara Municipal de Vila Real (CMVR) e diversas entidades desportivas da cidade de Vila Real para criação do Talentódromo Desportivo de Vila Real;
- C) O Talentódromo Desportivo de Vila Real é uma estrutura de apoio ao desenvolvimento dos talentos desportivos, particularmente no âmbito da (i) avaliação e controlo regular do rendimento dos desportistas e (ii) formação contínua de treinadores, dirigentes e outros agentes envolvidos no processo;

A **CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL** e a **UNIVERSIDADE DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO**, celebram um acordo de colaboração de desenvolvimento desportivo que se rege pelas cláusulas seguintes.

CLÁUSULA 1.ª

Objeto do contrato

Constitui objeto do presente acordo a concessão de uma comparticipação financeira à execução do programa desportivo que a **UNIVERSIDADE DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO** apresenta à **CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL**, no ano 2019, o qual consta do Anexo a este acordo de colaboração.

CLÁUSULA 2.ª

Período de execução do programa

O período de execução do programa objeto de comparticipação financeira ao abrigo do presente contrato- programa tem início a 1 de janeiro de 2019 e termina em 31 de

dezembro de 2019, podendo ser renovado por iguais períodos se ambas as partes estiverem de acordo.

CLÁUSULA 3.ª

Comparticipação financeira

A participação financeira a prestar pela CMVR ao 2.º OUTORGANTE, para apoio exclusivo à execução do programa de atividades referido na cláusula 1.ª é no montante de 12.500,00€.

CLÁUSULA 4.ª

Disponibilização da participação financeira

A participação referida na cláusula 3.ª é disponibilizada no início do período de execução do programa, desde que obtida a respetiva validação positiva por parte do 1.º OUTORGANTE.

Obrigações do 2.º OUTORGANTE

São obrigações do 2.º OUTORGANTE:

- a) Realizar o programa desportivo a que se reporta o apoio a conceder pelo presente contrato, nos termos constantes da proposta apresentada no 1.º OUTORGANTE e de forma a atingir os objetivos nele expresso;
- b) Prestar todas as informações bem como apresentar comprovativos da efetiva realização da despesa acerca da execução deste acordo de colaboração, sempre que solicitados pelo 1.º OUTORGANTE;
- c) De acordo com o estabelecido no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 273/2009, de 1 de outubro, criar um centro de resultados próprio e exclusivo para a execução do projeto objeto do presente acordo, não podendo nele imputar outros custos e proveitos que não sejam os da execução do projeto, de modo a permitir o acompanhamento da aplicação das verbas confiadas exclusivamente para este fim;
- d) Entregar, até 10 (dez) dias após conclusão do projeto, o relatório final, sobre a execução técnica e financeira, em modelo próprio definido pelo 1.º OUTORGANTE acompanhado do balancete analítico do centro de

resultados, previsto na alínea anterior, antes do apuramento de resultados;

- e) Facultar, sempre que solicitado, ao **1.º OUTORGANTE** ou à entidade credenciada a indicar por aquele, na sua sede social, o mapa de execução orçamental, balancete analítico por centro de resultados antes do apuramento de resultados relativos à realização dos programas desportivos e, para efeitos de validação técnico - financeira, os documentos de despesa, legal e fiscalmente aceites, em nome do **2.º OUTORGANTE** que comprovem as despesas relativas à realização do programas apresentados e objeto do presente contrato;
- f) Publicitar, em todos os meios de promoção e divulgação dos eventos desportivos, o apoio do **1.º OUTORGANTE**, conforme regras fixadas no manual de normas gráficas;

CLÁUSULA 5.ª

Incumprimento das obrigações do 2.º OUTORGANTE

1. O incumprimento por parte do **2.º OUTORGANTE**, das obrigações abaixo discriminadas, implica a suspensão das participações financeiras do **1.º OUTORGANTE**:
 - a) Das obrigações referidas na cláusula 5.ª do presente acordo de colaboração;
 - b) Das obrigações constantes em outros acordos de colaboração celebrados com o **1.º OUTORGANTE**;
 - c) Qualquer obrigação decorrente das normas legais em vigor.
2. O incumprimento culposo do disposto nas alíneas a), b), c), d) e/ou e) da cláusula 5.ª, por razões não fundamentadas, concede ao **1.º OUTORGANTE**, o direito de resolução do presente acordo e de reaver todas as quantias pagas quando se verifique a impossibilidade de realização dos fins essenciais dos eventos desportivos objeto deste contrato.
3. Caso as participações financeiras concedidas pelo **1.º OUTORGANTE** não tenham sido aplicadas na competente realização dos eventos desportivos, o **2.º OUTORGANTE** obriga-se a restituir ao **1.º OUTORGANTE** os montantes não

aplicados e já recebidos.

CLÁUSULA 6.ª

Combate às manifestações de violência associadas ao desporto, à dopagem, à corrupção, ao racismo, à xenofobia e a todas as formas de discriminação, entre as quais as baseadas no sexo

O não cumprimento pelo 2.º **OUTORGANTE** do princípio da igualdade de oportunidades e da igualdade de tratamento entre homens e mulheres, das determinações da Autoridade Antidopagem de Portugal (ADoP) e do Conselho Nacional do Desporto, e de um modo geral, da legislação relativa ao combate às manifestações de violência associadas ao desporto, à dopagem, à corrupção, ao racismo, à xenofobia e a todas as formas de discriminação, entre as quais as baseadas no sexo, implica a suspensão e, se necessário, o cancelamento das participações financeiras concedidas pelo 1.º **OUTORGANTE**.

CLÁUSULA 7.ª

Tutela inspetiva do Estado

Compete ao 1.º **OUTORGANTE**, fiscalizar a execução do acordo de colaboração, podendo realizar, para o efeito, inspeções, inquéritos e sindicâncias, ou determinar a realização de uma auditoria por entidade externa.

CLÁUSULA 8.ª

Revisão do acordo

O presente acordo de colaboração pode ser modificado ou revisto por livre acordo das partes e em conformidade com o estabelecido no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 273/2009, de 1 de outubro.

CLÁUSULA 9.ª

Vigência do acordo

Salvaguardando o disposto na cláusula 2.ª e sem prejuízo da satisfação das obrigações estabelecidas na cláusula 5.ª supra, a produção de efeitos do presente acordo retroage à data de início da execução do programa e termina em 31 de julho de 2021.

CLÁUSULA 10.ª

Disposições finais

1. Nos termos do n.º 1 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 273/2009, de 1 de outubro, este acordo de colaboração é publicado na 2.ª série do Diário da República.

2. Os litígios emergentes da execução do presente acordo de colaboração são submetidos a arbitragem nos termos da lei.

3. Da decisão cabe recurso nos termos da lei.

Assinado em Vila Real, em ____ de _____ de 2019, em dois exemplares de igual valor”.

Por despacho de 30/01/2019 o **Vereador José Maria Magalhães** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal, propondo o apoio de 12.500 €.

Esta proposta tem cabimento orçamental n.º 742, no projeto PAM n.º 137/2018, com a classificação económica 040305.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o Acordo de Colaboração com a Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro sobre o Talentódromo Desportivo de Vila Real.**-----

- Proposta para Contração de Empréstimo Bancário - Plano de Reabilitação e Conservação de Arruamentos e da Rede Viária Municipal

----- 3. – Presente à reunião proposta do Senhor Presidente da Câmara, com o seguinte teor:

“Considerando que a contratação de empréstimos de médio e longo prazo por parte dos municípios se encontra regulamentada nos artigos 49.º a 51.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro (Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais) e podem ser contraídos para aplicação em investimentos não podendo ultrapassar o prazo de 20 anos;

Considerando que o município de Vila Real tem um conjunto de investimentos, previstos nas GOP’s (2019-2022) e Orçamento para o ano de 2019, que importa realizar e, que as receitas normais do Município não são suficientes para garantirem o seu financiamento;

Considerando que a atual degradação de arruamentos e rede viária municipal nas diversas freguesias do concelho obriga à substituição de pavimentos antigos e à pavimentação dos mesmos com massa asfáltica, melhorando assim as condições de circulação, segurança e mobilidade, rodoviária e pedonal;

Considerando que estes investimentos não são objeto de financiamento dos fundos comunitários, torna-se necessário recorrer a empréstimo bancário, com observância estrita da margem de endividamento disponível, nos termos do regime financeiro vigente, conforme disposições do artigo 52º da Lei nº 73/2013, de 3 de Setembro.

Neste contexto, proponho que a CMVR autorize a contratação de um empréstimo bancário com a seguinte tipificação:

1. **Finalidade** – Reabilitação e Conservação de Arruamentos e da Rede Viária Municipal;
2. **Montante** – até 1 350 000 Euros;
3. **Prazo Global** - 20 anos, a contar da data de visto do contrato pelo Tribunal de Contas;
4. **Reembolso do Empréstimo:** Prestações semestrais de capital e juros, iguais e sucessivas;
5. **Taxa de Juro:** Indexada à EURIBOR a seis meses na base 360 dias, e fixada de acordo com a **média aritmética simples das cotações diárias do mês anterior** ao período de contagem de juros.
6. **Período de Carência** - Dois anos a contar da data de visto do contrato pelo Tribunal de Contas;
7. **Período de Utilização** - Dois anos a contar da data de visto do contrato pelo Tribunal de Contas;
8. **Outras Condições** – Critério para a determinação da taxa de juro aplicável em situações de mora, condições aplicáveis no caso de reembolso antecipado do crédito, comissão para a gestão e organização e montagem da operação, e outras despesas.

Que sejam convidadas a apresentar proposta as seguintes instituições de crédito:

- Banco Santander Totta
- Banco BPI
- Millennium BCP
- Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Trás- os-Montes e Alto Douro

Para efeitos do artigo 5º do Decreto-Lei n.º 220/94, de 23 de Agosto, na proposta terão de ser indicadas a taxa nominal e a taxa anual efetiva (TAE), calculadas nos termos deste diploma legal. **Para o cálculo destas taxas os bancos têm de considerar como pressuposto a taxa negativa Euribor a 6 meses na base 360 dias de - 0,200%.**

A proposta terá de ser acompanhada pela simulação do plano de pagamento, correspondente às condições apresentadas e considerando como pressuposto a taxa acima referida e a utilização total do capital imediata.

Que a data limite de apresentação das propostas seja fixada às 17H30 de 7 de março de 2019 e o ato público se realize pelas 10H00 de 8 de março de 2019.

A adjudicação da contração do empréstimo será feita ao banco que apresentar a melhor proposta em termos de Spread e Outras Condições. O incumprimento das cláusulas previstas nos pontos 2 a 7, por parte dos concorrentes permite a sua exclusão do concurso.

Serão excluídas as propostas dos concorrentes que introduzam um limite 0 (zero) à taxa de juro a praticar, no caso do indexante EURIBOR a 6 meses ser negativo, ou que apresentem uma taxa Euribor diferente da de 6 meses.

Que a comissão do concurso, que procederá ao ato público, à análise das propostas e à audiência dos interessados tenha a seguinte composição:

- Eduardo Luís Varela Rodrigues (Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro)
- Filipe José Martins Machado (Chefe de Divisão de Gestão Financeira e Patrimonial)
- Teresa Raquel Carvalho de Queirós (Chefe dos Serviços Jurídicos e de Fiscalização)”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta. Os Vereadores do PSD votaram**

contra e apresentaram a seguinte declaração de voto:

“Os Vereadores do Partido Social Democrata, votam contra neste ponto da Ordem de Trabalhos e apresentam a seguinte Declaração de Voto:

Considerando que o aumento da carga fiscal durante os últimos anos contribuiu para um efetivo aumento de receita por parte do Município.

- Considerando que parte deste aumento de receita deveria ser precisamente para autofinanciamento de investimentos ou utilizado em amortização de dívida;

- Considerando que o executivo municipal propõe, que o investimento seja feito na quase totalidade por empréstimo bancário, quando o deveria ser em boa parte por receitas próprias;

Os vereadores do Partido Social Democrata, entendem que este investimento deveria ser financiado com mais meios próprios do Município, pelo que votam contra a proposta do Senhor Presidente e apresentam esta Declaração de Voto”.-----

- **Comparticipação Financeira às Freguesias para Investimentos**

- **Protocolo do Aterro Sanitário Intermunicipal do Vale Douro Norte**

----- 4. - Presente à reunião proposta do Senhor Presidente da Câmara do seguinte teor:

“Através de ofício da Freguesia de Andrães registado sob o nº 1705, datado 05/02/2019 do seguinte teor:

“A Junta de Freguesia de Andrães, vem por este meio solicitar a V. Exa. que disponibilize a verba referente ao corrente ano 2019 correspondente ao Aterro Municipal em Mosteirô, cujo destino é alargamento e execução de muro na Rua de S. Tiago na localidade de Fonteita (foto 1), no valor de 8.000 €, bem como o desaterro de terreno na Estrada Municipal 1251 na localidade de Andrães (foto 2), no valor de 7.000 € e a colocação de números de porta em toda a freguesia, no valor de 10.000 €. Pelo valor total de 25.000 euros, de acordo com o orçamento que se anexa.

Em anexo encontram-se as fotografias da respetiva Rua, bem como a descrição dos trabalhos.”

Sobre o assunto informa-se que aquando da construção do Aterro Sanitário Intermunicipal do Vale Douro Norte, em Mosteiró ficou acordado que a Câmara Municipal compensaria a Junta de Freguesia de valor igual ao existente na delegação de competências.

A obra apresentada representa um investimento global de € 25 000 (vinte e cinco mil euros).

Nesta sequência e após validação dos serviços técnicos da Autarquia, proponho que a Câmara Municipal autorize a proposta no valor de € 23 130 (vinte e três mil cento e trinta euros), com o projeto PAM n.º 2018/A/202, com a classificação económica 0805010202, que está prevista no mapa resumo transferências financeiras para as freguesias aprovado pela Assembleia Municipal de 14/12/2018.

MINUTA CONTRATO-PROGRAMA

Nos termos da alínea ccc) do n.º 1 do artigo 33º do anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro e ao abrigo da alínea j) do n.º 1 do artigo 25º do referido diploma, é celebrado o seguinte Contrato-Programa entre:

1º Outorgante – Câmara Municipal de Vila Real;

e

2º Outorgante – Junta de Freguesia de Andrães

que se rege pelas cláusulas seguintes:

Cláusula 1ª

Objeto

Constitui objeto do presente Contrato-Programa a definição do processo de cooperação financeira entre as partes contratantes com vista à execução da obra de alargamento e execução de muro na Rua de S. Tiago na localidade de Fonteita, o desaterro de terreno na Estrada Municipal 1251 na localidade de Andrães e a colocação de números de porta em toda a freguesia, cujo investimento global se estima em € 25 000, validado pelos serviços técnicos municipais e no âmbito da compensação da construção do Aterro Sanitário Intermunicipal do Vale Douro Norte, em Mosteiró.

Cláusula 2ª

Período de Vigência do Protocolo

O presente contrato aprovado na Assembleia Municipal de 14/12/2018, produz efeitos a partir do momento da sua assinatura e cessa em 31 de Dezembro de 2019.

Cláusula 3ª

Direitos e Obrigações das Partes

1. Compete à Câmara Municipal:
 - a) Prestar o apoio técnico que eventualmente lhe for solicitado;
 - b) Acompanhar a execução física e financeira dos trabalhos e visar os documentos de despesa através dos serviços técnicos municipais;

c) Garantir a comparticipação financeira e transferir o montante do financiamento constante da Cláusula 4ª.

2. Compete à Junta de Freguesia de Andrães:

- a) Exercer os poderes que integram a sua qualidade de dono da obra, nomeadamente a gestão administrativa e financeira do projeto;
- b) Promover a realização dos trabalhos e fiscalizar adequadamente a sua execução;
- c) Elaborar a conta final da obra, remetendo à Câmara Municipal cópia dos documentos da despesa, no prazo de 30 dias após a realização da mesma;
- d) Cumprir as orientações técnicas que a Câmara Municipal eventualmente apresentar;
- e) Não afetar a comparticipação recebida a fim diverso do referido na Cláusula 1ª;

Cláusula 4ª

Instrumentos Financeiros e Responsabilidade de Financiamento

1. A comparticipação financeira da Câmara Municipal é de 23 130 €, a qual será suportada pela dotação do projeto PAM nº 2018/A/202, com a classificação económica 0805010202, com o cabimento nº 824.
2. O processamento da comparticipação financeira será efetuado mediante pedido de pagamento formulado pela Freguesia e informação dos serviços técnicos municipais.

Cláusula 5ª

Resolução do Protocolo

1. Qualquer dos outorgantes pode resolver o presente Contrato-Programa, perante o incumprimento de alguma das suas cláusulas pela outra parte.
2. Caso o incumprimento seja da responsabilidade da Junta de Freguesia de Andrães a Câmara Municipal terá direito a ser reembolsada de todas as verbas transferidas ao abrigo do presente Contrato-Programa”.

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a Minuta do Contrato Programa.**-----

- **EMARVR, Água e Resíduos de Vila Real E.M. S.A.**

- **Faturação em Litros**

----- **5.** – Presente à reunião officio da Empresa Municipal EMARVR, Águas e

Resíduos de Vila Real, E.M., S.A. registado sob o nº 2736, datado de 18/02/2019 do seguinte teor:

“Para os devidos efeitos se envia a proposta para Faturação em Litros, aprovada em reunião do Conselho de Administração de 14/02/2019”.

“Considerando que num passado recente a ERSAR recomendou às entidades gestoras um modelo de fatura detalhada que entretanto a EMARVR já adotou. Modelo de fatura detalhada esse que visou facilitar aos consumidores a sua leitura.

Considerando que as entidades gestoras estão sujeitas a um conjunto de obrigações em termos de informação a constar das faturas que são emitidas, devendo respeitar o princípio da transparência tendo em vista facilitar a sua perceção para o utilizador final.

Considerando ainda que a medida do abastecimento de água, tratando-se este bem de um líquido, é mais comumente percebido em litros (e não em m³, atual medida de faturação do abastecimento de água).

Considerando também que é entendimento do Ministério do Ambiente que a faturação do abastecimento de água expressa em litros confere aos consumidores uma maior transparência, consciencialização dos consumos e, tendo estes dois aspetos em linha de conta, uma maior possibilidade de poupança nos gastos mensais deste bem que, por natureza, é escasso.

Considerando por fim que a alteração proposta mais não constitui do que uma alteração ao *layout* do modelo da fatura da EMARVR atualmente em vigor, que se pretende possa consciencializar os consumidores para o seu consumo efetivo de água.

Pela presente se propõe a V. Exa. que a EMARVR passe a partir do mês de março do corrente ano a proceder à faturação que tem por base os litros efetivamente consumidos pelos seus Clientes e não, como até agora, em m³.

Com esta alteração pretende-se ir de encontro ao entendimento do Ministério do Ambiente bem como, consciencializar os consumidores para a preservação deste bem essencial.

Constitui desiderato desta alteração metrológica tornar mais claro e perceptível para o consumidor final qual é o seu gasto mensal efetivo, conduzindo assim tendencialmente a uma maior eficiência no uso da água que, previsivelmente se traduzirá numa poupança.

Reforça-se que a alteração proposta se trata apenas de uma alteração metroológica, não envolvendo qualquer alteração no Tarifário da EMARVR em vigor para o ano de 2019 (mantendo-se assim em vigor todos os escalões de consumo aprovados).

Na realidade, conforme tabela que se anexa a esta informação, uma vez que 1m³ corresponde a 1000 litros, trata-se apenas de fazer corresponder os mencionados escalões (atualmente definidos em m³) para escalões exatamente iguais mas, expressos em litros.

Assim, considerando tudo o *supra* exposto, nomeadamente o facto de não existir qualquer alteração ao Tarifário em vigor para o ano de 2019 (mantendo-se assim inalterados os atuais escalões de consumo/faturação), proponho que seja que aprovada esta proposta de alteração no *layout* da fatura da EMARVR, com entrada em vigor já no próximo mês de Março.

Não obstante, caso V. Exa. concorde com esta nossa proposta e a mesma recolha a aprovação do Conselho de Administração da EMARVR, deverá a mesma ser remetida para a Câmara Municipal de Vila Real”.

Por Despacho de 18/02/2019 o Vereador Carlos Silva remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta da EMAR sobre alteração do *layout* da fatura da água de m³ para litros, mantendo-se em vigor os escalões aprovados mas, expressos em litros.**-----

- **Voto de Reconhecimento Público**

- **Dia Internacional da Mulher 2019**

- **Emília do Rosário Brigas “Mila Brigas”**

----- 6. – Presente à reunião proposta da Vereadora Eugénia Almeida do Seguinte teor:

“No âmbito das políticas municipais de promoção da igualdade o Município de Vila Real tem procurado desenvolver um conjunto de atividades com vista a colocar esta temática na ordem do dia, nomeadamente através da evocação de datas que se revestem de particular simbolismo.

O Dia Internacional da Mulher tem sido uma dessas datas. A comemoração deste dia em Vila Real tem procurado realçar e homenagear algumas mulheres que pelas mais diversas razões se têm destacado no exercício de uma cidadania proactiva dando o seu contributo para uma sociedade mais solidária, mais justa e melhor.

Em 2019, a autarquia decidiu homenagear uma mulher que, a par de uma vida dedicada ao jornalismo radiofónico, atividade que exerce de forma empenhada há mais de 30 anos, é dirigente associativa, faz teatro amador e, não menos importante, é mãe dedicada de 4 filhos.

Falamos de Emília do Rosário Brigas ou Mila Brigas, como é por todos carinhosamente conhecida. O percurso profissional de Mila Brigas desde cedo se começou a desenhar quando, com apenas 18 anos, começou a participar como locutora na primeira rádio pirata que surgiu na cidade de Vila Real em 1985, experiência amadora que acabou por tornar-se a sua ocupação profissional. Foi um tempo de descobertas, de muitas incertezas sobre o futuro e, estamos certos, de muita adrenalina e paixões que despertaram com as emissões de uma rádio “clandestina” que funcionava num apartamento particular no Bairro São Vicente de Paulo.

Passados dois anos, em 1987, começou a colaborar com a Rádio Voz do Marão na qualidade de locutora/jornalista, de onde saiu em 1990 pronta para um novo desafio, integrando a jovem equipa da rádio universitária, a Rádio Universidade do Marão, onde se mantém até aos dias de hoje, detendo carteira profissional de jornalista.

Pessoa de trato afável e sorriso fácil, Mila Brigas a par do seu percurso profissional, que se confunde com a história da rádio no concelho de Vila Real, podendo por isso orgulhar-se de ter pertencido a um restrito grupo de privilegiados que foram pioneiros no surgimento das emissões radiofónicas em Portugal, e do seu percurso associativo, sendo atualmente Vice-presidente da Assembleia-Geral do Centro Cultural Regional de Vila Real, conseguiu conciliar todas estas facetas da sua vida com a tarefa árdua e exigente de ter nascido mulher num mundo onde as melhores oportunidades são feitas à medida dos homens.

Mãe de três rapazes, já adultos, e de uma menina, Mila Brigas é a prova viva de que os obstáculos podem existir mas, se encararmos a vida com alegria, vontade de fazer mais e melhor, as barreiras se transformam em cortinas de fumo, meras ilusões que com vontade e muita determinação são possíveis de ultrapassar.

Em face do exposto proponho que a Exma. Câmara exare em ata um Voto de Reconhecimento a Emília do Rosário Brigas, que será entregue no dia 8 de março de 2019, no âmbito das comemorações municipais do Dia Internacional da Mulher”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta.**-----

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO

- Criação de Cargos de Direção Intermédia de 4.º grau – Alteração do Mapa de Pessoal

----- 7. – Presente à reunião proposta da Vereadora Mafalda Vaz de Carvalho, do seguinte teor:

“Na sequência da Lei nº 49/2012, de 29 de agosto, a Assembleia Municipal na sua sessão de 20/12/2012 aprovou:

1. O modelo de Estrutura Orgânica Hierarquizada, com uma estrutura nuclear constituída por 2 unidades orgânicas, lideradas por titulares de cargos de Direção Intermédia de 1.º Grau: Departamento Administrativo e Financeiro (DAF) e Departamento de Planeamento e Gestão do Território (DPGT);
2. O nº máximo de 10 Unidades Orgânicas Flexíveis, das quais 8 lideradas por titular de Direção Intermédia de 2º Grau (Chefe de Divisão) e 2 Unidades Orgânicas lideradas por titulares de Direção Intermédia de 3º Grau (Chefe de Serviços).

Por sua vez a Assembleia Municipal aprovou, na sua sessão de 26 de fevereiro de 2016 a extinção de uma 1 orgânica liderada por titular de cargo de Direção Intermédia de 2º Grau (Chefe de Divisão) e a criação de 4 unidades orgânicas lideradas cargos de Direção Intermédia de 3.º Grau (Chefe de Serviços), e na sessão de 26 de abril de 2017, aprovou a extinção de uma 1 orgânica liderada por titular de cargo de Direção Intermédia de 2º Grau (Chefe de Divisão) e a criação de 1 unidades orgânica liderada cargos de Direção Intermédia de 3.º Grau (Chefe de Serviços);

Considerando que num processo contínuo de reflexão, observação e avaliação do modelo de organização, no sentido de lhe dar uma maior coerência e capacidade de resposta aos crescentes desafios e exigências que são colocados à ação autárquica, se constata que existem equipamentos como o Pavilhão Desportivo e Piscinas Municipais

Cobertas cuja gestão exige conhecimentos muito específicos e grande responsabilidade, e que esta tem vindo a ser assumida por técnicos da autarquia, sem que sejam titulares de cargo dirigente.

Considerando a necessidade de se conferir legitimidade e competências aos responsáveis pelos equipamentos referidos, para que possa ser assegurado:

- O cumprimento das normas regulamentares do município;
- O cumprimento das obrigações decorrentes de protocolos e outros contratos firmados entre o município e entidades públicas ou privadas;
- A aplicação de procedimentos relativos para uma melhor gestão dos colaboradores e redução e eliminação de consumos intermédios, com potencial de ganhos de eficiência na despesa municipal;
- A avaliação de desempenho (SIADAP) dos funcionários afetos a cada um dos equipamentos.

Considerando que estes equipamentos podem ser liderados por titular de cargo de direção intermédia de 4.º grau, com a remuneração da 4ª posição remuneratória da carreira geral de Técnico Superior, à qual corresponde o valor ilíquido mensal de 1 613,42 €.

Considerando que em face das remunerações dos atuais responsáveis por estes equipamentos, se estima que o acréscimo de despesa com os cargos dirigentes seja de € 206/mês, devido à opção de alguns trabalhadores pela remuneração na carreira, nos casos em que é superior à do cargo, sendo por isso suficiente a atual dotação prevista na classificação económica 01.01.04. 01..

Nesta conformidade proponho que a Câmara Municipal, ao abrigo da alínea ccc) do n.º 1 do artigo 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, submeta à aprovação da Assembleia Municipal, nos termos do artigo 4º da Lei nº 49/2012, de 29 de agosto e do nº 4 do artigo 29º da Lei nº 35/2014, de 20 de junho, conjugados com a alínea o) do n.º 1 do artigo 25º do Anexo I da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro:

1. A criação de cargos de direção intermédia de 4.º grau, com os seguintes requisitos:

- **Designação** - Coordenador de Serviço;
- **Área de Recrutamento** - Trabalhadores com Contrato de Trabalho em Funções Públicas por Tempo Indeterminado, integrados no mapa de pessoal do município de Vila Real;
- **Remuneração** - 4ª posição remuneratória da carreira geral de Técnico Superior;

- **Requisitos do Recrutamento** - Licenciatura e no mínimo 3 anos de experiência profissional em carreiras ou categorias para cujo exercício seja exigível uma licenciatura.
- **Competências** - Coordena as atividades e gere os recursos humanos, orçamentais, materiais e tecnológicos do equipamento/unidade orgânica com uma missão concretamente definida e com as competências e atribuições cometidas aos titulares de cargos de dirigentes previstas no artigo 15º da Lei nº 49/2012, com as necessárias adaptações.

2. A criação de 2 unidades orgânicas flexíveis, lideradas por titular de cargo de direção intermédia de 4.º grau, nas seguintes áreas de atuação:

- Pavilhão Municipal
- Piscinas Municipais Cobertas

3. A criação de 2 lugares no mapa de Pessoal, de cargos de direção intermédia de 4.º grau nas respetivas áreas de atuação referidas no ponto anterior.

As atribuições e competências das unidades orgânicas flexíveis propostas, serão posteriormente aprovadas pela Câmara Municipal como dispõe a alínea a) do art.º 7.º do Decreto-Lei n.º 305/2009, de 23 de outubro (Regime Jurídico de Organização dos Serviços das Autarquias Locais).-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar a proposta e submeter à aprovação da Assembleia Municipal, nos termos do artigo 4º da Lei nº 49/2012, de 29 de agosto do artigo 6º do Decreto-Lei nº 305/2009, de 23 de outubro, do nº 4 do artigo 29º da Lei nº 35/2014, de 20 de junho, conjugados com a alínea o) do n.º 1 do artigo 25º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.-----

- Rescisão do acordo de colaboração de cedência de terreno para construção do Centro de Saúde de Vila Real III

----- **8.** - Presente à reunião ofício da ARS Norte – Administração Regional de Saúde do Norte, I.P. registado sob o nº 1007, datado de 22/01/2019 do seguinte teor:

“Na sequência da manifestação de interesse por parte do município a que V. Exa. preside, no sentido de ser anulado o acordo de colaboração celebrado com esta Administração Regional de Saúde, em 8 de maio de 2004, e ponderando a circunstância

de as obras de construção do Centro de Saúde de Vila Real III, nunca terem avançado nem se ter celebrado escritura de constituição de direito de superfície sobre a parcela de terreno destinada a esse efeito, esta Administração Regional de Saúde deliberou, em reunião de 13/12/2018, nada ter a obstaculizar à anulação daquele acordo, prescindindo, dessa forma, do direito de superfície sobre o terreno, devidamente descrito na cláusula 2ª do mesmo.

Mais foi deliberado solicitar ao Município de Vila Real a assumpção do compromisso de que tudo fará para nos disponibilizar um terreno, caso em algum momento futuro, venha a ser decidido por esta ARS, a construção de uma Unidade de Saúde na área do município.

Nestes termos, solicita-se a V. Exa. pronúncia sobre o teor da deliberação supra, para que dessa feita, se possa considerar formalizada a rescisão do acordo em apreço.”.

O **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente. Sou de opinião que a CM assuma o compromisso para com a ARS Norte, no sentido de que tudo fará para disponibilizar um terreno, caso no futuro, a ARS decida sobre a construção de uma Unidade de Saúde na área do município”.

Por despacho de 14/02/2019 o **Senhor Presidente da Câmara**, concordou remetendo o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: 1- Anular o acordo existente com a ARS sobre a cedência de terreno para a construção do Centro de Saúde de Vila Real III.**-----
2- Assumir o compromisso no sentido de que tudo fará para disponibilizar um terreno, caso no futuro, a ARS decida sobre a construção de uma Unidade de Saúde na área do município.-----

- **Relatório de Análise de Propostas do Empréstimo Bancário Excecionado**
- **Destinado ao financiamento da Reabilitação Energética do Bairro de Parada de Cunhos**

----- **9.** – Presente à reunião o Relatório de Análise de Propostas do Empréstimo

Bancário Excecionado, destinado ao financiamento da Reabilitação Energética do Bairro de Parada de Cunhos.

1. O estudo diz respeito á análise das propostas de concurso limitado para a contratação de um empréstimo bancário de longo prazo, aberto por deliberação da Câmara Municipal na sua reunião de 04-02-2019, destinado ao financiamento da Reabilitação Energética do Bairro de Parada de Cunhos.

2. A tipificação do empréstimo é a seguinte:

- Montante - € 382.000,00;
- Prazo Global - 20 anos, a contar da data do Visto do Tribunal de Contas;
- Período de Carência – 2 anos após a data do Visto do Tribunal de Contas;
- Taxa de Juro Indexante – Euribor a 6 meses;
- Reembolso em prestações - Prestações semestrais de capital e juros, iguais e sucessivas;

3. Para o efeito, foram convidadas a apresentar proposta as seguintes instituições de crédito: Caixa de Crédito Agrícola Mútuo Trás-os-Montes e Alto Douro, Banco Santander Totta, Banco BPI, Millennium BCP, Novo Banco, Montepio, Banco BIC e Bankinter, não tendo estas cinco últimas entidades apresentado propostas;

4. O ato público do concurso realizou-se no dia 15-02-2019, tendo sido admitidas as três propostas apresentadas referidas no ponto anterior.

5. A análise das propostas, foi efetuada tendo em consideração as taxas de juro e demais condições apresentadas.

Como nas demais condições e respetivos custos do empréstimo as propostas não diferenciavam em critérios relevantes para o total dos encargos do empréstimo, ou seja, não há lugar à cobrança de quaisquer comissões pela montagem da operação.

Sobre a taxa de juro, houve necessidade de se elaborar uma simulação das propostas apresentadas, que se anexam ao presente relatório, tendo como pressupostos base a taxa de juro indexante – Euribor a 6 meses na base 360 dias – de -0,20% e a utilização imediata e integral do capital.

Banco	SPREAD	Custo do Empréstimo
CCAMTMAD 1º ao 20º ano	0,870%	29.255,00
BPI 1º ao 20º ano	0,910%	31.030,72
SANTANDER TOTA 1º ao 20º ano	1,990%	80.207,09

6. Conforme se pode verificar no mapa resumo a classificação das propostas é a seguinte:

- 1º Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Trás- os-Montes e Alto Douro
- 2º Banco BPI
- 3º Santander Totta

7. Face ao exposto, somos da opinião que a proposta mais vantajosa para o Município é a apresentada pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Trás- os-Montes e Alto Douro, ou seja, Taxa de Juro Euribor a 6 meses na base 360 dias mais spread de 0,87%”.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Adjudicar o empréstimo bancário no valor de € 382.000,00 à Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Trás-os-Montes e Alto Douro, para financiar as obras de Reabilitação Energética do Bairro de Parada de Cunhos, nos termos do relatório da análise de propostas e submeter à aprovação da Assembleia Municipal, nos termos dos artigos 49º e 51º da Lei nº 73/2013, de 3 de setembro e nº 4 do artigo 25º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.-----

- Relatório de Análise de Propostas do Empréstimo Bancário Não Excecionado
- Destinado ao financiamento da Requalificação do Mercado Municipal

----- 10. – Presente à reunião o Relatório de Análise de Propostas do Empréstimo Bancário Não Excecionado, destinado ao financiamento da Requalificação do Mercado Municipal.

1. O estudo diz respeito à análise das propostas de concurso limitado para a contratação de um empréstimo bancário de longo prazo, aberto por deliberação da Câmara Municipal na sua reunião de 04-02-2019, destinado ao financiamento da Requalificação do Mercado Municipal.

2. A tipificação do empréstimo é a seguinte:

- Montante - € 580.000,00;
- Prazo Global - 20 anos, a contar da data do Visto do Tribunal de Contas;
- Período de Carência – 2 anos após a data do Visto do Tribunal de Contas;
- Taxa de Juro Indexante – Euribor a 6 meses;
- Reembolso em prestações - Prestações semestrais de capital e juros, iguais e sucessivas;

3. Para o efeito, foram convidadas a apresentar proposta as seguintes instituições de crédito: Caixa de Crédito Agrícola Mútuo Trás-os-Montes e Alto Douro, Banco Santander Totta, Banco BPI, Millennium BCP, Novo Banco, Montepio, Banco BIC e Bankinter, não tendo estas cinco últimas entidades apresentado propostas;

4. O ato público do concurso realizou-se no dia 15-02-2019, tendo sido admitidas as três propostas apresentadas referidas no ponto anterior.

5. A análise das propostas, foi efetuada tendo em consideração as taxas de juro e demais condições apresentadas.

Como nas demais condições e respetivos custos do empréstimo as propostas não diferenciavam em critérios relevantes para o total dos encargos do empréstimo, ou seja, não há lugar à cobrança de quaisquer comissões pela montagem da operação.

Sobre a taxa de juro, houve necessidade de se elaborar uma simulação das propostas apresentadas, que se anexam ao presente relatório, tendo como pressupostos base a taxa de juro indexante – Euribor a 6 meses na base 360 dias – de -0,20% e a utilização imediata e integral do capital.

Banco	SPREAD	Custo do Empréstimo
CCAMTMAD 1º ao 20º ano	0,870%	44.418,59
BPI 1º ao 20º ano	0,910%	47.114,70
SANTANDER TOTTA 1º ao 20º ano	1,990%	121.780,40

6. Conforme se pode verificar no mapa resumo a classificação das propostas é a seguinte:

1º Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Trás- os-Montes e Alto Douro
2º Banco BPI
3º Santander Totta

7. Face ao exposto, somos da opinião que a proposta mais vantajosa para o Município é a apresentada pela Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Trás- os-Montes e Alto Douro, ou seja, Taxa de Juro Euribor a 6 meses na base 360 dias mais spread de 0,87%”.-----

-----DELIBERAÇÃO: Adjudicar o empréstimo bancário no valor de € 580.000,00 à Caixa de Crédito Agrícola Mútuo de Trás-os-Montes e Alto Douro, para financiar as obras de Requalificação do Mercado Municipal, nos termos do relatório da análise de propostas e submeter à aprovação da Assembleia Municipal, nos termos dos artigos 49º e 51º da Lei nº 73/2013, de 3 de setembro e nº 4 do artigo 25º do Anexo I da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro.-----

- Classificação do Jardim Botânico da UTAD

----- 11. – Presente à reunião informação da Chefe dos Serviços Jurídicos e de Fiscalização do seguinte teor:

“Informação:

Factos:

Através do Aviso n.º 7535/2018 foi publicitada em 5 de junho de 2018 na II Série do Diário da República a decisão de abertura do procedimento de classificação do Jardim Botânico da Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro (UTAD), que abrange os prédios mistos descritos na Conservatória do Registo Predial sob os n.ºs 1522 da Freguesia de Vila Real (S. Pedro) e 3524 da Freguesia de Folhadela e inscritos nas respetivas matrizes sob os artigos 1669, 1670, 1671, 1672, 1673, 1674, 1675, 1676, 1677, 1678, 1679, 1680, 1683, 1684, 1686, 1687, 1899, 1938, 1969, 1970, 1971, 1973, 1974, 2021, 2033, 3471, 3473, 3475, 3965.

Ao abrigo do disposto no n.º 2 do art.º 94º da Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro foi solicitada a emissão de parecer à Direção Regional de Cultura do Norte.

A referida entidade não se pronunciou, tendo no entanto, por contacto telefónico efetuado em 18/07/2018, comunicado que não se iriam opor ao procedimento de classificação, podendo avançar com o procedimento.

Nessa sequência, o Executivo Municipal deliberou em 27/08/2018 aprovar o projeto de classificação do Jardim Botânico da UTAD como bem imóvel de interesse municipal e notificar os proprietários dos prédios abrangidos e outros eventuais interessados para se pronunciarem querendo, em sede de audiência prévia nos termos legais exigidos.

O período de audiência prévia do projeto de decisão de classificação referido anteriormente, foi publicado na II Série do Diário da República em 24-09-2018 através do Aviso n.º 13585/2018, pelo prazo de 30 dias. Aquando desta publicação foram ainda notificados os proprietários dos prédios em causa.

Neste âmbito, não houve qualquer pronúncia.

Em reunião do Executivo Municipal de 19/11/2018 foi aprovada a classificação do Jardim Botânico da UTAD como bem imóvel de interesse municipal, tendo sido notificados os proprietários, o IGESPAR e Direção-Geral do Património Cultural (DGPC). Simultaneamente, foi publicado o aviso n.º 1516/2019 na 2.ª série do Diário da República em 25/01/2019.

Através do ofício n.º 1395, de 31/01/2019, a DGPC veio pronunciar-se nos seguintes termos:

- a) Foi determinado que o Jardim Botânico da UTAD não se inscreve nas categorias de monumento nacional ou interesse público, por não apresentar um valor cultural de âmbito nacional;
- b) Os interesses municipais podem ser classificados como conjuntos municipais, monumentos nacionais ou sítios;
- c) A DGPC informa que não pode registar a classificação do imóvel como bem de interesse municipal, sugerindo a alteração da categoria de classificação para monumento de interesse municipal.

Análise:

De acordo com o artigo 2.º do DL 309/2009, de 23 de outubro e artigo 15.º da Lei n.º107/2001, de 8 de setembro, um bem imóvel é classificado nas categorias de monumento, conjunto ou sítio, nos termos em que tais categorias se encontram

definidas no direito internacional. A classificação de um bem imóvel pode abranger prédios rústicos e prédios urbanos, edificações ou outras construções que se incorporem no solo com caráter de permanência, bem como jardins, praças ou caminhos.

Por sua vez, a graduação do interesse cultural é efetuada nos termos do já referido artigo 15.º da Lei n.º 107/2001, considerando-se de interesse municipal, os bens cuja proteção e valorização, no todo ou em parte, representem um valor cultural de significado predominante para um determinado município.

Tendo a Direção Geral do Património Cultural emitido o parecer nos termos anteriormente referidos, é importante esclarecer o sentido e alcance das diferentes categorias.

As definições das categorias constam do artigo 1.º da Convenção para a Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural, adotada na Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura em 1972, e assinada por Portugal em 1976 e da Convenção de Granada.

De acordo com o referido diploma, Monumentos são todas as construções particularmente notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico, incluindo as instalações ou os elementos decorativos que fazem parte integrante de tais construções;

Já os Conjuntos são os agrupamentos homogêneos de construções urbanas ou rurais, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico, e suficientemente coerentes para serem objeto de uma delimitação topográfica;

Por sua vez, os Sítios são obras combinadas do homem e da natureza, parcialmente construídas e constituindo espaços suficientemente característicos e homogêneos para serem objeto de uma delimitação topográfica, notáveis pelo seu interesse histórico, arqueológico, artístico, científico, social ou técnico.

Nestes termos, considerando que estamos perante uma distinção puramente teórica de categorias de bens, sendo que, todas asseguram a proteção e valorização do património em causa, considerando ainda o parecer da DGPC, entendemos que, poderá ser adotada a classificação sugerida de Monumento Municipal.

Assim, deverá o assunto ser novamente submetido a reunião do Executivo Municipal para, no âmbito do interesse municipal, especificar a categoria de classificação do Jardim Botânico, retificando-se a deliberação tomada em 19/11/2018.

Posteriormente, deverá ser comunicada à Direção Regional de Cultura e providenciar-se a sua publicação no Diário da República nos termos e para os efeitos do estabelecido

nos artigos 32º e 61.º do Decreto-Lei n.º 309/2009. Igualmente, deverá promover-se à retificação do respetivo registo junto da Conservatória do Registo Predial nos termos previstos no art.º 39º da Lei n.º 107/2001 de 8 de setembro.

Conclusão:

Pelo exposto, ao abrigo do disposto na al. t) do n.º 1 do art.º 33º da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro, mantendo-se a fundamentação constante na informação anterior e baseado no parecer da DGPC, propõe-se que a Câmara Municipal delibere:

- I – Retificar a deliberação camarária de 19/11/2018, e classificar o Jardim Botânico da UTAD como Monumento de Interesse Municipal (MIM), que abrange os prédios mistos descritos na Conservatória do Registo Predial sob os n.ºs 1522 da Freguesia de Vila Real (S. Pedro) e 3524 da Freguesia de Folhadela e inscritos nas respetivas matrizes sob os artigos 1669, 1670, 1671, 1672, 1673, 1674, 1675, 1676, 1677, 1678, 1679, 1680, 1683, 1684, 1686, 1687, 1899, 1938, 1969, 1970, 1971, 1973, 1974, 2021, 2033, 3471, 3473, 3475, 3965, nos termos do disposto no n.º 6 do artigo 15.º da Lei n.º 107/2001.
- II - Notificar e comunicar a decisão final aos proprietários e à Direção Geral do Património Cultural;
- III - Proceder à publicação da decisão final no Diário da República e retificação do respetivo registo junto da Conservatória do Registo Predial”.

O **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“À Vereadora Mafalda Vaz de Carvalho, Concordo. Face ao parecer da DGPC sobre a classificação dos interesses municipais, sou de opinião que a CM retifique a sua deliberação e classifique o Jardim Botânico como Monumento de Interesse Municipal e proceder às notificações e publicações, nos termos da informação dos serviços”.

Por despacho de 14/02/2019 a **Vereadora Mafalda Vaz de Carvalho concordou remetendo** o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Classificar o Jardim Botânico da UTAD como Monumento de Interesse Municipal e proceder às notificações e publicações, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Rodonorte – Atualização tarifário 2019

----- 12. – Presente à reunião informação dos Serviços de Gestão Administrativa e de Recursos Humanos do seguinte teor:

“Informação:

Factos:

A empresa Rodonorte – Transportes Portugueses, S.A. através do *e-mail* com data de entrada nos Serviços Camarários de 11-12-2018 veio apresentar à Câmara Municipal, na qualidade de Autoridade de Transportes, as tarifas a vigorar na sua área de influência para o ano de 2019.

Posteriormente, a mesma Empresa apresentou uma tabela de equivalências/preços das carreiras de passageiros, circunscritas à área de influência do Município.

Análise:

A Assembleia Municipal na sua sessão ordinária de 13-02-2017, sob proposta do Executivo Camarário de 06-12-2016, deliberou *aprovar por unanimidade a assunção das competências pelo município enquanto Autoridade de Transportes no concelho de Vila Real.*

Esta decisão surgiu na sequência da entrada em vigor da Lei n.º 52/2015 de 9 de junho que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP).

Este diploma define a Autoridade de Transporte como qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transportes de passageiros, bem como de determinação e obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investido dessas atribuições e competências (cfr. al b) art.º 3º do RJSPTP).

Nos termos do art.º 6º do referido regime jurídico, os **Municípios** são Autoridades de Transportes competentes quanto aos **serviços públicos de transportes municipais**, podendo associar-se ou delegar, designadamente em comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas, as respetivas competências.

Este novo regime jurídico veio assim delegar nos Municípios e nas Comunidades Intermunicipais, competências que anteriormente pertenciam ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

Concretamente, o art.º 3º da Portaria n.º 298/2018 de 19 de novembro prevê que compete às autoridades de Transportes, o planeamento, definição e aprovação, por instrumento legal, regulamentar, administrativo e contratual, dos títulos e tarifas de transporte e das regras específicas relativas ao sistema tarifário, **incluindo a respetiva atualização.**

Dispõe o art.º 6º da mesma Portaria que a atualização regular das tarifas dos títulos de transporte é efetuada anualmente, no início de cada ano civil, tendo em conta a Taxa de Atualização Tarifária (TAT).

A TAT a estabelecer por cada Autoridade de Transportes para vigorar no ano n, terá como valor máximo a taxa de variação média do Índice de Preços no Consumidor (IPC), exceto habitação, nos 12 meses que decorrem entre outubro do ano n-2 e setembro do ano n-1, ou 0, quando aquela taxa de variação média do IPC, exceto habitação, for negativa (n.º 2 art.º 6º da Portaria n.º 298/2018 de 19 de novembro).

Conclusão:

Pelo exposto, verificando-se a conformidade das tarifas propostas pelo operador Rodonorte com as regras estabelecidas para a atualização tarifária regular, poderá o Município na qualidade de Autoridade de Transportes aprovar a atualização proposta”.

O **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Adriano Sousa, concordo. A proposta de atualização de tarifas enquadram-se nos limites da aplicação do IPC, conforme Portaria, pelo que podem ser submetidas à CM para aprovação”.

Por despacho de 13/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa**, concordou remetendo o assunto à reunião do Executivo Municipal para aprovação.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a atualização das tarifas, nos termos propostos.**-----

- Pedido de confirmação de existência ou inexistência de direito de preferência

- Avenida Carvalho Araújo n.ºs 95, 97 e 99 - artigo 4117 fracção F

----- 13. – Presente à reunião informação dos Serviços de Gestão Administrativa e de Recursos Humanos do seguinte teor:

“Através do anúncio casa pronta n.º6374/2019, publicado no site oficial da Casa Pronta, é questionada a autarquia sobre se tem intenção de exercer o direito legal de preferência sobre o prédio urbano sito em Vila Real, sito na Avenida Carvalho Araújo n.ºs 95, 97 e 99, inscrito na matriz predial urbana da Freguesia de Vila Real (Nossa Senhora da Conceição, S. Pedro e S. Dinis) sob o artigo 4117 fracção F.

Valor patrimonial – 36.930,00 € valor determinado pela AT em 2016

Valor global do negócio – 77.850,00 €

Identificação do vendedor – Meo – Serviços de Comunicações e Multimédia S.A

NIPC 504615947

Identificação do comprador –Vitor Manuel da Silva Pinto NIF 223069620

Data previsível do negócio – 30/04/2019

Sobre o exercício de direito de preferência pelo município existem as seguintes possibilidades:

1 - Com base no artigo 29º da Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, as autarquias locais têm o direito de exercer, nos termos legalmente previstos, o direito de preferência nas transmissões onerosas de prédios entre particulares, tendo em vista a prossecução de objetivos de política pública de solos para as finalidades seguintes:

- a) Execução dos programas e planos territoriais;
- b) Reabilitação e regeneração de áreas territoriais rústicas e urbanas;
- c) Reestruturação de prédios rústicos e urbanos;
- d) Preservação e valorização do património natural, cultural e paisagístico;
- e) Prevenção e redução de riscos coletivos;

2 - Os municípios tem o direito de exercer preferência nas transmissões de prédios nos termos do Código do Imposto Municipal sobre as Transmissões Onerosas de Imóveis, ao abrigo do disposto no artigo 55º, nos termos do qual: *Se, por indicação inexata do preço, ou simulação deste, o imposto tiver sido liquidado por valor inferior ao devido, o Estado, as autarquias locais e demais pessoas coletivas de direito público,*

representados pelo Ministério Público, poderão preferir na venda, desde que assim o requeiram perante os tribunais comuns e provem que o valor por que o IMT deveria ter sido liquidado excede em 30% ou em (euro) 5000, pelo menos, o valor sobre que incidiu.

Face ao exposto, sou da opinião que se pronunciem os Serviços Planeamento e Mobilidade sobre o interesse do Município relativamente às questões referidas no ponto 1, uma vez que relativamente ao ponto 2 não existem condições de se exercer o direito de preferência, em face dos valores do VPT e da transação”.

Fotografia do imóvel



O **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente, Concordo. Sou de opinião que a CM não exerça o direito de preferência, nos termos das informações dos serviços”.

O **Senhor Presidente da Câmara** emitiu o seguinte Despacho:

“Concordo com a informação e parecer do Diretor do DAF. À reunião de C.M.”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Não exercer o direito legal de preferência do prédio urbano, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Pedido de confirmação de existência ou inexistência de direito de preferência
- Avenida Carvalho Araújo n.ºs 95, 97 e 99 - artigo 4117 fração E

----- 14. – Presente à reunião informação dos Serviços de Gestão Administrativa e de Recursos Humanos do seguinte teor:

“Através do anúncio casa pronta n.º6353/2019, publicado no site oficial da Casa Pronta, é questionada a autarquia sobre se tem intenção de exercer o direito legal de preferência sobre o prédio urbano sito em Vila Real, sito na Avenida Carvalho Araújo n.ºs 95, 97 e 99, inscrito na matriz predial urbana da Freguesia de Vila Real (Nossa Senhora da Conceição, S. Pedro e S. Dinis) sob o artigo 4117 fração E.

Valor patrimonial – 47.640,00 € valor determinado pela AT em 2016

Valor global do negócio – 90.000,00 €

Identificação do vendedor – Meo – Serviços de Comunicações e Multimédia S.A
NIPC 504615947

Identificação do comprador – Nuno Filipe de Abreu Macieirinha NIF 216754070

Data previsível do negócio – 30/04/2019

Sobre o exercício de direito de preferência pelo município existem as seguintes possibilidades:

1 - Com base no artigo 29º da Lei n.º 31/2014, de 30 de maio, as autarquias locais têm o direito de exercer, nos termos legalmente previstos, o direito de preferência nas transmissões onerosas de prédios entre particulares, tendo em vista a prossecução de objetivos de política pública de solos para as finalidades seguintes:

- a) Execução dos programas e planos territoriais;
- b) Reabilitação e regeneração de áreas territoriais rústicas e urbanas;
- c) Reestruturação de prédios rústicos e urbanos;
- d) Preservação e valorização do património natural, cultural e paisagístico;
- e) Prevenção e redução de riscos coletivos;

2 - Os municípios tem o direito de exercer preferência nas transmissões de prédios nos termos do Código do Imposto Municipal sobre as Transmissões Onerosas de Imoveis, ao abrigo do disposto no artigo 55º, nos termos do qual: Se, por indicação inexata do preço, ou simulação deste, o imposto tiver sido liquidado por valor inferior ao devido, o Estado, as autarquias locais e demais pessoas coletivas de direito público, representados

pelo Ministério Público, poderão preferir na venda, desde que assim o requeram perante os tribunais comuns e provem que o valor por que o IMT deveria ter sido liquidado excede em 30% ou em (euro) 5000, pelo menos, o valor sobre que incidiu.

Face ao exposto, sou da opinião que se pronunciem os Serviços Planeamento e Mobilidade sobre o interesse do Município relativamente às questões referidas no ponto 1, uma vez que relativamente ao ponto 2 não existem condições de se exercer o direito de preferência, em face dos valores do VPT e da transação”.

Fotografia do imóvel



O **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Sr. Presidente, Concordo. Sou de opinião que a CM não exerça o direito de preferência, nos termos das informações dos serviços”.

O **Senhor Presidente da Câmara** emitiu o seguinte Despacho:

“Concordo com a informação e parecer do Diretor do DAF. À reunião de C.M.”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Não exercer o direito legal de preferência do prédio urbano, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Atualização do valor da compensação anual a pagar à TRVR – Terminal Rodoviário de Vila Real, Unipessoal, Lda. pela concessão da exploração do Terminal Rodoviário

----- 15. – Presente à reunião informação do Chefe de Divisão Financeira e Patrimonial do seguinte teor:

1. Considerando que nos termos do contrato de “Concessão da Gestão e Exploração do Terminal Rodoviário da Cidade de Vila Real”, celebrado em 10 de dezembro de 2015, com a Rodonorte – Transportes Portugueses, S.A., tem que ser efetuada, no início de cada ano da concessão, a atualização do valor da comparticipação anual;
2. Considerando que a TRVR – Terminal Rodoviário de Vila Real, Unipessoal, Lda (empresa constituída nos termos do ponto 3.1.1 do caderno de encargos, com o objeto estatutário exclusivo de gestão e exploração do terminal rodoviário), apresentou, através do seu ofício de 29-01-2019, o valor da compensação para 2019 no valor de € 12.260,96, calculada nos seguintes termos:

Valor da Compensação Anual em 2018	Variação Média Anual IPC 2018 Total Exceto Habitação - Continente	Ponderação	Aumento da Compensação Anual para 2019	Valor da Compensação Anual para 2019
(a)	(b)	(c)	(a) x (b) x (c) = (d)	(a) + (d)
12.176,03 €	0,93%	75%	84,93	12.260,96 €

3. Proponho que seja aprovado o valor da compensação anual para 2019, apresentada pela TRVR – Terminal Rodoviário de Vila Real, Unipessoal, Lda, nos termos contratuais, e que se traduz no pagamento de € 12.260,96 pelo Município de Vila Real”.

O **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Adriano Sousa, concordo. Pode ser submetido à reunião da Câmara Municipal”.

Por despacho de 06/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.

Esta proposta tem cabimentos orçamentais n.ºs 333 e 697, no projeto PAM n.º 167/2018, com a classificação económica 050103.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a atualização, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Mercado Municipal**

- **Mudança do ramo de atividade – Lojas n.ºs 19 e 20**

- **Requerimento de António Ferreira Pinto**

----- 16. – Presente à reunião informação do Núcleo de Mercados e Feiras do seguinte teor:

1. Vem o Senhor António Ferreira Pinto, titular do direito de ocupação das lojas n.ºs 19 e 20 do Mercado Municipal, solicitar a mudança do ramo de atividade de bar para comércio a retalho de vestuário para adultos (CAE 47711).
2. As referidas lojas vêm sendo mantidas com a atividade de bar desde 8 de abril de 1986, data do alvará sanitário n.º 1117 emitido ao abrigo da Portaria 6065, de 30 de março de 1929, que foi expressamente revogada pelo artigo n.º 35.º do Decreto-Lei n.º 370/99, de 10 de setembro.
A esta atividade se refere, também, a alínea J) dos considerandos constantes no contrato celebrado em 02 de abril de 2009 entre a ex-MERVAL e o requerente sobre o direito à utilização das referidas lojas.
3. O Código Regulamentar, no seu artigo D-4/53.º, refere no seu n.º 1 que em casos devidamente justificados e a requerimento do interessado, pode a Câmara Municipal autorizar a mudança do ramo de atividade que conste na licença.
4. O requerente não apresenta no seu requerimento uma justificação para a referida mudança, mas constata-se *in loco* que as lojas já não funcionam com a atividade inicialmente autorizada, pelo que, confrontado com a situação e, também, por estar próxima a data do termo do direito de ocupação – 02 de abril de 2019 –, nos termos do n.º 5 da cláusula 2.ª do contrato referido no ponto 2 desta informação, bem como a renovação não ser automática, o titular não teve outra alternativa senão solicitar a mudança do ramo de atividade, sob pena de não lhe poder ser autorizada a renovação do direito de ocupação das lojas.
5. Informa-se que a mudança do ramo de atividade implica que a taxa que lhe está aplicada, nos termos da Tabela de Taxas do Município seja substituída.

- De talhos, charcutarias, mercearias e similares, padarias e restaurantes e similares de hotelaria 3,90 € + IVA
- Para outras lojas 2,00 € + IVA

Nas duas situações os valores são aplicados por m² e por mês, pelo que a taxa mensal passa de € 448,50 (115 m² x 3,90) para € 230,00 (115 m² x 2,00), acrescido de IVA, que perfaz os totais de 551,66 € e 282,90 €, respetivamente.

Embora o pedido de mudança do ramo de atividade seja feito após o titular ser confrontado com o facto de nas lojas já funcionar a nova atividade sem que tivesse pedido autorização para o efeito, em nossa opinião, salvo melhor outra, o pedido poderá ser deferido pela Câmara Municipal, atendendo às razões invocadas no ponto 4”.

O Diretor do DAF emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Carlos Silva, concordo. Pode ser submetido à reunião de CM para aprovação”.

Por despacho de 12/02/2019 o Vereador Carlos Silva, remeteu o assunto à reunião da Câmara Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Deferir o pedido, nos termos da informação dos serviços.**-----

- **Balancete da Tesouraria**

- **Período de 30 de janeiro a 12 de fevereiro de 2019**

----- 17. – Presente à reunião o Balancete da Tesouraria de 30 de janeiro a 12 de fevereiro de 2019, o qual apresenta o seguinte movimento de valores em (euros):

Saldo do Período Anterior	3.201.228,26
Cobrado Durante o Período	243.172,71
Pago Durante o Período	967.282,22
Saldo para a Semana Seguinte	2.477.118,75
Discriminação do Saldo	

• De Operações Orçamentais	1.387.592,05
• De Operações Não Orçamentais	1.089.526,70

-----DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.-----

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E GESTÃO DO TERRITÓRIO

- Despachos efetuados pelo Vereador do Pelouro do Ordenamento do Território e Urbanismo – Janeiro de 2019

----- 18. -- Presente à reunião informação do Diretor do Departamento de Planeamento e Gestão do Território, do seguinte teor:

“Para os efeitos tidos por convenientes, junto se anexa a relação dos despachos efetuados no mês de janeiro pelo Senhor Vereador do Pelouro do Ordenamento do Território e Urbanismo, ao abrigo da delegação de competências do Senhor Presidente da Câmara, de 17 de outubro de 2017.

DESPACHOS DO VEREADOR DO PELOURO DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E URBANISMO DO MÊS DE JANEIRO DE 2019				
PROCESSO		REQUERENTE	LOCAL DA OBRA	Despacho
TIPO	NUMERO			
AVULSO	468/18	ANA OLÍMPIA- CABECA DE CASA DA HERANCA	RUA DUARTE RIBEIRO- BARRO DA CAL	Deferido
ONEREDPDM	140/80	ANTONIO DA CUNHA VALENTE	FRANGAL - CONSTANTIM	Deferido
ONEREDPDM	617/94	A PPC-ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE PARALISIA CEREBRAL NUCLEO REGIONAL VILA REAL	LUGAR DAS REGADAS - AV. OSNABRUCK	Deferido
AVULSO	391/18	ARMINDA MARIA ALVES CLARO	RUA DA IGREJA - GUIAES	Deferido
ONEREDPDM	191/18	CARLOS AUGUSTO BARRIAS DE CARVALHO	LUGAR DO VAL - GONTAES	Deferido
ONEREDPDM	228/18	CÁTIA INES SOARES DOS SANTOS LOPES BARROS	LUGAR DA PORTELA - PARADA DE CUNHOS	Deferido
ONEREDPDM	225/17	CENTRO SOCIAL E PAROQUIAL DE ABACAS	RUA DO AGRO - ABACAS	Deferido
ONEREDPDM	280/18	CRISTIANO SILVA FERREIRA MOREIRA	LUGAR DA FROMAÇA	Deferido
ONEREDPDM	220/15	CRISTINA MARIA FERREIRA MATOS MACHADO	GIESTEIRA - TORNEIROS	Indeferido
ONEREDPDM	215/16	HENRIQUE ALFREDO CORREIA LETE	LUGAR DO RIBEIRO - VARGE	Deferido
ONEREDPDM	264/18	JORGE MANUEL PASCOAL DE OLIVEIRA	ESTRADA NACIONAL - CONSTANTIM	Deferido
ONEREDPDM	413/82	MANUEL LACERDA FRANCISCO	RUA DO JAZIGO	Deferido
AVULSO	476/18	MARIA ELISA LOBO DE ALMEIDA GARRETT	QUINTA NOVA- FRADO	Notificar
ONEREDPDM	357/17	MARIA TERESA DA CONCEIÇÃO GONCALVES	RUA PADRE MANUEL TEIXEIRA BORGES Nº 13 - BAIRRO SAO VICENTE DE PAULA - VILA REAL	Reuniao CM
AVULSO	47/19	MERCIANA DE JESUS DO NASCIMENTO TAO FREITAS DIAS	LUGAR DA CALÇADA	Deferido
ONEREDPP	187/92	O PROFESSOR-COOPERATIVA DE HABITAÇÃO, CRL	TIMPERA - N.SRA. CONCEIÇÃO	Notificar
AVULSO	487/18	OITANTE, SA	RUA DRº ROQUE DA SILVEIRA, 136, 138	Deferido
ONEREDPDM	15/18	PEDRO MANUEL SANTOS MONTEIRO	RUA DO CORGO	Deferido
ONEREDPDM	138/18	PEDRO MIGUEL DA SILVA VALENTE	RUA DO FRADO - CONSTANTIM	Deferido
ONEREDPDM	445/07	SNACK BAR KEBAB, LDA	VINHA DA REGADA, LOTE 3 - FRACÇÃO B, Nº. 2,3,7	Reuniao CM
ONEREDPDM	270/18	STUNNING CHAPTER, LDA	LARGO DO VILAREALENSE NºS 12, 14 E 16	Deferido

Por despacho de 13/02/2019 o Vereador Adriano Sousa remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal para conhecimento.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Tomar conhecimento.**-----

DIVISÃO DE GESTÃO URBANÍSTICA

- **Processo n.º 1/78**
- **Maria Manuela da Mota Mourão**
- **Freguesia de Vila Marim**

----- 19. – Requerimento de Maria Manuela da Mota Mourão Preciosa Rocha Pires, registado sob o n.º 24999/18, datado de 20/12/2018, submetendo para apreciação do Executivo o pedido de alteração de loteamento – Lote n.º 2, sito no Alto de Negrelos, Freguesia de Vila Marim.

Traz a seguinte informação da Divisão de Gestão Urbanística:

“1. ASSUNTO

Alteração ao lote n.º 2 do loteamento n.º 1/78, titulado pelo alvará 1/78, no que respeita à área de implantação, construção e usos.

2. PRETENSÃO

2.1 Descrição da pretensão

Com a presente alteração pretende o requerente enquadrar o uso existente no lote 2, que inicialmente previa uma habitação unifamiliar, numa construção destinada a habitação/comércio/serviços (legalização do existente no local).

2.2 Enquadramento da pretensão

A pretensão enquadra-se na alínea a), do n.º 2, do artigo 4º, do RJUE.

3. ANTECEDENTES

Alvará de Loteamento n.º 1/78.

Processo de Loteamento n.º 1/78.

4. INSTRUÇÃO DO PEDIDO

Nada a referir.

5. CERTIDÃO DA CONSERVATÓRIA DO REGISTO PREDIAL

O terreno objeto do presente pedido, possui uma área de 1.045,00 m², confronta a Poente com caminho Público e encontra-se registado na Conservatória do Registo

Predial de Vila Real sob o n.º 1977/20040810, correspondendo à matriz urbana n.º 999 da freguesia de Vila Marim.

6. LEGITIMIDADE DO REQUERENTE

O requerente faz o pedido na qualidade de proprietário do terreno.

7 LOCALIZAÇÃO NOS INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL

7.1. Carta de ordenamento

O local encontra-se classificado como Espaço Urbano Tipo HU2, estando o lote inserido no alvará de loteamento n.º 1/78.

7.2 Carta de condicionantes

O local encontra-se inserido na ZEP do Alto Douro Vinhateiro e na zona de proteção do heliporto do hospital.

8. ANÁLISE DA PRETENSÃO

8.1 Caracterização da pretensão

8.1.1 Parâmetros urbanísticos

Pretende-se fazer aprovar uma alteração ao loteamento, de forma a ser possível a legalização do existente no lote n.º2, no que respeita ao uso e ocupação do mesmo.

O requerente licenciou uma habitação unifamiliar composta por R/C + andar e no local levou a efeito uma habitação ocupando parte do R/C e andar e um ocupando parte do R/C, para comércio/serviços.

No local verificam-se os seguintes parâmetros urbanísticos já aceites no projeto de obras particulares e que se pretendem ver vertidos para o alvará de loteamento:

Área total do terreno: 1045m²;

Uso: uso misto de habitação, comércio e serviços;

Área de implantação: 369,32m²;

Área de impermeabilização: 369,32m²

Área bruta de construção de Comércio e Serviços – 274,00 m²

Alinhamentos: A construção existente e proposta para legalizar, encontram-se num plano mais recuado relativamente à via pública, pelo que não há nada a opor;

N.º de lugares de estacionamento: Estão previstos 7 lugares de estacionamento, dos quais 5 são afetos ao comércio / serviços e 2 afetos à habitação;

Caraterísticas da via de acesso: A edificação é servida por arruamento público pavimentado;

Com a alteração pretendida, a cêrcea, alinhamentos e afastamentos aprovados e licenciados em relação à via pública, são mantidos.

A área de impermeabilização proposta, 369,62 m², corresponde a 35,34% da área da parcela.

O índice de utilização bruto do lote é de 51,72% e do loteamento é inferior a 45%.

Não é proposta qualquer área de cedência para espaços verdes e equipamento de utilização coletiva.

8.1.2 Conformidade do projeto de arquitetura

8.1.2.1 PDM

a) O local encontra-se classificado como Espaço Urbano Tipo HU2, estando o lote inserido no alvará de loteamento n.º 1/78.

b) O uso pretendido, habitação/comércio/serviços, pode ser considerado compatível com a classe de espaço.

c) O índice bruto de utilização do loteamento, face ao existente corresponde a 29%, pelo que se encontra dentro dos limites referidos no n.º 4 do artigo 47º, do Regulamento do PDM.

d) O número de lugares de estacionamento previstos no interior do lote, dão cumprimento ao artigo 21º, do Regulamento do PDM, para o uso privado.

Não é previsto qualquer lugar de estacionamento público, e no loteamento nunca foi previsto qualquer lugar de estacionamento público, pois tratou-se à data de um loteamento unicamente com divisão de uma parcela em 4 lotes.

Visto que se trata de um loteamento antigo, para o qual nunca foi previsto qualquer lugar de estacionamento público, e estando os privados garantidos no interior da parcela, poderá ser dispensada a previsão de lugares públicos.

8.1.2.2 Pareceres a entidades externas e serviços municipais

No processo de obras 994/87, foram solicitados pareceres à DRCN e à ANAC, tendo estas entidades emitido parecer favoráveis.

Tendo os pareceres sido emitidos sobre o que agora se pretende verter no alvará, podem os mesmos ser considerados válidos para o presente pedido.

8.1.2.3 Código Regulamentar

Nada a referir.

8.1.2.4 Aspeto Exterior e Inserção Urbana e Paisagística

Nada a referir.

8.1.2.5 Infraestruturas

O local é servido por todas as infraestruturas necessárias para a utilização pretendida.

8.1.2.6 Normas Técnicas de Acessibilidades

Nada a referir. O termo de responsabilidade do técnico autor do projeto é garantia suficiente para o cumprimento do RGEU.

8.1.2.7 Outras Disposições Regulamentares

Em termos gerais pode ser remetido o cumprimento de outras normas regulamentares e legislativas para o termo de responsabilidade dos autores dos projetos.

9. CEDÊNCIAS E COMPENSAÇÕES

Não é proposta qualquer cedência para espaços verdes e equipamento de utilização coletiva.

Para o uso agora pretendido, e tendo em consideração a área crescida para o uso de comércio e serviços, implica uma cedência de 100,00 m².

Não sendo prevista qualquer área de cedência, a mesma deve ser compensada em numerário, o que nos termos da alínea a), do n.º 1, do artigo H/25º, do Código Regulamentar, corresponde ao valor de 752,50 €.

10. CONCLUSÃO

Face ao exposto, e tendo em atenção a localização em meio rural, e não provocando o uso pretendido qualquer inconveniente, e estando respeitados os parâmetros do Regulamento do PDM, não se vê inconveniente no deferimento da presente pretensão.

Sendo apresentado o consentimento dos proprietários da maioria da área dos lotes que constituem o alvará de loteamento, para a aprovação do presente aditamento está dispensada a discussão pública”.

Em 13/02/2019 o **Diretor do Departamento** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Senhor Vereador Concordo. Propõe-se o envio à Reunião do Executivo para aprovação. A pretensão encontra-se isenta do procedimento de consulta pública”.

Por despacho de 13/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a alteração do loteamento, nos termos da informação dos serviços.**-----

DIVISÃO DE EQUIPAMENTOS E INFRAESTRUTURAS

- Adjudicação prestação de serviços de elaboração de "Projeto de Execução da Musealização da Central do Biel e da Quinta do Granjo"

----- 20. – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

Procedimento por Consulta Prévia – apresentação de uma única proposta
Informação de adjudicação

1. Objeto

Consulta Prévia para a aquisição de “Projeto de Execução da Musealização da Central do Biel e da Quinta do Granjo”.

2. Prazo

O prazo máximo de execução é de 2 (dois) meses, a contar da data de celebração do contrato de prestação de serviços.

3. Preço base

€ 40.000,00 (quarenta mil euros), acrescido de IVA à taxa legal em vigor.

4. Entidade convidada

Entidade	Proposta apresentada	
	Sim	Não
Zute, Arquitectos, Lda. NIPC: 502 783 931	X	
Compasso e Régua, Gabinete de Projectos, Sociedade Unipessoal, Lda. NIPC: 507 205 367		X
Orlando Gaspar Arquitectos, Lda. NIPC: 503 998 303		X

5. Admissão e exclusão de proposta

Concorrente	Proposta	
	Admitida	Excluída
Zute, Arquitectos, Lda.	x	

NIPC: 502 783 931

6. Análise da proposta admitida

Concorrente	Atributos da Proposta		Avaliação
	Valor s/ IVA	Prazo	
Zute, Arquitectos, Lda. NIPC: 502 783 931	€ 40.000,00	Conforme Caderno de Encargos	

7. Proposta de Adjudicação

Entidade	Valor s/IVA	Prazo
Zute, Arquitectos, Lda. NIPC: 502 783 931	€ 40.000,00	Conforme Caderno de Encargos

8. Audiência prévia

Nos termos do n.º 2 do artigo 125.º do CCP não há lugar à realização da audiência prévia escrita dos concorrentes, por vir a ser apresentada uma única proposta.

9. Visto prévio do Tribunal de Contas

Sujeito	Isento	Fundamentação	
		Direito	Facto
	x	Nos termos do artigo 255º da Lei do Orçamento de Estado para 2019	Dado o valor do contrato ser inferior a 350.000 €

10. Caução

Exigível	Não exigível	Fundamentação	
		Direito	Facto
	x	Nos termos do n.º 2 do artigo 88.º do CCP	Dado o valor do contrato ser inferior a 200.000 €

11. Contrato escrito

Exigível	Não exigível	Dispensável	Fundamentação	
			Direito	Facto

x			Nos termos do nº 1 do artigo 94º do CCP.	Não se verifica nenhum dos casos previstos no artigo 95.º do CCP
---	--	--	--	--

12. Órgão competente para decidir contratar/autorizar a despesa contratar (alínea a) artigo 18.º do Decreto-Lei 197/99 de 8 de junho)

Câmara Municipal uma vez que a abertura de procedimento foi deliberada em Reunião do Executivo Municipal datada de 21/01/2019.

13. Proposta de aprovação

Decisão de adjudicação à firma **Zute, Arquitectos, Lda.**, pelo montante global de € **40.000,00**, IVA excluído (125.º/1).

O **Diretor do DAF** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Vereador Carlos Silva, Pode ser submetido à reunião de CM para adjudicação”.

Por despacho de 12/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Adjudicar à firma **Zute, Arquitectos, Lda.** pelo valor de € **40.000,00** (quarenta mil euros), nos termos do relatório final do júri do concurso, com a abstenção dos Vereadores do PSD.-----

- **Projetos para Reabilitação de um conjunto de habitações unifamiliares nos Bairros Sociais de São Vicente de Paula e da Laverqueira**

- **Aprovação de projeto de execução**

----- **21.** – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

“1. Introdução

O Município de Vila Real pretende intervencionar um conjunto de habitações unifamiliares localizadas em dois Bairros Sociais existentes na cidade de Vila Real,

nomeadamente no Bairro Social de São Vicente de Paula e no Bairro Social da Laverqueira, devido ao estado de conservação de alguns dos seus imóveis.

2. Fundamento do Ato de Decisão/ Identificação das necessidades a satisfazer

2.1. Enquadramento / Introdução

Com os presentes projetos pretende-se assegurar a reabilitação de um conjunto alargado de habitações unifamiliares, existentes em dois bairros sociais da cidade de Vila Real, conforme condições e especificações de cada edifício.



1 - Planta de localização Bairro S Vicente de Paula



2 - Planta de localização Bairro da Laverqueira

Na garantia de proporcionar uma habitação condigna para todos, possui-se com objetivo definir um conjunto de intervenções construtivas de reabilitação que contribuem para uma melhor qualidade de vida dos seus moradores proporcionando níveis de conforto e comodidade com padrões de desempenho e ambiente social mais saudáveis.

É, também objetivo, elaborar todos os trabalhos construtivos de reabilitação com economia de custos, sendo um objetivo atingível pela sistematização dos materiais utilizados, pela simplificação construtiva, pela otimização dos recursos e pela importância de uma reabilitação bem pensada, programada e bem executada tecnicamente.

2.2. Projeto

A estratégia e os objetivos definidos pelo Programa Preliminar a que se refere este Projeto, contemplam a descrição dos trabalhos de reabilitação a executar, corrigindo as patologias verificadas e eliminando as suas causas.

O projeto toma como seu antecessor o Estudo Prévio anteriormente apresentado e apreciado favoravelmente pelos serviços técnicos da Câmara Municipal. O projeto é também complementado por elementos fotográficos e pelos desenhos gráficos de levantamento geométrico elaborado no local individualmente por unidade de habitação. Todas as unidades de habitação têm apenas um piso de rés-do-chão e foram construídas segundo métodos de construção tradicional.

No bairro São Vicente de Paula as paredes exteriores são em pedra simples de granito rebocado e pintado e as paredes interiores são em tijolo rebocado. O teto interior é em forro de madeira pintado. As coberturas, com desenvolvimento em três águas, assentam numa estrutura de madeira que suportam telhas cerâmicas do tipo "marselha". O beiral é em telha de canudo sobre cornija em granito.



3 – Edifícios – Bairro S Vicente de Paula

Os elementos estruturais são modulares e compostos por perfis metálicos tubulares de 10cm x 5cm. Estes perfis estão distribuídos quer pelo perímetro exterior das fachadas, quer pelas paredes divisórias interiores, assim como, se prolongam pelo teto e cobertura. O preenchimento do espaço entre os perfis metálicos estruturais são preenchidos por painéis de chapa em cada uma das faces da superfície das paredes exteriores, mas também nas paredes divisórias interiores e tetos. As paredes das fachadas exteriores incorporam no seu interior isolamento térmico. Todas as superfícies levam sobre a chapa um barramento à base de cimento sobre o qual é aplicada a pintura final a tinta plástica. As coberturas, com desenvolvimento em duas águas, assentam numa estrutura de perfis metálicos que suportam chapas de fibrocimento que terão de ser retiradas de acordo com a legislação.

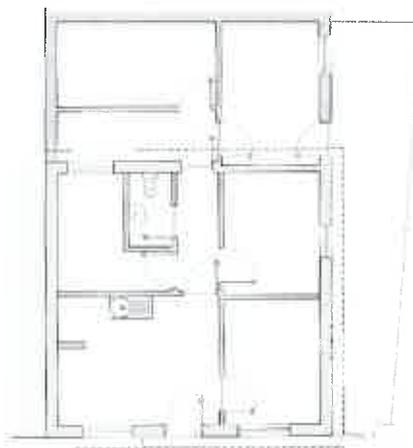
Arquit

Arquit

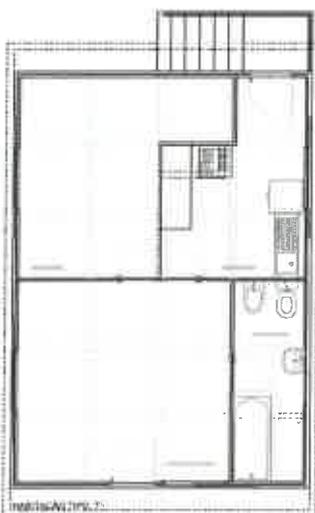


4 – Edifícios – Bairro da Laverqueira

A figura seguinte apresenta alguns exemplos, em planta, das habitações existentes nos dois bairros:



5 – Plantas – Bairro S Vicente de Paula



6 – Plantas – Bairro da Laverqueira

2.3. Solução Preconizada / Proposta

Ao nível da intervenção individual pretende-se adotar procedimentos e medidas de reabilitação que assegurem a resolução dos problemas e patologias detetados em cada habitação.

A adoção das soluções gerais de reabilitação pressupõe uma análise detalhada no local, das condições específicas de cada elemento construtivo.

Seguidamente, em síntese, serão identificadas os tipos de intervenção a executar de uma forma global nos diversos edifícios.

- Reabilitação das fachadas
- Reabilitação das caixilharias e portadas
- Reabilitação das coberturas
- Revestimentos interiores
 - Pavimentos interiores
 - Paredes interiores
 - Tetos
 - Vãos interiores (portas)
- Instalações especiais
 - Equipamentos e móveis de cozinha
 - Equipamentos e móveis das instalações sanitárias

- Infraestruturas e equipamentos
 - Exaustor de cozinha
 - Tomadas, fichas e quadros elétricos
 - Iluminação interior e exterior

A estimativa orçamental para o somatório dos dois projetos, que acompanham a presente informação, é de 610.000,00 € (seiscentos e dez mil euros), ao qual acrescerá o IVA à taxa legal em vigor, subdivididos da seguinte forma:

520.000,00 € - Reabilitação de um conjunto de habitações unifamiliares no bairro social da Laverqueira;

90.000,00 € - Reabilitação de quatro habitações unifamiliares no bairro social de São Vicente de Paula.

3. Conclusão

Face ao anteriormente exposto **proponho a aprovação dos respetivos projetos de execução**”.

O Chefe de Divisão de Equipamentos e Infraestruturas emitiu o seguinte parecer:

“Sr. Vereador Adriano Sousa enquadrando-se o presente Projeto de Execução na “Reabilitação de um conjunto de habitações unifamiliares, em 2 bairros sociais da Cidade”, no âmbito da implementação das ações EF2.3 do Eixo 3/Medida 3.2 do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Vila Real, concordo. Proponho que a presente informação seja submetida à Reunião do Executivo Municipal para aprovação”.

Por despacho de 11/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar os projetos de execução de reabilitação de habitações unifamiliares nos Bairros Sociais de São Vicente de Paula e da Laverqueira.**-----

- **Manutenção e Conservação de Espaços Verdes Públicos da Cidade de Vila Real**

- **Esclarecimentos**

----- **22.** – Presente à reunião informação do júri da Manutenção e Conservação de Espaços Verdes Públicos da Cidade de Vila Real.

“Introdução

Solicita o interessado Hidurbe – Serviços S.A. o esclarecimentos seguinte, dentro do primeiro terço do prazo fixado para a apresentação das propostas:

- 1) Na cláusula 3.ª do documento “Caderno de Encargos – Cláusulas Gerais” é referido que:
 - “2. O início da prestação de serviço terá lugar no dia 1 de dezembro de 2018, considerando-se aquele, o dia inicial para a contagem do período de vigência do contrato.”

Assim solicitamos que o erro detetado na data de início da prestação e serviços, seja retificado.

Análise

- 1) O início da prestação de serviço terá lugar até 30 dias após a receção do Visto do Tribunal de Contas, considerando-se aquele, o dia inicial para a contagem do período de vigência do contrato.

Proposta

Propõe o Júri do procedimento, ao abrigo da alínea a) do n.º 5 do artigo 50º, que o órgão competente para a decisão de contratar que delibere prestar o esclarecimento agora produzido.

Mais informa que este esclarecimento respondido até ao termo do 2º terço do prazo fixado, não constitui motivo de prorrogação do prazo para a apresentação das propostas”.

O Vereador **Carlos Silva** emitiu o seguinte Despacho:

“Proceda-se à publicação na plataforma para cumprimento dos prazos legais. À reunião de Câmara Municipal para ratificar”.

-----DELIBERAÇÃO: Ratificar o Despacho do Vereador do Pelouro sobre aprovação dos esclarecimentos do concurso de “Manutenção e Conservação de Espaços Verdes Públicos da Cidade de Vila Real”, conforme informação do júri do concurso.-----

- Obra de Baixa Tensão e Iluminação Pública (IP) a executar na União das Freguesias de Adoufe e Vilarinho da Samardã, no âmbito do Contrato de Concessão da Distribuição de Energia Elétrica em Baixa Tensão

----- 23. – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

1. **Obra:** 1 obra de prolongamento de rede de Baixa Tensão (BT – permite viabilidade de alimentação de edificações) e de Iluminação Pública (IP) com Instalação de 5 aparelhos de Iluminação Pública, conforme configuração definida pelos serviços da

C.M., da U.F e da EDP, e que consta na planta anexa.

2. Requerente: União das Freguesias de Adoufe e Vilarinho da Samardã.

3. Fundamentação da obra:

3.1. Garantir a segurança das pessoas e veículos que circulam na rua pública em causa, incluindo os moradores.

3.2. Permitir a viabilidade de alimentação em energia elétrica de edificações existentes ou que venham a ser construídas, incentivando assim a fixação na freguesia.

4. Enquadramento da Obra no Contrato de Concessão: Trata-se de obra com rede aérea de Baixa Tensão com Iluminação Pública e aparelhos de iluminação pública / luminárias (armadura e ótica, bem como o braço) em Traçado onde não existe rede. Nos termos do Regulamento de Relações Comerciais, conforme imposição da ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, a rede é comparticipada em 100% pela CMVR, resultando o encargo do produto de um valor fixo para a potência a alimentar pelo comprimento em metros da rede necessária. Nos termos do Contrato de Concessão, a EDP assume os custos com as luminárias por serem do tipo corrente LED.

5. Localização, Investimento e Financiamento:

Local da obra	Pontos de luz	Investimento Global	Financiamento		Consumo anual (CMVR)
			EDP, S.A	CMVR	
Rua Caminho do Rio, Gravelos (não urbano) - VRL18.084	5	1 429,08 €	631,36 €	797,72 €	121,00 €

6. Proposta: Que a Câmara Municipal, no uso da competência prevista no artigo 33º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, **autorize a construção da rede aérea de baixa tensão com iluminação pública e a instalação dos 5 aparelhos de iluminação pública**, conforme configuração referida no ponto 1, cujo consumo anual a pagar pela CMVR se estima em 121,00 € (luminária LUMILED VCA F 45 W), e que o valor da comparticipação municipal de 797,72 € (IVA incluído) seja suportado pela União das Freguesias de Adoufe e Vilarinho da Samardã.

7. Execução da obra: só ocorrerá após o pagamento prévio daquela importância (797,72 €) à EDP Distribuição, S.A., alertando-se também para o facto de o orçamento poder caducar”.

O Chefe de Divisão de Equipamentos e Infraestruturas emitiu o seguinte parecer:
“Sr. Vereador Adriano de Sousa concordo, deve a presente informação ser submetida à reunião do executivo municipal para autorização”.

Por despacho de 06/02/2019 o Vereador Adriano Sousa remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Autorizar a realização da obra e a participação municipal de 797,72 € (IVA incluído) seja assumida pela União das Freguesias de Adoufe e Vilarinho da Samardã.**-----

- Empreitada do “Parque Corgo – Zonas Naturais”

- Esclarecimentos

----- **24.** – Presente à reunião informação do júri da Empreitada do “Parque Corgo – Zonas Naturais”.

“Introdução

Solicita o interessado Francisco Pereira Marinho & Irmãos, S.A., dentro do período para submissão de pedidos de esclarecimentos, os esclarecimentos seguintes:

Análise

No seguimento deste pedido de esclarecimento, a equipa projetista entendeu fornecer algumas respostas, que não podem ser consideradas como respostas a esclarecimentos, mas sim respostas que permitem formular mais adequadamente o preço de venda dos trabalhos que lhe dizem respeito.

Em resposta às listas de erros e omissões apresentadas pelos concorrentes e com o propósito de esclarecer as dúvidas suscitadas pelos mesmos, apresenta-se em seguida uma lista com resposta a essas dúvidas.

“PARQUE CORGO - ZONAS NATURAIS - Município de Vila Real”

LISTA DE ERROS E OMISSÕES						
Artigo	Descrição	Unidade	Quantidade	Quanto Medida	Diferença	Obs
3	PONTE PEDONAL					
3.1	Betão, Betão Armado					
3.1.2	Fornecimento, fabrico e aplicação de betão armado, incluindo armaduras moldagem, sobreposições de armaduras A400NR/A500, fabrico, montagem e desmontagem de cofragem, e escoramentos necessários, incluindo ainda cofragem e tratamento específico em peças de betão à vista quando tal estiver assinalado no projecto de arquitectura. (medição automática)					Falta medição?
5	SINALÉTICA					
5.1	Fornecimento e aplicação de sinalética específica, conforme peças desenhadas, incluindo bases em betão, postes, bem como todos os trabalhos e acessórios necessários à sua correcta aplicação	1	cj			De acordo com o disposto no ponto 7 do artº 43º do CCP Portaria 701 - H/2008 de 29/07/2008
6	OBRAS ACESSÓRIAS					
6.1	Demolição de barracão na margem do rio (entre ponte metálica e Estação do Biel), incluindo carga, transporte e deposição de entulho e produtos sobrantes a aterro licenciado.	1	cj			De acordo com o disposto no ponto 7 do artº 43º do CCP Portaria 701 - H/2008 de 29/07/2008
6.2	Construção de posto de observação do rio	1	cj			De acordo com o disposto no ponto 7 do artº 43º do CCP Portaria 701 - H/2008 de 29/07/2008
TOTAL						

28 de Janeiro de 2019

Dúvidas apresentadas

Ponto 3. PONTE PEDONAL

P: No ponto 3.1.2 falta medição?

R: No ponto 3.1.2 descrevem-se os trabalhos contabilizados no ponto seguinte, que se apresenta por lapso como 3.1.3, devendo ser alterado para 3.1.2.1.

Ponto 5. Sinalética

P: De acordo com o disposto no ponto 7 do artº 43º do CCP Portaria 701 - H/2008 de 29/07/2008

R: Apresenta-se medição detalhada dos sinais a aplicar, bem como peças desenhadas com a geometria e localização dos mesmos.

Ponto 6. Obras Acessórias

6.1

P: De acordo com o disposto no ponto 7 do artº 43º do CCP Portaria 701 - H/2008 de 29/07/2008

R: Trabalho definido em peças desenhadas, com inclusão de fotografia.

6.2

P: De acordo com o disposto no ponto 7 do artº 43º do CCP Portaria 701 - H/2008 de 29/07/2008

R: Foram incluídas medições dos trabalhos a executar, e incluem-se peças desenhadas do pretendido.

Face a estes esclarecimentos a equipa projetista informa que:

- as peças desenhadas PG.01, PG.02 e PG.03 foram substituídas pelas peças PG.01a, PG.02a e PG.03a, respetivamente, para correção da escala apresentada;

- foram incluídos os desenhos PG.09, PG.10 e PG.11, para esclarecimento das dúvidas apresentadas.

Em anexo ao presente documento serão enviados todos os documentos elaborados pela equipa projetista.

Proposta

Propõe o Júri do procedimento, ao abrigo da alínea a) do n.º 5 do artigo 50º, que o órgão competente para a decisão de contratar que delibere prestar os esclarecimentos agora produzidos, disponibilizando todos os documentos elaborados pela equipa projetista.

Propõe-se também, ao abrigo do n.º 1 do artigo 64º, a prorrogação do prazo do presente procedimento, devido à sua suspensão, pelo prazo em que o mesmo se encontrou suspenso”.

Por despacho de 14/02/2019 o **Vereador Carlos Silva** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal para aprovação.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar os esclarecimentos prestados pelo jurado e a prorrogação do prazo para apresentação das propostas, pelo prazo em que o mesmo se encontrou suspenso.-----

- Empreitada “Requalificação da Rua Cidade de Espinho e Rua 20 de Julho – Fase1” – Suspensão dos trabalhos

----- **25.** – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

“Serve a presente para informar V. Exa. da suspensão da empreitada supra referida, conforme “Auto de Suspensão dos Trabalhos da Empreitada” que anexo.

Mais informo que a suspensão em causa deve-se ao facto de o construtor estar a ocupar o terreno onde se irá realizar a obra, com uma grua, contentores e depósito de materiais. Tendo o referido construtor informado que só prevê a entrega do terreno em causa a 18 de Março de 2019.

Tendo a empreitada prevista um prazo de execução de 240 dias (8 meses), verifica-se uma dilatação da data fim da empreitada de 63 dias, sendo:

- | | |
|--|----------------------|
| - DATA INICIO (Auto de Consignação):14/01/2019 | DATA FIM: 13/09/2019 |
| - DATA INICIO (Auto de Suspensão):18/03/2019 | DATA FIM: 17/11/2019 |



Fotografia zona a intervirionar (Norte)



Fotografia zona a intervirionar (Sul)

Proponho que desta suspensão seja dado conhecimento à Câmara Municipal, ao construtor e que seja a mesma seja anexa ao processo de licenciamento (processo: 31/17)".

Por despacho de 14/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal, para conhecimento.-----

-----**DELIBERAÇÃO: 1- Autorizar a suspensão dos trabalhos, nos termos da informação dos serviços.**-----

2 - Notificar o promotor sobre a sua responsabilidade, em eventuais custos que a obra venha a ter com a suspensão.-

- Consulta Prévia para a aquisição de “Projeto de Execução para a Instalação da Loja de Cidadão

- Relatório Final

----- **26.** – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

“Com referência aos elementos abaixo descritos e em cumprimento do disposto no artigo 124.º do Código dos Contratos Públicos, publicado em anexo ao Decreto-Lei n.º 18/2009, de 29 de janeiro, na redação que lhe é conferida pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2018, de 31 de agosto, reuniu o Júri designado para o presente procedimento.

1. Referência do Procedimento:

Procedimento por Consulta Prévia

2. Objeto de Contratação:

Consulta Prévia para a aquisição de “Projeto de Execução para a Instalação da Loja de Cidadão”.

3. Designação do Júri:

Reunião de Câmara datada de 21/01/2019

4. Membros do Júri:

Designados	Função			Participantes no Relatório
	Presidente	Vogal		
		Efetivo	Suplente	
José Alberto da Cruz Gonçalves Claudino	X			X
Paulo Jorge de Matos Ferreira		X		X
Paulo Alexandre Costeira Ferreira		X		X
Amílcar Ricardo da Silva Ferreira			X	
José Henrique Costa da Cunha			X	

De acordo com o relatório preliminar verifica-se que:

5. Entidades convidadas

Entidades	Proposta Apresentada	
	Sim	Não
RSAT – Ricardo Santelmo & Albino Teixeira, Lda. NIPC: 507 712 820	X	
EDIQUAL – CERTIFICAÇÃO E AVALIAÇÕES, L.DA NIPC: 508 005 884	X	
GEADA, CONSULTADORIA, FISCALIZAÇÃO & PROJETOS, L.DA NIPC: 503 595 241	X	

6. Admissão e exclusão de propostas:

Concorrentes	Admitido	Excluído
RSAT – Ricardo Santelmo & Albino Teixeira, Lda. NIPC: 507 712 820	X	
EDIQUAL – CERTIFICAÇÃO E AVALIAÇÕES, L.DA NIPC: 508 005 884	X	
GEADA, CONSULTADORIA, FISCALIZAÇÃO & PROJETOS, L.DA	X	

NIPC: 503 595 241

7. Análise das propostas admitidas:

Concorrentes	Atributos da Proposta		Avaliação
	Valor S/IVA	Prazo (dias)	
RSAT – Ricardo Santelmo & Albino Teixeira, Lda. NIPC: 507 712 820	€ 69.800,00	De acordo com o caderno de encargos	Proposta de mais baixo preço
EDIQUAL – CERTIFICAÇÃO E AVALIAÇÕES, L.DA NIPC: 508 005 884	€ 69.950,00	De acordo com o caderno de encargos	Proposta de mais baixo preço
GEADA, CONSULTADORIA, FISCALIZAÇÃO & PROJETOS, L.DA NIPC: 503 595 241	€70.000,00	De acordo com o caderno de encargos	Proposta de mais baixo preço

8. Ordenação das Propostas:

Critério de adjudicação:

Proposta de mais baixo preço.

N.º	Concorrentes	Valor da Proposta s/IVA	IVA
1	RSAT – Ricardo Santelmo & Albino Teixeira, Lda. NIPC: 507 712 820	€ 69.800,00	23%
2	EDIQUAL – CERTIFICAÇÃO E AVALIAÇÕES, L.DA NIPC: 508 005 884	€ 69.950,00	23 %
3	GEADA, CONSULTADORIA, FISCALIZAÇÃO & PROJETOS, L.DA NIPC: 503 595 241	€70.000,00	23 %

9. Audiência prévia

Nos termos do artigo 123.º do CCP, aprovado pelo DL n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua atual redação, procedeu o júri à audiência prévia escrita dos concorrentes, não tendo sido apresentada qualquer participação, nesta sede, pelo que se mantém o teor e a conclusão do relatório preliminar

10. Proposta de Adjudicação

Entidade	Valor s/IVA	Prazo
RSAT – Ricardo Santelmo & Albino Teixeira, Lda.	€ 69.800,00	Conforme Caderno de Encargos

11. Deliberações tomadas por:

Unanimidade	Maioria
Todas	-

Por despacho de 14/02/2019 o Vereador Adriano Sousa remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Adjudicar à firma RSAT – Ricardo Santelmo & Albino Teixeira, Lda. pelo valor de € 69.800,00, nos termos do relatório final do júri do concurso, com o voto de abstenção dos Vereadores do PSD que apresentaram a seguinte declaração de voto:

“Os Vereadores do Partido Social Democrata, abstêm-se na proposta deste ponto da Ordem de Trabalhos, na sequência da sua abstenção no ponto 32 da reunião de 21/01/2019, relativo à abertura de procedimento para execução do Projeto para a instalação da loja do Cidadão.

Relembrem ainda todas as observações que oportunamente apresentaram e reafirmam a necessidade de serem colocadas em prática”.-----

[Handwritten Signature]

[Handwritten Signature]

- Aquisição de Serviços de fornecimento de Gás Natural para as instalações do Município de Vila Real para o ano de 2019 – Abertura de procedimento consentâneo com a alínea b) do n.º 1 do artigo 20.º do CCP – Concurso Público

----- 27. – Presente à reunião informação da Divisão de Equipamentos e Infraestruturas, do seguinte teor:

Procedimento por Concurso público

Informação de abertura

Ref:

1. Objeto (de Contratação)

Aquisição de Gás Natural a granel para as instalações do Município de Vila Real, para o ano de 2019

2. Fundamentação da necessidade da abertura/decisão de contratar (36.º/1)

Na sequência do concurso público para "Aquisição de Energia Elétrica e Gás Natural para as Instalações dos Municípios da CIMDOURO e afins", para o ano de 2018, que o Município de Vila Real integra, recebemos em 06-02-2019 por e-mail a informação da CIMDOURO que se transcreve:

“Como é do conhecimento da autarquia, a CIMDOURO efetuou em 2017 o concurso público referente à “Aquisição de Energia Elétrica e Gás Natural para as instalações dos Municípios da CIMDOURO e afins”, para o ano de 2018, do qual, relativamente ao Gás Natural, saiu vencedora a empresa “EDP Comercial”.

Assim, dado que o respetivo contrato efetuado com o vosso Município teve o seu término em 31/12/2018 e uma vez que:

- a) A CIMDOURO não possui instalações próprias para poder encabeçar a liderança de um novo concurso para 2019, exclusivamente para o fornecimento de Gás Natural;*
- b) Apenas três municípios revelaram interesse em efetuar novo concurso para 2019, relativo ao fornecimento de Gás Natural para as suas instalações, entre os quais o Município de Vila Real;*

remetemos em anexo o ficheiro “VRL-GN_Conc2019.zip” com alguns dos elementos essenciais ao auxílio da autarquia no sentido de poderem realizar um novo procedimento concursal para a aquisição de Gás Natural, referente ao presente ano de 2019 (até 31 de dezembro).

Ficamos assim disponíveis para qualquer esclarecimento suplementar que possa ser

necessário.”

Assim propõe-se a abertura de procedimento consentâneo com o descrito nos termos e fundamentos seguintes:

3. Prazo de prestação de serviços

1 (um) ano, desde a data de assinatura do contrato até 31 de dezembro de 2019, de acordo com o Caderno de Encargos.

4. Preço base

89.677,93 €, estimado de acordo com preço praticado neste momento pelo mercado não regulado, valor ao qual acresce as tarifas da ERSE, o Imposto Especial sobre o consumo de Gás Natural e o IVA, totalizando um custo estimado de 181.593,73 €.

5. Escolha do procedimento (20.º/1/b))

Critério	Fundamentação	
	Direito	Facto
Valor	Alínea b) do n.º 1 do artigo 20.º do CCP	Aquisição de bens móveis e aquisição de serviços de valor igual ou superior a 75.000 € e inferior a 209.000 €

6. Vocabulário Comum para os Contratos Públicos (CPV) até ao 4º dígito - classe

09123000-7 - Produtos petrolíferos, combustíveis, eletricidade e outras fontes de energia; Combustíveis; Combustíveis gasosos; Gás Natural

7. Peças do procedimento (40.º/1/c))

- a. Anúncio
- b. Programa do Procedimento (132.º)
- c. Caderno de Encargos (42.º)

8. Júri do procedimento (67.º/1)

Função	Identificação	Carreira / Cargo
Presidente	José Alberto da Cruz Gonçalves Claudino	Chefe de Divisão
1.º Vogal	Isabel Cristina Ribeiro Vale	Técnica Superior
2.º Vogal	Pedro Miguel Ferreira Mendes	Técnico Superior
1.º Vogal Suplente	Paulo Alexandre Costeira Ferreira	Técnico Superior
2.º Vogal Suplente	Amílcar Ricardo da Silva Ferreira	Técnico Superior

9. Critério de adjudicação

Proposta economicamente mais vantajosa sendo a Avaliação do preço ou custo enquanto único aspeto da execução do contrato a celebrar, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 74.º do CCP.

Para efeitos de desempate foram considerados os critérios seguintes, apresentados por ordem de prevalência:

1. O menor preço unitário apresentado para consumos em BP > 100 000 m³ Fora de Vazio;
2. O menor preço unitário apresentado para consumos em BP > 10 000 m³ e ≤ 100 000 m³ Fora de Vazio;
3. O menor preço unitário apresentado para consumos em BP até 10 000 m³ Escalão 4 (1.001 m³-10.000m³).

10. Adjudicação por lotes (46.º-A)

Por motivos funcionais consideramos que a gestão de um único contrato se revela mais eficiente para a entidade adjudicante, pelo que se propõe a não adjudicação por lotes.

11. Gestor do contrato (290.º-A)

Isabel Cristina Ribeiro Vale

12. Órgão competente para a decisão de contratar/autorizar a despesa

A Câmara Municipal de Vila Real, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho.

13. Propostas de aprovação da:

- a. Decisão de contratar e de autorização da despesa (36.º/1).
- b. Escolha do procedimento (38.º).
- c. Aprovação do Programa do Procedimento e do Caderno de Encargos, em anexo (40.º/2).
- d. Designação do júri (67.º/1).
- e. Não adjudicação por lotes.
- f. Designação do gestor do contrato (290.º-A)

Por despacho de 14/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o Programa de Concurso, Caderno de Encargos e autorizar a abertura de concurso público, nos termos da informação dos serviços.**-----

SERVIÇOS DE PLANEAMENTO E MOBILIDADE

- Projeto de Execução da Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro da Cidade – Hospital e Norte da Cidade - “Rua Douro Litoral e Rua das Beiras / Entrada Hospital

----- 28. – Presente à reunião informação do Chefe dos Serviços de Planeamento e Mobilidade, do seguinte teor:

“1. Introdução

O presente projeto de Execução enquadra-se no procedimento da “**Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e Norte da Cidade**” no âmbito da implementação das ações i.4), i.6), iv.1) e iv.3) do Eixo 1/Medidas 1.1 e 1.2 do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Vila Real (adiante designado por PEDUVR). Especificamente, este Projeto de Execução refere-se à requalificação dos eixos “**Rua Douro Litoral e Rua das Beiras / Entrada do Hospital**”.

2. Peça que fazem parte do projeto de execução

Peças escritas:

- Memória descritiva e Justificativa / Medições / Mapa de trabalhos / Caderno de encargos / Plano de Segurança e Saúde / Compilação Técnica / Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição.

Peças desenhadas:

- Planta síntese / Perfis Transversais Tipo / Planta Geral / Planta Geral e Perfil Longitudinal / Perfis Transversais / Planta de Pormenor / Pormenores Gerais / Planta de Drenagem de Águas Pluviais / Pormenores de Drenagem / Planta de Pavimentação / Pormenores de Pavimentação / Planta de Sinalização / Pormenores de Sinalização

3. Princípios Orientadores do projeto desenvolvido

O projeto de requalificação em análise cumpre com o objetivo definido de promover a ligação entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços, ou seja, o centro histórico e a zona norte da cidade com a zona do Centro Hospitalar (CH) localizado em Lordelo. Neste sentido, definido o eixo estruturante Rua D. Pedro de Castro/Rua do Seixo/Avenida da Noruega/Rua das Beiras, os arruamentos alvo de requalificação neste projeto de execução referem-se à **Rua do Douro Litoral e Rua das Beiras / Entrada do Hospital.**

Atendendo a este objetivo geral, o projeto pretende reforçar as condições da estrutura física de modo a incentivar tanto o uso dos Transportes Públicos Urbanos (TPU) nas deslocações ao CH, assim como as deslocações pedonais entre os eixos referidos.

Neste contexto, o Município pretende beneficiar e expandir a rede de percursos pedonais existentes aumentando o conforto e segurança para os utentes, contribuindo para uma mobilidade integrada e mais sustentável.

De um modo geral, as intervenções urbanísticas referem-se à introdução de zonas de “coexistência” entre automóvel e modos suaves com a substituição dos pavimentos; a pavimentação/repavimentação das zonas pedonais existentes; expansão de novas zonas pedonais e de espaços de lazer; aumento de segurança para os peões pela iluminação das vias. Quando necessário, também serão adaptadas/ajustadas as redes de drenagem de águas pluviais assim como a adaptação/reposicionamento dos sistemas de sinalização e de iluminação pretendidos.

Destaca-se ainda que a largura da plataforma existente será mantida, procedendo à alteração apenas de um trecho do arruamento Rua Douro Litoral que deverá ser alargado para possibilitar a introdução de um corredor BUS.

4. Descrição da Proposta de Projeto de Execução

A proposta apresentada reflete os objetivos atrás descritos, na medida em que serão alargados e criados novos passeios e espaços de lazer, repavimentando as zonas pedonais com pavimento degradado, tornando-o mais confortável. Para isto, serão reduzidas as larguras das faixas de rodagem e o estacionamento será ordenado e organizado.

Assim, as tipologias de intervenção reduzem a largura das faixas de rodagem para 6,0 metros, na Rua Douro Litoral e Rua das Beiras, acrescendo 3,0 metros para uma via que corresponderá ao corredor BUS.

O sistema de drenagem deverá ser mantido e apenas reposicionado pontualmente quando se verifique o seu mau funcionamento, degradação ou danos no sistema existente e/ou a necessidade de introduzir troços de coletor longitudinal que funcionarão em “paralelo” sem desativar a rede existente.

De seguida apresentam-se, de forma geral, as soluções de projeto para cada arruamento.

Rua Douro Litoral

Com uma extensão de 920 metros, este arruamento possui um sentido de circulação bidirecional. Constan do projeto de execução as seguintes propostas:

- Demolição dos pavimentos existentes, tanto na faixa de rodagem como nos passeios, para execução de novos pavimentos.
- Introdução de corredor BUS com pavimento de cor vermelha, auxiliando também a circulação dos veículos de emergência.
- Alargamento da plataforma e ocupação de terrenos do Hospital para introdução de muro de contenção de betão armado, na base do qual surgirá um passeio com 1,2 metros de largura.
- Introdução de entroncamento para futura construção de acesso (fora desta empreitada) para veículos do VMER (Viatura Médica de Emergência e Reanimação) nas proximidades do heliporto.
- Alargamento da plataforma para introdução de aterro de modo a implantar o corredor BUS. Demolição do murete lateral e aterro para posterior construção da estrutura de pavimento da via e passeio lateral. Alteamento das caixas de visita da rede de águas pluviais e saneamento do Hospital.
- Supressão da banda de estacionamento longitudinal adjacente ao parque aí existente, onde passará a existir o corredor BUS, melhorando o aspeto formal e funcional do arruamento.

- Acesso às garagens com lancil rampa em detrimento do rebaixamento do passeio, dando prioridade às condições de circulação do peão.
- Reforço do sistema de drenagem existente através da introdução de sumidouros e coletor longitudinal, ajustando assim a rede já existente.

Rua das Beiras

Com uma extensão de 140,0 metros, este arruamento possui o sentido de circulação bidirecional. Constam do projeto de execução as seguintes propostas:

- Introdução de uma mini rotunda na entrada principal do Hospital para disciplinar o trânsito.
- Construção de zona ajardinada adjacente à mini rotunda (onde atualmente existe um parque de estacionamento), constituindo-se apenas como zona pedonal e onde poderá, no futuro, existir um eventual comércio do tipo quiosque.
- Manutenção da plataforma existente, como uma via em cada sentido de circulação e um corredor BUS, no sentido Vila Real centro / Hospital, pavimentado a cor vermelha.
- Manutenção dos estacionamentos longitudinais já existentes na via, no sentido Hospital / Vila Real centro.
- Redução da largura das vias para aumentar a largura do passeio a norte (adjacente ao corredor BUS), contando com uma largura mínima de 2,3 metros.
- Manutenção da caldeira adjacente aos estacionamentos longitudinais na via e substituição do revestimento superficial dos passeios, colocando laje de betão ligeiramente armada e lancis / travessas de remate.
- Relocalização da zona de táxis ao lado do edifício da entrada do Hospital para colocação de passeio, melhorando o acesso pedonal. Os lugares de táxi (3 lugares) deverão ir para o interior da unidade hospitalar.
- Adaptação do sistema de drenagem existente através da colocação de sumidouros e coletor longitudinal, desde a entrada do Hospital até descarregar na zona da rotunda da farmácia “Lordelo”.

Em termos de sinalização de vertical, de realçar que o Município de Vila Real tem usado sinalização de alumínio de 2mm de espessura, com dupla dobra no seu perímetro, com dimensão de 0,60m, refletorizada com tela do tipo Diamond Grade (DG) da 3M, em prumos metálicos em aço galvanizado, com diâmetro de 60mm e com uma parede de espessura de 2,9mm (mínimo). Deverão ser consideradas estas características no procedimento da empreitada.

5. Estimativa Orçamental

De acordo com o presente projeto de execução, estima-se que a obra terá um custo que importa em 558.153,06 € (**quinhentos e cinquenta e oito mil, cento e cinquenta e três euros e seis cêntimos**), valor que acresce o IVA à taxa legal em vigor. Na tabela que se segue apresenta-se um resumo do orçamento apresentado para a empreitada em causa.

<i>CÓDIGO</i>	<i>Designação dos Trabalhos</i>	<i>Total da Empreitada</i>
01	TERRAPLENAGEM	7.858,50 €
02	DRENAGEM	27.524,00 €
03	PAVIMENTAÇÃO	262.192,80 €
04	OBRAS ACESSÓRIAS	243.190,21 €
05	EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA	11.137,55 €
06	DIVERSOS	6.250,00 €
(-)	TOTAL (s/ IVA)	558.153,06 €

5. Proposta

Em face do exposto, proponho que a Câmara Municipal delibere no sentido de aprovar o projeto de execução da **Requalificação dos Eixos - Rua Douro Litoral, Rua das Beiras / Entrada do Hospital**”.

Em 13/02/2019 o **Diretor do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Senhor Vereador concordo. Propõe-se o envio à Reunião de Câmara para aprovação”.

Por despacho de 13/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto a reunião do Executivo Municipal, para aprovação.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar o projeto de execução da “**Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e Norte da Cidade**” - Requalificação dos Eixos - Rua Douro Litoral, Rua das Beiras / Entrada do Hospital”, nos termos da informação dos serviços.-----

- Projeto de Execução da Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro da Cidade – Hospital e Norte da Cidade - “Avenida RI 13

----- **29.** – Presente à reunião informação do Chefe dos Serviços de Planeamento e Mobilidade, do seguinte teor:

“1. Introdução

O presente projeto de execução enquadra-se no procedimento da “**Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e Norte da Cidade**”, no âmbito da implementação das ações i.4), i.6), iv.1) e iv.3) do Eixo 1/Medidas 1.1 e 1.2 do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Vila Real (adiante designado por PEDUVR). O projeto de Execução apresentado refere especificamente à requalificação da **Avenida RI 13**, referente à ação i.6) (Requalificação do Eixo Pedonal estruturante do Centro da Cidade).

2. Peça que fazem parte do projeto de execução

Peças escritas:

- Memória descritiva e Justificativa / Cálculos / Medições / Mapa de trabalhos / Caderno de encargos / Plano de Segurança e Saúde / Compilação Técnica / Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição.

Peças desenhadas:

- Planta síntese / Perfis Transversais Tipo / Planta Geral / Planta de Geometria / Pormenores – Travessas e caldeiras/ Planta de Drenagem de Águas Pluviais /

Pormenores de Drenagem / Planta de Pavimentação / Planta de Pavimentação – Pormenores 1 a 4 / Planta de Sinalização / Pormenores de Sinalização (3 plantas) / Planta Geral; Corte esquemático / MS1; Pilar; Sapata; LF1; Murete; PA1; Pormenor impermeabilização das fundações / L100; Armadura de Punçoamento na Lage; Pormenor A.

3. Princípios Orientadores do projeto desenvolvido

O projeto de execução em análise cumpre com o objetivo definido de promover a ligação Norte/Sul entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços, ou seja, Nossa Senhora da Conceição – Continente, através da intervenção e requalificação do eixo da **Avenida do Regimento de Infantaria n.º 13**.

Atendendo a este objetivo geral, o Município pretende beneficiar e expandir a rede de percursos pedonais existentes aumentando o conforto e segurança para os cidadãos, contribuindo para uma mobilidade integrada e mais sustentável.

As soluções de projeto desenvolvidas tiveram assim em consideração os seguintes princípios orientadores, constantes do Programa Preliminar fornecido pela CMVR, que em baixo se transcrevem:

- Atender à multiplicidade de funções do espaço público, adaptando-o em termos de segurança e conforto à intensidade de utilização e à natureza dos utentes, em especial os de mobilidade condicionada;
- Facilitar a leitura da hierarquia do sistema urbano, mediante a requalificação de travessias pedonais, o redimensionamento/reposicionamento da iluminação pública, e a alteração/ajustamento das paragens de TPU, do mobiliário urbano e rampas, entre outros;
- Requalificar passeios, aumentando a sua largura útil, introduzindo novos pavimentos, mais seguros e adaptados a mobilidade condicionada, e reforçando os elementos de conforto climático e zonas de descanso, sempre que possível;
- Conferir uma coesão de linguagem e de imagem urbana entre os diversos polos e zonas de intervenção, e a malha urbana existente, através da adoção criteriosa de materiais e cores a utilizar no espaço público que permitam também coerência com as intervenções recentemente efetuadas;

4. Descrição da Proposta de Projeto de Execução

As soluções desenvolvidas respeitam os princípios orientadores definidos para o presente projeto, tendo em conta as especificações do espaço em causa.

Conforme referido anteriormente, pretende-se beneficiar a mobilidade pedonal e os aspetos funcionais da via, requalificando e alargando os espaços pedonais, dotando-os de pavimentos confortáveis e com larguras adequadas, melhorando a iluminação pública e introduzindo árvores que complementem o conjunto existente. Para o efeito considera-se importante o alargamento dos corredores pedonais através da redução da largura das faixas de rodagem.

Assim, as tipologias de intervenção reduzem a largura das vias para 3,0 metros em plataformas que continuarão a ter duas faixas de rodagem (dois sentidos) com duas vias de circulação rodoviária.

De um modo geral, as soluções que constam no projeto de execução de requalificação da **Avenida do Regimento de Infantaria n.º 13**, com uma extensão de 386 metros, possuem as seguintes características:

- Aumento da largura do separador central, que ficará com 1,5 metros, a repartir o sentido de circulação bidirecional com duas faixas de rodagem (4 vias no total).
- Remoção do pavimento atual e colocação de novo pavimento betuminoso com pendente a duas águas nas faixas de rodagem.
- Diminuição da largura das faixas de rodagem para 6,0 metros em cada sentido.
- Substituição do revestimento dos passeios e alargamento do corredor pedonal que existe a Nascente do arruamento. O pavimento será de laje de betão ligeiramente armada.
- Reformulação do acesso ao Hipermercado Continente com a criação de um novo entroncamento mais próximo da rotunda do nó do IP4.
- Supressão do atual acesso para implementar uma zona pedonal (passeio lateral) que dará continuidade ao já existente.

- Demolição do coroamento do muro existente (na rampa do atual acesso ao hipermercado) e lançamento de uma laje de betão apoiada nesse muro e em viga de betão armado suportada por pilares.
- Plantação de árvores de arruamento, alinhadas em caldeiras, no passeio Nascente.
- Manutenção das atuais paragens de TPU com colocação de pintura a vermelho e inscrição “BUS” a cor branca.
- Aproveitamento do sistema de drenagem do arruamento, adaptando-o em função das pendentes das vias. As águas pluviais serão recolhidas em sumidouros e enviadas para coletores longitudinais.
- Os postes de iluminação serão mantidos no separador central, pintados de cor preta e substituídas as luminárias por sistema LED.

Em termos de sinalização de vertical, de realçar que o Município de Vila Real tem usado sinalização de alumínio de 2mm de espessura, com dupla dobra no seu perímetro, com dimensão de 0,60m, refletorizada com tela do tipo Diamond Grade (DG) da 3M, em prumos metálicos em aço galvanizado, com diâmetro de 60mm e com uma parede de espessura de 2,9mm (mínimo). Em termos de pavimentos betuminosos e tratando-se de uma das vias principais da entrada da cidade, deverá ser considerada a possibilidade da estrutura do betuminoso passar de 13 cm para 16cm.

Deverão ser consideradas estas características no procedimento da empreitada.

4. Estimativa Orçamental

De acordo com o presente projeto de execução, estima-se que a obra terá um custo que importa em **390.488,15 €** (trezentos e noventa mil, quatrocentos e oitenta e oito euros e quinze cêntimos), valor que acresce o IVA à taxa legal em vigor. Na tabela que se segue apresenta-se um resumo do orçamento apresentado para a empreitada em causa.

<i>CÓDIGO</i>	<i>Designação dos Trabalhos</i>	<i>Total da Empreitada</i>
01	TERRAPLENAGEM	5.795,50 €
02	DRENAGEM	11.626,00 €
03	PAVIMENTAÇÃO	201.366,60 €

04	OBRAS ACESSÓRIAS	156.296,94 €
05	EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA	9.403,11 €
06	DIVERSOS	6.000,00 €
(-)	TOTAL (s/ IVA)	390.488,15 €

5. Proposta

Em face do exposto, proponho que a Câmara Municipal delibere no sentido de aprovar o projeto de execução da **Avenida do Regimento de Infantaria n.º 13**.

Em 13/02/2019 o **Diretor do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Senhor Vereador concordo. Propõe-se o envio à Reunião de Câmara para aprovação”.

Por despacho de 13/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal, para aprovação.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o projeto de execução da “Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e Norte da Cidade” - “Avenida RI 13, nos termos da informação dos serviços.**-----

- Projeto de Execução da Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro da Cidade – Hospital e Norte da Cidade - “Rua António Valente da Fonseca; Rua D. Pedro de Castro; Rua do Seixo

----- **30.** – Presente à reunião informação do Chefe dos Serviços de Planeamento e Mobilidade, do seguinte teor:

“1. Introdução

O presente projeto de Execução enquadra-se na **“Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e Norte da Cidade”**, no âmbito da implementação das ações i.4) e i.6) do Eixo 1 / Medida 1.1 e das ações iv.1) e iv.3) do

Eixo 1 / Medida 1.2 do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Vila Real. Especificamente, este Projeto de Execução refere-se à requalificação dos eixos da “**Rua António Valente da Fonseca, Rua D. Pedro de Castro e Rua do Seixo**”.

2. Peça que fazem parte do projeto de execução

Peças escritas:

- Memória descritiva e Justificativa / Cálculos / Medições / Mapa de trabalhos / Caderno de encargos / Plano de Segurança e Saúde / Compilação Técnica / Plano de Prevenção e Gestão de Resíduos de Construção e Demolição.

Peças desenhadas:

- Planta síntese / Perfis Transversais Tipo / Planta Geral / Planta de Geometria / Pormenores / Planta de Drenagem de Águas Pluviais / Pormenores de Drenagem / Planta de Pavimentação / Planta de Sinalização / Pormenores de Sinalização

3. Princípios Orientadores do projeto desenvolvido

O projeto de requalificação em análise cumpre com o objetivo definido de promover a ligação entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços, ou seja, o centro histórico e a zona norte da cidade com a zona do Centro Hospitalar (CH) localizado em Lordelo. Neste sentido, definido o eixo estruturante da Rua D. Pedro de Castro/Rua do Seixo/Avenida da Noruega/Rua das Beiras, os arruamentos alvo de requalificação neste projeto de execução são a **Rua António Valente da Fonseca; Rua D. Pedro de Castro; Rua do Seixo.**

Atendendo a este objetivo geral, o projeto pretende reforçar as condições da estrutura física de modo a incentivar tanto o uso dos Transportes Públicos Urbanos (TPU) nas deslocações ao CH, assim como as deslocações pedonais entre os eixos referidos.

Neste contexto, o Município pretende beneficiar e expandir a rede de percursos pedonais existentes aumentando o conforto e segurança para os utentes, contribuindo para uma mobilidade integrada e mais sustentável.

As soluções de projeto desenvolvidas tiveram assim em consideração os seguintes princípios orientadores, constantes do Programa Preliminar fornecido pela CMVR, que em baixo se transcrevem:

- Atender à multiplicidade de funções do espaço público, adaptando-o em termos de segurança e conforto à intensidade de utilização e à natureza dos utentes, em especial os de mobilidade condicionada;
- Facilitar a leitura da hierarquia do sistema urbano, mediante a requalificação de travessias pedonais, o redimensionamento/reposicionamento da iluminação pública, e a alteração/ajustamento das paragens de TPU, do mobiliário urbano e rampas, entre outros;
- Requalificar passeios, aumentando a sua largura útil, introduzindo novos pavimentos, mais seguros e adaptados a mobilidade condicionada, e reforçando os elementos de conforto climático e zonas de descanso, sempre que possível;
- Estruturação de um corredor urbano de procura elevada priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando corredores BUS convencionais no eixo estruturante Rua D. Pedro de Castro/Rua do Seixo/Av. da Noruega/Rua das Beiras;
- Conferir uma coesão de linguagem e de imagem urbana entre os diversos polos e zonas de intervenção, e a malha urbana existente, através da adoção criteriosa de materiais e cores a utilizar no espaço público que permitam também coerência com as intervenções recentemente efetuadas;

4. Descrição da Proposta de Projeto de Execução

A proposta apresentada reflete os objetivos atrás descritos, na medida em que são alargados e criados novos passeios e espaços de lazer através da redução da largura das faixas de rodagem. O estacionamento é ordenado e organizado, e a colocação, embora ocasional, de árvores de arruamento permite aumentar o conforto climático da zona pedonal.

Assim, as tipologias de intervenção reduzem a largura das vias para 3,5 metros em plataformas com uma única via de circulação rodoviária, nomeadamente na Rua

António Valente da Fonseca, e largura de 6,25 e 6,0 metros em plataformas com duas vias de circulação rodoviária, sendo o caso das Ruas do Seixo e D. Pedro de Castro com 3,25 metros de largura. Na Rua do Seixo, uma das faixas de rodagem corresponderá a um corredor BUS.

Em relação ao estacionamento, este será ordenado e colocado longitudinalmente ou em espinha em relação à faixa de rodagem e, os passeios alargados na maioria dos arruamentos, embora esta largura seja variável tendo em consideração os limites laterais de remate.

De seguida apresentam-se, de forma geral, as soluções de projeto para cada arruamento.

Rua António Valente da Fonseca

Com uma extensão de 471 metros, este arruamento possui apenas um sentido de circulação automóvel (Nascente / Poente), com as seguintes características:

- Passadeiras de peões sobrelevadas com a introdução de uma rampa na via.
- Estacionamentos longitudinais e em espinha ao longo da via.
- Pavimento dos passeios em lajetas de granito serrado na face visível com acabamento jateado e restantes faces rústicas.
- Remoção do pavimento da faixa de rodagem e reposição em zonas com betuminoso e levantamento e recolocação de pavimento existentes no caso de paralelos de granito.
- Paragem BUS no trecho inicial do arruamento em frente à estação de camionagem.
- Aproveitamento do sistema de drenagem dos arruamentos e reajustes onde se verifique necessário. Adicionalmente, o sistema de drenagem deverá ser complementado com a

introdução de novos sumidouros para aumentar a capacidade de recolha de águas afluentes.

- Introdução de espécies arbóreas em caldeira de dimensão 1,5 x 1,5 m, promovendo o aumento do conforto climático na circulação pedonal e aumentando da infiltração das águas de escorrência superficial.

Rua D. Pedro de Castro

Com uma extensão de 237 metros, este arruamento possui o sentido de circulação bidirecional, sendo mantida a tipologia atual com uma via em cada sentido. Consta da proposta do projeto de execução a demolição da estrutura circular na entrada do edifício da Segurança Social pois constitui uma barreira arquitetónica para os peões com mobilidade reduzida.

A proposta apresentada possui as seguintes características:

- Manutenção e reorganização dos estacionamento longitudinais ao longo da via.
- Substituição do pavimento, de nível superficial, em todos os passeios e repavimentação utilizando revestimento em betão ligeiramente armado.
- Reajustamento de caldeiras com secção suficiente para o enquadramento das árvores existentes nos arruamentos.
- Manutenção do pavimento na faixa de rodagem no trecho inicial, estando apenas prevista a pintura/marcação da via com “slurry seal”.
- Remoção do pavimento existente, na restante faixa de rodagem do arruamento, e colocação de pavimento de mistura betuminosa selecionada.
- Banda de estacionamento longitudinais com blocos de betão de cor preta, aplicados no sentido perpendicular ao eixo da via.

- Aproveitamento do sistema de drenagem existente nos arruamentos e reajustes onde se verifique necessário. Adicionalmente, está previsto a colocação de um coletor longitudinal no trecho da faixa de rodagem em cubos de granito.

- Rua do Seixo

Este arruamento, com uma extensão de 204 metros, possui duas vias de circulação de sentido unidirecional. A via de circulação à direita (sentido Nascente/Poente) será reservada para a introdução de um corredor BUS.

A proposta apresentada possui as seguintes características:

- Colocação de pavimento reservado a corredor BUS com acabamento colorido a vermelho e inscrições “BUS” a cor branca.

- Substituição do pavimento passeio existente (do lado sul) com colocação de estrutura em betão ligeiramente armado.

- Introdução de passeio lateral, com largura mínima de 2,0 m, ao longo de todo o arruamento adjacente ao Bairro António Sérgio.

- Instalação de árvores de arruamento, em caldeira, no passeio novo do lado norte.

- Aproveitamento do sistema de drenagem dos arruamentos. Adicionalmente, o sistema de drenagem deverá ser complementado com a introdução de novos sumidouros para aumentar a capacidade de recolha de águas afluentes.

Em termos de sinalização de vertical, de realçar que o Município de Vila Real tem usado sinalização de alumínio de 2mm de espessura, com dupla dobra no seu perímetro, com dimensão de 0,60m, refletorizada com tela do tipo Diamond Grade (DG) da 3M, em prumos metálicos em aço galvanizado, com diâmetro de 60mm e com uma parede de espessura de 2,9mm (mínimo). Deverão ser consideradas estas características no procedimento da empreitada.

5. Estimativa Orçamental

De acordo com o presente projeto de execução, estima-se que a obra terá um custo que importa em 650.521,58 € (**seiscentos e cinquenta mil, quinhentos e vinte e um euros e cinquenta e oito cêntimos**), valor que acresce o IVA à taxa legal em vigor. Na tabela que se segue apresenta-se um resumo do orçamento apresentado para a empreitada em causa.

CÓDIGO	Designação dos Trabalhos	Total da Empreitada
01	TERRAPLENAGEM	1.775,50 €
02	DRENAGEM	38.941,00 €
03	PAVIMENTAÇÃO	347.539,70 €
04	OBRAS ACESSÓRIAS	237.329,46 €
05	EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA	18.935,92 €
06	DIVERSOS	6.000,00 €
(-)	TOTAL (s/ IVA)	650.521,58 €

6. Proposta

Em face do exposto, proponho que a Câmara Municipal delibere no sentido de aprovar o projeto de execução da **Requalificação dos Eixos - Rua António Valente da Fonseca; Rua D. Pedro de Castro; Rua do Seixo**”.

Em 13/02/2019 o **Diretor do DPGT** emitiu o seguinte parecer:

“Ao Senhor Vereador concordo. Propõe-se o envio à Reunião de Câmara para aprovação”.

Por despacho de 13/02/2019 o **Vereador Adriano Sousa** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal, para aprovação.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o projeto de execução da “Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e Norte da Cidade” - Rua António Valente da Fonseca, Rua**

**D. Pedro de Castro e Rua do Seixo nos termos da
informação dos serviços.-----**

DIVISÃO DE EDUCAÇÃO, DESPORTO E JUVENTUDE

**- Comparticipação Financeira ao Sport Clube de Vila Real para Investimento
Candidatura ao Programa de Reabilitação de Instalações Desportivas (PRID 2019)**

----- 31. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Através de ofício do **Sport Clube de Vila Real**, registado sob o n.º 1843, datado 07/02/2019, do seguinte teor:

“Tendo o ano de 2018 sido de eleições para os órgãos sociais do Sport Clube de Vila Real (SCVR), a sua Direção, logo que tomou posse, iniciou uma fase de recolha, tratamento e organização da informação, que vem permitir que, nesta fase, se tenha já um conhecimento bastante aprofundado da realidade da instituição e, deste modo, em condições de se poder traçar o seu melhor caminho e a estratégia tida por mais adequada para o engrandecimento do clube, mas também da região e comunidade Vila-realense, o que, desse modo, justifica todas as escolhas públicas que daqui poderão advir.

É neste contexto que, no pressuposto que, ao nível do poder público, o Município que V.Exa preside sempre será o nosso parceiro de excelência, vimos pedir a Sua atenção para o seguinte:

a) No âmbito do programa do Governo, a Secretaria de Estado da Juventude e do Desporto, através do Instituto Português do Desporto e Juventude, I.P. (IPDJ), tem a decorrer, até ao próximo dia 15 de fevereiro, as candidaturas ao Programa de Reabilitação de Instalações Desportivas (PRID 2019), destinado a promover a modernização e reabilitação do parque desportivo dos Clubes e das Associações de Base Local;

b) O reforço de instalações desportivas, ao nível do treino e jogos, tem sido uma necessidade premente do clube, dado que, praticamente, só o Campo do Calvário tem sido uma garantia para albergar as suas atividades, nomeadamente futebolísticas, que contam com mais de 300 atletas, distribuídos por catorze equipas, fazendo com que

haja momentos em que estão a treinar, simultaneamente, mais de quatro equipas fazendo com que os treinos se prolonguem por períodos tardios;

c) Temos necessidade de arranjar um novo recinto para que a nossa formação possa treinar e a solução que no imediato se vislumbra é o campo de futebol de Parada de Cunhos junto ao campo do Monte da Força. Assim, com este desiderato, iniciamos negociações com os corpos sociais do Grupo Desportivo, Recreativo e Cultural de Parada de Cunhos, de modo a permitir a cedência ao SCVR, por comodato, do espaço que lhe fora afeto para o campo de futebol de 11 e respetivos balneários, abandonados há vários anos;

d) Consumada a referida cedência, é intenção do SCVR, numa primeira fase, dotar o respetivo campo de condições de iluminação, melhoria dos balneários, melhoria do piso pelado e criar uma vedação do recinto para, numa fase subsequente, proceder à colocação de relvado sintético;

e) Sendo que a primeira fase da obra está estimada num valor de € 50.000 (Cinquenta mil e euros), em que se pretende que € 25.000 (vinte e cinco mil euros) seja encaixado pela aprovação de candidatura a efetivar ao programa referido na alínea a).

É, também, neste contexto que vimos, junto de V. Exa, enquanto missiva de conforto que assegure o empenho da CMVR em contribuir para o bom cumprimento da prestação e boa execução do projetado nas alíneas d) e e), solicitar uma carta de conforto donde resulte, inequivocamente, adequada colaboração técnica e participação financeira. Para que a nossa candidatura ao PRID 2019 tenha uma majoração de 30% na classificação de mérito de projeto, classificação essa que poderá ser a diferença entre a aprovação ou não da mesma, a carta acima solicitada terá que fazer parte da candidatura que terá que dar entrada até ao próximo dia 15 de fevereiro.

Temos noção que os recursos públicos não abundam e, por isso, por um lado, sempre será nosso compromisso assumir, primeiramente, todo o esforço tendente a satisfazer as nossas necessidades que, conforme se pode aferir pelo PE, são muitas aquelas que pretendemos realizar autonomamente, por outro lado, porque estamos convictos da mais-valia e retorno do investimento público que venha a ser feito, qualquer recurso público que nos seja afeto, nomeadamente, neste caso concreto, terá garantias de uma efetiva alavancagem.

Assim, e porque acreditamos que o Sport Clube de Vila Real merece um lugar condigno com o seu nome e a sua história, história essa não com um final feliz, mas com um

futuro muito promissor, vimos por este meio apelar a V. Exa que se digne conceder a melhor atenção ao aqui apresentado, o que, desde já, manifestamos total gratidão.”

Neste sentido, proponho que seja atribuída a comparticipação financeira até € 12.500 (doze mil e quinhentos euros) ao Sport Clube de Vila Real, para assegurar encargos não suportados pela candidatura a Programas de Apoio à Modernização e Reabilitação de Infraestruturas Desportivas (PRID 2019).

A obra representa um investimento global de € 50.000 (cinquenta mil euros).

A comparticipação será transferida após aprovação da respetiva candidatura e os documentos de despesa serem visados pelos serviços técnicos municipais.

Para o efeito, submete-se a aprovação do executivo os seguintes documentos:

- Contrato de Comodato entre o Município de Vila Real e o Sport Clube de Vila Real para a cedência do Campo de Futebol de 11 de Parada de Cunhos;
- Protocolo de Gestão e Manutenção das Instalações Desportivas do “Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos” entre o Município de Vila Real e o Sport Clube de Vila Real”.

Contrato de Comodato entre o Município de Vila Real e o Sport Clube de Vila Real para a cedência do Campo de Futebol de 11 de Parada de Cunhos

Considerando que:

- a. O Município de Vila Real é o legítimo Proprietário do Artigo 1254 (Rústico), na Freguesia de Parada de Cunhos, com 15.800m², registado na Conservatória do Registo Predial de Vila Real, com a descrição nº 325, da referida freguesia;
- b. A crescente atividade desportiva ao nível da formação e da vertente competitiva do Sport Clube Vila Real tem crescido exponencialmente e que os espaços de treino e de jogo disponíveis já não dão resposta às necessidades do clube;
- c. A reabilitação do Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos é uma prioridade municipal e que a sua dinamização, organização e participação em eventos desportivos tais como campeonatos nacionais e regionais de futebol são uma mais-valia para o Município e suas gentes;
- d. As atribuições do Município de Vila Real no âmbito do Desporto, de acordo com o estipulado no nº 2 do artigo 23º do Anexo I a Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, conjugado com a Lei nº 5/2007 de 16 de janeiro);

O Município de Vila Real, representado neste ato pelo seu Presidente, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, adiante designado como primeiro outorgante.

E o Sport Clube de Vila Real, neste ato representado pelo seu Presidente, Francisco Armando Cunha Carvalho, na qualidade de segundo outorgante;

Celebram o presente Contrato de Comodato, ao qual obriga nos termos das cláusulas seguintes, os dois outorgantes, que aceitam e se obrigam a cumprir:

**Cláusula 1ª
(Objeto)**

1. O presente contrato tem por objeto a cedência em regime de comodato, do Campo de Futebol de 11 de Parada de Cunhos na parte integrante do Artigo 1254 (Rústico), na Freguesia de Parada de Cunhos, com 15.800m², registado na Conservatória do Registo Predial de Vila Real, com a descrição nº 325, da referida freguesia, vigorando até 30 de setembro de 2029;

**Cláusula 2ª
(Obrigações do Sport Clube de Vila Real)**

O Sport Clube de Vila Real compromete-se a:

1. Respeitar e cumprir com as Normas de Cedência e Funcionamento das Instalações Desportivas em vigor;
2. Assegurar os encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura;
3. Dinamizar a sua escola de futebol, bem como a formação de atletas;
4. Assegurar, pelos seus meios, o zelo das instalações desportivas em causa, durante as atividades por si desenvolvidas;
5. Assegurar a segurança e vigilância dos praticantes durante as atividades por si desenvolvidas;

**Cláusula 3ª
(Obrigações do Município de Vila Real)**

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Garantir que o espaço cedido será utilizado para os fins previstos, nomeadamente a implementação de escolas de formação desportiva e vertente competitiva profissional, na modalidade de futebol, ou outras que se enquadrem na referida instalação, na dinamização de atividades de desporto escolar, na promoção de eventos atividades promotoras de hábitos de vida saudáveis à comunidade, ou ainda, outros eventos que se ajustem às características das instalações;
2. Ceder a título gratuito, o Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos - Artigo 1254 (Rústico), na Freguesia de Parada de Cunhos, com 15.800m², registado na Conservatória do Registo Predial de Vila Real, com a descrição nº 325, da referida freguesia, ao Sport Clube de Vila Real para dinamização do mesmo e a concretização do respetivo plano de atividades, nomeadamente o desenvolvimento da formação desportiva e na vertente competitiva;
3. Permitir que o segundo outorgante realize benfeitorias no Campo de Futebol de 11 de Parada de Cunhos, como por exemplo, colocação de relva sintética ou natural, vedação do recinto desportivo, melhoramento do sistema de iluminação e

balneários, entre outras, sempre com acompanhamento técnico dos serviços do Município de Vila Real;

Cláusula 4ª

(Incumprimento e resolução do contrato)

1. O incumprimento, por uma das partes, dos deveres resultantes do presente contrato confere às outras partes o direito de resolver o contrato nos termos gerais de direito com base no seu incumprimento pela outra parte.

Cláusula 5ª

(Período de vigência e denúncia do protocolo)

1. O presente contrato tem início após a assinatura do mesmo, estando em vigência até 30 de setembro de 2029, podendo ser automaticamente renovado por períodos de 5 anos, caso não seja denunciado por nenhuma das partes com seis meses de antecedência;

Cláusula 6ª

(Comunicação das partes)

1. O presente contrato representa na íntegra o acordo entre os outorgantes no que respeita ao objeto;
2. Quaisquer alterações ao presente contrato só são válidas desde que constem de documento escrito assinado por ambas as partes;
3. Celebrado, em Vila Real, no dia .../.../de 2019, dois exemplares que se destinam um a cada uma das partes, sendo cada um deles considerado como um original, apesar de constituírem os dois um único e o mesmo instrumento”.

Protocolo de Gestão e Manutenção das Instalações Desportivas do “Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos” entre o Município de Vila Real e o Sport Clube de Vila Real

Considerando que:

- a. O Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos, é um espaço de prática desportiva com elevado potencial na componente de formação e competição desportiva;
- b. A reabilitação do Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos é uma prioridade municipal e que a sua dinamização, organização e participação em eventos desportivos tais como campeonatos nacionais e regionais de futebol são uma mais-valia para o Município e suas gentes;
- c. As atribuições do Município de Vila Real no âmbito do Desporto, de acordo com o estipulado no nº 2 do artigo 23º do Anexo I a Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, conjugado com a Lei nº 5/2007 de 16 de janeiro);

O Município de Vila Real, representado neste ato pelo seu Presidente, Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos, adiante designado como primeiro outorgante.

E o Sport Clube de Vila Real, neste ato representado pelo seu Presidente, Francisco Armando Cunha Carvalho, na qualidade de segundo outorgante;

Celebram o presente Protocolo, ao qual obriga nos termos das cláusulas seguintes, os dois outorgantes, que aceitam e se obrigam a cumprir:

Cláusula 1ª
(Objeto)

1. O presente protocolo de gestão e manutenção tem como objeto protocolar entre o Primeiro e o Segundo outorgante, a utilização, gestão e manutenção do Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos;
2. O mesmo é realizado como complemento ao contrato de comodato celebrado entre os dois outorgantes, produzindo efeitos enquanto o referido contrato de comodato se mantiver em vigor.

Cláusula 2ª
(Obrigações do Sport Clube de Vila Real)

O Sport Clube de Vila Real compromete-se a:

1. Respeitar e cumprir com as Normas de Cedência e Funcionamento das Instalações Desportivas em vigor;
2. Assegurar os encargos de manutenção, gestão e conservação da infraestrutura;
3. Dinamizar a sua escola de futebol, bem como a formação de atletas;
4. Assegurar, pelos seus meios, o zelo das instalações desportivas em causa, durante as atividades por si desenvolvidas;
5. Assegurar a segurança e vigilância dos praticantes durante as atividades por si desenvolvidas;
6. Coordenar e priorizar horários de partilha, de acordo com o escalão etário e o nível competitivo de cada clube, na ocupação do espaço, sempre e quando o Grupo Desportivo, Recreativo e Cultural do Parada de Cunhos se volte a constituir na secção de futebol, inscrita num quadro competitivo e nesse enquadramento se justifique a utilização do espaço;

Cláusula 3ª
(Obrigações do Município de Vila Real)

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Garantir que o espaço cedido será utilizado para os fins previstos, nomeadamente a implementação de escolas de formação desportiva e vertente competitiva profissional, na modalidade de futebol, ou outras que se enquadrem na referida instalação, na dinamização de atividades de desporto escolar, na promoção de eventos atividades promotoras de hábitos de vida saudáveis à comunidade, ou ainda, outros eventos que se ajustem às características das instalações;
2. Comparticipar financeiramente com uma verba, até ao montante máximo de 12.500,00€ (doze mil e quinhentos euros), por forma a assegurar encargos não suportados pela

candidatura do Sport Clube de Vila Real a Programas de Apoio à Modernização e Reabilitação de Infraestruturas Desportivas (PRID 2019);

3. Ceder o Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos ao Sport Clube de Vila Real, em regime de comodato até 30 de setembro de 2029, para dinamização do mesmo e a concretização do respetivo plano de atividades, nomeadamente o desenvolvimento da formação desportiva e na vertente competitiva;

Cláusula 4ª

(Incumprimento e resolução do protocolo)

1. O incumprimento, por uma das partes, dos deveres resultantes do presente protocolo confere às outras partes o direito de resolver o protocolo nos termos gerais de direito com base no seu incumprimento pela outra parte;
2. O presente protocolo só produz efeito em caso de aprovação da candidatura do Sport Clube de Vila Real, ao Programa de Reabilitação de Instalações Desportivas (PRID 2019) e efetivação do investimento.

Cláusula 5ª

(Período de vigência e denúncia do protocolo)

1. O presente contrato tem início após a assinatura do mesmo, estando em vigência até 30 de setembro de 2029, podendo ser automaticamente renovado por períodos de 5 anos, caso não seja denunciado por nenhuma das partes com seis meses de antecedência;

Cláusula 6ª

(Comunicação das partes)

1. O presente protocolo representa na íntegra o acordo entre os outorgantes no que respeita ao objeto.
2. Quaisquer alterações ao presente protocolo só são válidas desde que constem de documento escrito assinado por todas as partes.
3. Celebrado, em Vila Real, no dia .../.../de 2019, dois exemplares que se destinam um a cada uma das partes, sendo cada um deles considerado como um original, apesar de constituírem os dois um único e o mesmo instrumento”.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o Contrato de Comodato e o Protocolo de Gestão e Manutenção das Instalações Desportivas do “Campo de Futebol de 11 do Parada de Cunhos”.**-----

- Protocolo de cooperação entre o Município e a Associação de Futebol de Vila Real - plano de atividades para a época 2018/2019 – ano civil 2019

----- 32. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em março de 2011, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Associação de Futebol de Vila Real, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades

Época Desportiva de 2018/2019

Ano civil 2019

A Associação de Futebol de Vila Real compromete-se a:

- 1º - Desenvolver atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no Concelho;
- 2º - Promover ações de formação de agentes desportivos, que projetem, divulguem e enquadrem as atividades desportivas oriundas da Câmara Municipal de Vila Real.
- 3º - Apoiar os docentes de Educação Física ou outros agentes desportivos para o fomento e a prática da modalidade no Concelho;
- 4º - Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;
- 5º - Participar, sempre que possível, com a Seleção Concelhia nos Jogos do Eixo Atlântico;

6º - Colaborar com o Município na realização de eventos / provas no Pavilhão Desportivo Municipal ou em qualquer campo de futebol localizado no Concelho de Vila Real;

7º - Realizar em 2019 as seguintes atividades:

- Torneio entre as Associações de Futebol de Vila Real, Bragança e Viseu – SUB.14 – 16 de Junho de 2019 e integrado nas “Festas da Cidade”
- Encontro de Futsal Traquinas/Petizes (coorganização A.A.R) – 3 de Fevereiro 2019
- Torneio Inter – Associações de Futsal Masculino Sub 17 – 26 a 29 de dezembro 2019
- 3 Cursos de Treinadores – Grau I e II – Futebol UEFA “C” e “B”

8º - Colaborar com o Município na organização (arbitragem) do Torneio Inter – Freguesias de Futebol;

9º - Colaborar com o Município na organização (arbitragem) no Torneio “Inter-Instituições;

O Município de Vila Real compromete-se a:

1º - Divulgar as diversas ações a desenvolver, possibilitando uma participação alargada da população;

2º - Facilitar a ocupação de espaços públicos e colaboração logística, nomeadamente no transporte dos materiais necessários para a realização dos eventos;

3º - Cedência de materiais de merchandising/troféus do Município de Vila Real para distribuição junto dos participantes nos eventos;

4º - Comparticipar nos encargos que envolvam as ações previstas ao abrigo do presente protocolo, no montante de € 5.000,00€.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 808, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Protocolo de cooperação entre o Município e a Associação de Ténis de Mesa de Vila Real- plano de atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019

----- 33. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em 16 de Fevereiro de 2004, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Associação de Ténis de Mesa de Vila Real, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

ASSOCIAÇÃO DE TÉNIS DE MESA DE VILA REAL

Plano de Atividades época 2018/2019

Ano civil 2019

A Associação de Ténis de Mesa de Vila Real compromete-se a:

- 1º - Desenvolver atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no Concelho;
- 2º - Promover ações de formação de agentes desportivos, que projetem, divulguem e enquadrem as atividades desportivas oriundas do Município de Vila Real;
- 3º - Apoiar diariamente, com um técnico da ATMVR, das 18.00 às 20.30, no Átrio do Pavilhão dos Desportos, os clubes. Colocação permanente de 9 mesas, redes, separadores e fornecimento de bolas e raquetes;
- 4º - Apoiar as atividades desenvolvidas no Campo de Férias organizado pelo Município de Vila Real;

5º - Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;

6º - Organizar treinos e competições durante as férias escolares de Páscoa, Verão (Julho e Setembro) e Natal no Pavilhão de Desportos de Vila Real;

7º - Organizar e manter o Centro de Treino de Ténis de Mesa, a funcionar diariamente no Pavilhão de Desportos, entre as 18.15 h e as 20.30, destinado aos melhores atletas do Concelho de Vila Real, sob a orientação de técnico conceituado, e com participação direta de treinadores indicados pelos clubes interessados.

8º - Realizar 4 Estágios com a presença de treinadores de nível nacional (centro de treino especializado):

- Carnaval - 1 Semana
- Páscoa - 1 Semana
- Verão - 2 Semanas
- Natal - 1 Semana

9º - Realizar anualmente as seguintes atividades:

- V Torneio Aberto Transmontano (Internacional) – Jovens – 16/17 março
- Prova do Calendário Nacional da FPTM (a definir);
- XII Campeonato Individual Cidade de Vila Real – 1ª categoria – maio e junho
- XII Campeonato Individual Cidade de Vila Real – 1ª categoria – novembro e dezembro
- Torneio Aberto Nacional – Desporto Adaptado (a definir);
- Torneio Cidade de Vila Real – Classe A – maio 2019
- Treinos semanais (2) de Desporto Adaptado – Apoio técnico e material
- Participação na Taça Fundação (prova nacional de inter-seleções regionais)
- Participação no Torneio Ibéricos (Andaluzia)

O Município de Vila Real compromete-se a:

1º - Divulgar as diversas ações a desenvolver, possibilitando uma participação alargada da população;

2º - Facilitar a ocupação de espaços públicos para a realização dos eventos;

3º - Comparticipar nos encargos que envolvam as ações previstas ao abrigo do presente protocolo, no montante de 12.500.00 €”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 810, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação de Basquetebol de Vila Real - plano de atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019

----- 34. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em março de 2011, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Associação de Basquetebol de Vila Real, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades - Época 2018/2019
Ano civil 2019

A Associação de Basquetebol de Vila Real compromete-se a:

- 1º - Desenvolver atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no Concelho;
- 2º - Promover ações de formação de agentes desportivos, que projetem, divulguem e enquadrem as atividades desportivas oriundas da Câmara Municipal de Vila Real;
- 3º - Apoiar os docentes de Educação Física ou outros agentes desportivos para o fomento e a prática da modalidade no Concelho;
- 4º - Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;
- 5º - Participar, sempre que possível, com a Seleção Concelhia (Masculina e Feminina), nos Jogos do Eixo Atlântico;

6º - Colaborar com o Município na realização de eventos / provas no Pavilhão dos Desportos;

7º - Organizar e dinamizar Campeonatos Interdistritais e Regionais nos escalões de Sub14, Sub16, Sub19 e Sub19;

8º - Realizar anualmente as seguintes atividades:

- 1 Ação de Formação continua para treinadores;
- 3 Ações de Formação continua para Juizes e Oficiais de Mesa
- 1 Clinic de Basquetebol (FPB, ABVR, ENB, UTAD)
- Estágios das Seleções Regionais nos escalões Sub – 14 e Sub – 16 em ambos os sexos;
- 1 Cursos de árbitros e oficiais de jogo;
- Torneio Regional de Mini – 12 “Taça João Mendes”;
- Participação nos Campeonatos Nacionais Inter – Seleções- Albufeira 2019;
- Realização do Dia do Basquetebol – 10 de Junho de 2019, inserido nas Festas da Cidade em parceria com os clubes do Concelho;
- Participar na Festa Nacional do Minibasquete – Paços de Ferreira 2019
- Dinamizar o projeto “Os pais também jogam” com a distribuição de panfletos nos jogos de basquetebol e apresentação de filmes alusivos a esta temática;
- Realizar uma competição – “Ponto alto nacional”;

O Município de Vila Real compromete-se a:

1º - Divulgar as diversas ações a desenvolver, possibilitando uma participação alargada da população;

2º - Facilitar a ocupação de espaços públicos para a realização dos eventos;

3º - Comparticipar nos encargos que envolvam as ações previstas ao abrigo do presente protocolo, no montante de 2.750.00€”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 812, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação Regional de Ciclismo de Vila Real - plano de atividades para a época 2018/2019 – ano civil 2019

----- 35. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em 16 de Fevereiro de 2004, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Associação Regional de Ciclismo de Vila Real, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades

Época 2018/2019

Ano civil 2019

Neste sentido a Associação Regional de Ciclismo de Vila Real compromete-se a:

- 1º - Desenvolver atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no Concelho;
- 2º - Promover ações de formação de agentes desportivos, que projetem, divulguem e enquadrem as atividades desportivas oriundas da Câmara Municipal de Vila Real.
- 3º - Apoiar os docentes de Educação Física ou outros agentes desportivos para o fomento e a prática da modalidade no Concelho;
- 4º - Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;
- 5º - Colaborar na dinamização das Escolas de Ciclismo de Vila Real;

6º - Realizar anualmente as seguintes atividades:

- Encontro Regional de Escolas de Ciclismo (Zona A);
- Passeio BTT By Night;
- Maratona Cidade de Vila Real;
- Provas da Taça da ARCVR;
- Campeonato de Portugal de Ciclocross;
-

O Município de Vila Real compromete-se a:

1º - Divulgar as diversas ações a desenvolver, possibilitando uma participação alargada da população;

2º - Facilitar a ocupação de espaços públicos para a realização dos eventos;

3º - Participar nos encargos que envolvam as ações previstas ao abrigo do presente protocolo, no montante de 2.750,00€ anualmente”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 813, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação Regional de Natação do Nordeste - Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019

----- **36.** – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em novembro de 2003, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Associação Regional de Natação do Nordeste, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades

Época 2018/2019

Ano civil 2019

A Associação de Natação do Nordeste compromete-se a:

1. Desenvolver atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no Concelho;
2. Promover ações de formação de agentes desportivos, que projetem, divulguem e enquadram as atividades desportivas oriundas da Câmara Municipal de Vila Real;
3. Apoiar os docentes de Educação Física ou agentes desportivos para o fomento e a prática da Natação nos seus Estabelecimentos de Ensino e/ou nas estruturas associativas em que estiverem inseridos;
4. Apoiar a filiação e inscrição de clubes do Concelho que desejam encetar a prática federada da Natação;
5. Apoiar a atividade dos clubes federados existentes no Concelho, na área dos escalões de formação;
6. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;
7. Apoiar nas deslocações das Escolas de natação aos Torneios que participam;
8. Realizar o Torneio de Natação Cidade de Vila Real, nas Festas da Cidade;
9. Realização do Torneio de Abertura de natação – outubro 2019;

A Câmara Municipal de Vila Real compromete-se a:

1. Comparticipar nos encargos que envolvam as ações previstas ao abrigo do protocolo, que para a presente época é de 2.500,00€”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 820, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município e a Federação de Andebol de Portugal – Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019

----- 37. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em 28 de fevereiro de 2002, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Federação de Andebol de Portugal, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades

Época 2018/2019 - Ano civil 2019

A Federação de Andebol de Portugal / Associação de Andebol de Vila Real compromete-se a:

1. Proporcionar às crianças do Concelho de Vila Real, através do clube Federado do Concelho – Sport Vila Real e Benfica – uma atividade regular de prática desportiva durante esta época desportiva, e seguintes, ao abrigo do protocolo de cooperação;

2. Ajudar o clube federado e organizar um FESTAND, onde vão participar os Centros de Treino Municipais e os Clubes filiados na Associação de Andebol de Vila Real;
3. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;
4. Liderar a organização da 12ª Edição do Torneio Tribol de Praia Cidade de Vila Real, a levar a efeito nos dias 5,6 e 7 de julho de 2019;
5. Liderar e organizar o XIX Torneio Cidade Vila Real / Abílio Botelho no escalão a definir, integrado nas Festas da Cidade 2019, no mês junho de 2019;
6. Organizar o FESTAND da AAVR, no final do mês de maio ou início de Junho de 2019, nos escalões de bambis e minis, no Campo Calvário;
7. Protocolar com Escolas / Colégios do Concelho a realização de atividades da modalidade para a sua promoção e facilitar o recrutamento de atletas;
8. Organização de uma formação para treinadores, para renovação do T.P.T.D.
9. Possibilidade de organização de uma prova de carácter nacional;

A Câmara Municipal de Vila Real compromete-se a:

1. Ceder instalações desportivas para a prática regular das atividades dos clubes do Concelho;
2. Realizar esforços, junto das Escolas do 1º Ciclo do Concelho, de forma a ajudar os clubes no recrutamento de jovens atletas; Divulgar as diversas ações a desenvolver, possibilitando uma participação alargada da população
3. Facilitar a ocupação de espaços públicos e colaboração logística, nomeadamente nos transportes necessários para a realização dos eventos;
4. Participar nos encargos que envolvem as ações previstas ao abrigo do presente protocolo, no montante de 7.000,00€”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 814, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação Distrital de Karaté – Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019

----- 38. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em fevereiro de 2013, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Associação de Karaté de Vila Real, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades

Época 2018/2019

Ano civil 20189

Neste sentido a associação Distrital de Karaté de Vila Real compromete-se a:

1. Desenvolver atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no Concelho;
2. Promover ações de formação de agentes desportivos, que projetem, divulguem e enquadrem as atividades desportivas oriundas da Camara Municipal de Vila Real.
3. Apoiar os docentes de educação física ou outros agentes desportivos nos diferentes trabalhos ou pesquisa/investigação para o fomento, desenvolvimento e a prática de qualidade da modalidade no Concelho;
4. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;

5. Participar nos treinos da seleção regional e Nacional, e sempre que possível trazer-los para o concelho;
6. Colaborar com o Município na realização de eventos/provas no Pavilhão Desportivo Municipal;
7. Realizar anualmente as seguintes atividades:
 - Estágios Técnicos de Karaté (Inverno – mês de dezembro, Verão – mês de junho);
 - Organização de provas competitivas (Campeonato Nacional/Torneios);
 - Colaborar nos campos de férias realizados pelo Município (Verão do Município);
 - Atividades ao ar livre nas festas da cidade (demonstrações);
 - Formações de atletas/árbitros/treinadores (diferentes áreas de formação desportiva);
 - Participação em Provas/Torneios Internacionais;
 - Atletas com chamada à Seleção Nacional;

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Divulgar as diversas ações a desenvolver, possibilitando uma participação alargada da população
2. Facilitar a ocupação de espaços públicos e colaboração logística, nomeadamente nos transportes necessários para a realização dos eventos;
3. Comparticipar nos encargos que envolvem as ações previstas ao abrigo do presente protocolo, no montante de 5.750,00€”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 815, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município, a Federação Portuguesa de Atletismo e a Associação de Atletismo de Vila Real- Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019

----- **39.** – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em Novembro de 2003, entre as duas Instituições: Município de Vila Real, Federação Portuguesa de Atletismo e a Associação de Atletismo de Vila Real, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades

Época 2018/2019

Ano civil 2019

A Associação de Atletismo de Vila Real e a Federação de Atletismo de Portugal comprometem -se a:

- 1) Apoiar os Clubes Federados do Concelho nos escalões de Formação, com a criação de centros de treino;
- 2) Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;
- 3) Realização de atividades de promoção e dinamização do Atletismo;
 - ✓ Organizar cursos de formação da modalidade;
 - ✓ Participação nas Férias Desportivas organizadas pelo Município no Verão, com monitores e Kits de material;
 - ✓ Realização dos Torneios de Preparação e do Olímpico Jovem Regional;
 - ✓ Realização dos Campeonatos Regionais;
 - ✓ Realização da VI Night Run Vila Real;
 - ✓ Realização da “ IV Corrida S. Silvestre” – realização anual na época do final do ano;

A Câmara Municipal de Vila Real compromete-se a:

- 1) Os encargos da Câmara Municipal de Vila Real para a realização das atividades descritas nos n.ºs anteriores, serão de 7.000,00€, a transferir para a Associação de Atletismo de Vila Real”.

Esta proposta tem cabimento orçamental n.º 816, no projeto PAM n.º 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação de Taekwondo de Vila Real - Plano de Atividades para a época 2018/2019 – ano civil 2019

----- **40.** – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em 17 de outubro de 2016, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Associação de Taekwondo de Vila Real, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades

Época 2018/2019

Ano civil 2019

Neste sentido a Associação Taekwondo de Vila Real compromete-se a:

1. Desenvolver atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no Concelho;
2. Promover ações de formação de agentes desportivos, que projetem, divulguem e enquadrem as atividades desportivas oriundas da Camara Municipal de Vila Real.
3. Apoiar os docentes de educação física ou outros agentes desportivos nos diferentes trabalhos ou pesquisa/investigação para o fomento, desenvolvimento e a prática de qualidade da modalidade no Concelho;
4. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;
5. Colaborar com o Município na realização de eventos/provas no Pavilhão Desportivo Municipal;
6. Realizar anualmente as seguintes atividades:
 - Formação de árbitros;
 - Atividades ao ar livre nas festas da cidade (demonstrações);
 - Realização de Estágios da seleção de Elites;
 - Realização de Exames de Graduação;
 - II Liga distrital Taekwondo;

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Divulgar as diversas ações a desenvolver, possibilitando uma participação alargada da população
2. Facilitar a ocupação de espaços públicos e colaboração logística, nomeadamente nos transportes necessários para a realização dos eventos;
3. Comparticipar nos encargos que envolvem as ações previstas ao abrigo do presente protocolo, no montante de 750,00€”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 818, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

J. Magalhães

Assis

- Protocolo de Cooperação entre o Município e as Associações de Modalidade do Concelho de Vila Real - Época 2018/2019 – ano civil 2019

----- 41. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Considerando que o Decreto-Lei nº345/99 de 27 de agosto, no Capítulo II artigo 4º estabelece a obrigatoriedade dos exames de avaliação médica – desportiva para a inscrição de candidatos nas Federações Desportivas;

Considerando as dificuldades encontradas pelas Associações de Modalidade / Clubes Desportivos para a realização dos mesmos, foi aprovado, na reunião de Executivo Municipal de 21 de setembro de 2005, o Protocolo entre esta Autarquia e cada Associação de Modalidade existente no nosso Concelho, tendo em vista o apoio financeiro do Município de Vila Real às referidas Associações de Modalidade para efeitos da realização dos exames médicos por parte dos agentes desportivos dos clubes. Tendo em conta o nº de atletas por modalidade e o levantamento do nº de exames médicos realizados nos últimos cinco anos, conforme tabela abaixo, prevê-se a seguinte participação por associação de modalidade, no ano de 2019:

Associação de Modalidade	2014	2015	2016	2017	2018	Previsão 2019
Associação de Andebol de Vila Real	110.00€	480.00€	540.00€	530.00€	1.170.00€	1.200.00€
Associação de Atletismo de Vila Real	10.00€	00.00€	30.00€	0.00€	0.00€	50.00€
Associação de Basquetebol Vila Real	30.00€	2.670.00€	2.510.00€	2.060.00€	1.670.00€	1.740.00€
Associação de Ciclismo de Vila Real	230.00€	260.00€	470.00€	400.00€	650.00€	700.00€
Associação de Ténis de Mesa de V. Real	260.00€	270.00€	380.00€	590.00€	620.00€	640.00€
Associação Regional Natação do Nordeste	560.00€	480.00€	470.00€	420.00€	390.00€	440.00€
Associação de Futebol de Vila Real	3.400.00 €	5.225.00€	7.290.00€	4.840.00€	6.040.00€	6.900.00€
Associação Dist. de Karaté de Vila Real	800.00€	720.00€	320.00€	740.00€	720.00€	740.00€
Associação de Ginástica de Vila Real	160.00€	160.00€	340.00€	240.00€	80.00€	90.00€

Assim, e nos termos do presente Protocolo, para a época Desportiva (2018/2019), ano civil 2019, prevê-se um apoio financeiro total às Associações de Modalidade até ao valor de 12.500,00€ (doze mil e quinhentos euros)”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 821, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar a proposta.**-----

- Protocolo de Cooperação entre o Município e a Associação de Ginástica Douro e Dão - Plano de Atividades para a época 2018/2019 – Ano Civil 2019

----- 42. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do seguinte teor:

“Os Protocolos de Cooperação que o Município de Vila Real tem celebrado com todas as Associações de Modalidade do Concelho são, reconhecidamente, um elemento importante para a dinâmica do desenvolvimento desportivo, e sem o qual muitas das mesmas não poderiam concretizar os respetivos Planos de Atividade.

Neste sentido e conforme o Protocolo de Cooperação celebrado em Março de 2011, entre as duas Instituições: Município de Vila Real e a Associação de Ginástica Douro e Dão, junto se anexa o Plano de Atividades para a época 2018/2019 (ano civil 2019) para a devida apreciação e deliberação do Exmo. Executivo Municipal de Vila Real.

De acordo com as instruções do Sr. Vereador responsável pelo Pelouro do Desporto, a atribuição do apoio financeiro para a concretização do Plano de Atividades desta Associação Distrital de Modalidade teve como base o Código Regulamentar de Apoio ao Associativismo Desportivo do concelho de Vila Real, publicado em diário da Republica de 3/08/2016.

Plano de Atividades
Época 2018/2019

Ano civil 2019

A Associação de Ginástica de Douro e Dão compromete-se a:

1. Desenvolver atividades que possibilitem promover, divulgar e aumentar o nº de praticantes da modalidade no Concelho;
2. Apoiar os docentes de Educação Física ou outros agentes desportivos para o fomento e a prática da modalidade no Concelho, nomeadamente através de:
 - Apoio técnico e formativo na formação de juizes de desporto escolar;
 - Ajuizamento de Provas de Desporto Escolar;

- Formação de professores através do Centro de Formação de Atividades Gímnicas para Professores de Educação Física (CFAGPEF) da Federação de Ginástica de Portugal, que possui diversas formações creditadas.
 - Apoio técnico aos clubes existentes:
 - Promoção de ações de formação e especialização de treinadores;
 - Realização de treinos partilhados;
 - Apoio técnico em treino;
 - Apoio Logístico e técnico a novos clubes:
 - Preparação e elaboração de Projetos de Desenvolvimento Gímnico
 - Apoio técnico e logístico na implementação de Projetos de Desenvolvimento Gímnico.
3. Colaborar com o Município na realização de eventos/provas no Pavilhão Desportivo Municipal;
 4. Referenciar, em todos os materiais gráficos editados e/ou outras formas de divulgação e promoção dos seus eventos, o apoio da Câmara Municipal de Vila Real;
 5. Realizar anualmente as seguintes atividades:
 - Prova Distrital de trampolim individual
 - Prova Distrital de duplo Minitrampolim
 - Prova Distrital Minitrampolim
 - Prova Distrital Tumbling
 - Prova Distrital de Saltitões e Cangurus
 - Estágios de Inverno, Primavera e Outono

O Município de Vila Real compromete-se a:

1. Divulgar as diversas ações a desenvolver, possibilitando uma participação alargada da população;
2. Facilitar a ocupação de espaços públicos e colaboração logística, nomeadamente no transporte dos materiais necessários para a realização dos eventos;
3. Participar nos encargos que envolvam as ações previstas ao abrigo do presente protocolo, no montante anual de **4.000,00€**".

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 851, no projeto PAM nº 137/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO: Aprovar o protocolo.**-----

- Iª Super Especial Sprint CAVR Cidade de Vila Real

- Atribuição de subsídio

----- 43. – Presente à reunião proposta do Vereador José Maria Magalhães do

seguinte teor:

“O Clube Automóvel de Vila Real pretende levar a efeito a **Iª Super Especial Sprint CAVR Cidade de Vila Real**, no próximo dia 1 de maio, inserida no calendário da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

A prova, com carácter competitivo, será disputada num circuito urbano fechado, com um perímetro de cerca de 2 Km, entre o parque de estacionamento do Teatro Municipal de Vila Real e a Alameda de Grasse.

Este evento teve como objetivo reforçar a visibilidade do concelho como destino turístico e fomentar a nossa cidade como Capital Nacional do Automobilismo. Esta iniciativa tem um orçamento de 10.330.00€.

Dada a relevância da iniciativa proponho a atribuição de um subsídio no valor de 5.000.00€ à organização do evento (CAVR), a fim de minimizar os custos da referida ação. O valor em causa deve sair da rubrica: Participação a eventos relevantes para o Concelho (139/18

O Clube Automóvel de Vila Real pretende levar a efeito a **Iª Super Especial Sprint CAVR Cidade de Vila Real**, no próximo dia 1 de maio, inserida no calendário da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting.

A prova, com carácter competitivo, será disputada num circuito urbano fechado, com um perímetro de cerca de 2 Km, entre o parque de estacionamento do Teatro Municipal de Vila Real e a Alameda de Grasse.

Este evento teve como objetivo reforçar a visibilidade do concelho como destino turístico e fomentar a nossa cidade como Capital Nacional do Automobilismo. Esta iniciativa tem um orçamento de 10.330.00€.

Dada a relevância da iniciativa proponho a atribuição de um subsídio no valor de 5.000.00€ à organização do evento (CAVR), a fim de minimizar os custos da referida ação. O valor em causa deve sair da rubrica: Participação a eventos relevantes para o Concelho (136/18)”.

Esta proposta tem cabimento orçamental nº 849, no projeto PAM nº 136/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Aprovar a proposta do Vereador do Pelouro, nos termos da alínea u) n.º 1º do artº 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.-----

SERVIÇOS MUNICIPAIS DE CULTURA E TURISMO

- Rancho Etnográfico de Borbela – Participação no Xantar - Ourense

----- **44.** – Presente à reunião informação dos Serviços de Animação e Turismo, do seguinte teor:

“O Rancho Etnográfico de Borbela, pessoa coletiva n.º 501 814 779, irá participar na Xantar – Ourense, no dia dedicado a Vila Real, que acontecerá dia 07 de fevereiro, por convite do Município e sendo a única coletividade disponível para a data em questão. Neste sentido, para que o grupo supracitado possa participar, terão a necessidade de alugar transporte, visto a mesma não possuir veículo próprio, pelo que proponho à Câmara Municipal a atribuição de um subsídio no valor de 320 € para apoiar a deslocação do Rancho Etnográfico de Borbela a Ourense”.

Por despacho de 01/02/2019 o **Vereador José Maria Magalhães** remeteu o assunto à reunião do Executivo Municipal.

Esta proposta tem cabimento orçamental n.º 737, no projeto PAM n.º 214/2018, com a classificação económica 040701.-----

-----**DELIBERAÇÃO:** Autorizar a comparticipação financeira de 320,00 €, nos termos da alínea u) n.º 1º do artº 33º do Anexo I da Lei n.º 75/2013 de 12 de setembro.-----

III – INTERVENÇÃO DO PÚBLICO

O Sr. Presidente da Câmara passou a palavra ao Sr. **Presidente da Junta de Freguesia**, que iniciou a sua intervenção cumprimentando e agradecendo a presença de todos os

presentes, dizendo que é com honra e satisfação que recebe mais uma vez o executivo municipal na freguesia.

Prosseguiu agradecendo a aprovação pela Câmara Municipal do projeto de Escola de Ferreiros e questionou o executivo sobre o ponto de situação da obra da entrada de Montezelos e para quando a reparação da Estrada Municipal 313, pois quando há nevoeiro, não se vê a sinalização.

O Senhor **Presidente da Câmara** informou que a Escola de Ferreiros iria ser objeto de financiamento comunitário e que a estrada de Montezelos é uma obra que envergonhava Vila Real e que deveria ter sido corrigida aquando da aprovação dos diversos loteamentos que se fizeram na zona. Trata-se de uma obra com muitas infraestruturas e a existência de minas de água que teve de se resolver. Sobre a EN 313 tem que se continuar a trabalhar nas intervenções mais prioritárias.

- O Sr. **Diogo Pereira Gonçalves** questionou o executivo sobre o porquê de se continuarem a fazer trabalhos na cidade desnecessários e ali perto ainda existem caminhos que mais parecem de cabras. Note-se que não sou contra os trabalhos embelezamento da nossa cidade, no entanto quando vejo levantar pisos bons nas estradas na cidade e ter aqui a dois passos de distância um troço de estrada que mais parece uma picada de África ou em Portugal caminho de cabras. Falo junto ao café Munique em Ferreiros e que são da responsabilidade da Câmara porque aprovou projeto de loteamento e nunca obrigou a que o piso fosse concluído. Estou a falar de décadas atrás. No entanto ouve diariamente a oposição criticando a Câmara dizendo que são todos iguais custa-me imenso. Gostaria que fosse intervencionada.

Questionou ainda sobre a existência de uma Torre de Telecomunicações instalada junto do Bairro de Queirós perguntando se os membros do executivo gostariam de ter um mamarracho daqueles junto das suas casas. Sabendo que as irradiações são mais que perigosas para a saúde com tanto local das populações para instalar este mamarracho, com que Câmara podemos contar para defender a nossa saúde. Sabendo que para construir um reles muro de blocos ainda que em propriedades privadas é necessário parecer do Presidente da Junta e para este fim, este não teve conhecimento, apenas o repúdio dos moradores.

Já agora pergunto porque razão é necessário demorar tanto e dar resposta a um abaixo-assinado que foi feito por esta povoação? O que pensamos é que foi para ganhar tempo

e a instalação ser concluída para o facto consumado é mesmo triste e assunto para o “Correio da Manhã”.

Gostaria também de saber para quando preveem o terminar dos trabalhos em Montezelos porque causam transtornos à população destes lados pois, trabalhos destes mais parecem obras de Santa Engrácia.

O Sr. Joaquim Gomes, pediu para que a CM colocasse rails de proteção numa curva perigosa da estrada de Relva. Alertou ainda para o facto de ocorrerem deslizamentos de terras para a estrada, por andarem a cortar Carvalhos, árvore que não é perigosa para os incêndios, cujas raízes seguram as terras.

O Presidente da Assembleia de Freguesia, agradeceu o apoio dado pela CM aos idosos da Freguesia

O Vereador Adriano Sousa, informou que a obra que se referiu o **Sr. Diogo Gonçalves** já está adjudicada no pacote de 2018 de pavimentações que está em curso e sobre a Torre de Telecomunicações informou que o licenciamento decorre de aplicação de legislação em vigor, sendo que a matéria das radiações não era de competência da Câmara Municipal. Relativamente aos rails na curvada estrada de Relva iria mandar avaliar a solução.-----

- Aprovação da ata em minuta e encerramento da reunião

----- **45.** – E não havendo mais nada a tratar, a Câmara deliberou, por unanimidade aprovar a presente ata, em minuta, nos termos e para efeitos consignados no artigo 57º da Lei nº 75/2013, 12 de setembro, a qual vai assinada pelo Senhor Presidente da Câmara e por mim, Diretor do Departamento Administrativo e Financeiro, com funções de Secretário que a mandei elaborar. Seguidamente foi encerrada a reunião quando eram 20H00. -----

O DIRETOR DE DEPARTAMENTO,

(Eduardo Luís Varela Rodrigues)

O PRESIDENTE DA CÂMARA,

(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)

Tabela de Equivalências Distâncias/Preços Carreiras de Passageiros

[Handwritten signatures]

Distância em Kms	Tabela em Vigor até 31/12/2018	Preços a Partir de 01/01/2019				
		Bilhete Simples		Pré-comprados	Passes	Passes
		Inteiro	Meio	Módulos de 10 bilhetes	Número ilimitado de viagens	44Viagens
Até 2	1.00 €	1.05 €	0.55 €	9.45 €	28.00 €	18.90 €
3 e 4	1.40 €	1.45 €	0.75 €	12.85 €	28.00 €	23.05 €
5 e 6	1.90 €	1.90 €	0.95 €	17.05 €	40.00 €	31.45 €
7 e 8	2.10 €	2.10 €	1.05 €	18.90 €	40.00 €	37.80 €
9 e 10	2.20 €	2.20 €	1.10 €	19.80 €	50.50 €	49.00 €
11 e 12	2.30 €	2.30 €	1.15 €	20.70 €	50.50 €	53.25 €
13 e 14	2.40 €	2.40 €	1.20 €	21.60 €	62.50 €	61.50 €
15 e 16	2.55 €	2.60 €	1.30 €	23.20 €	62.50 €	63.70 €
17 e 18	2.75 €	2.80 €	1.40 €	25.10 €	72.50 €	73.30 €
19 e 20	2.90 €	2.95 €	1.50 €	26.55 €	72.50 €	80.20 €
21 e 22	3.15 €	3.20 €	1.60 €	28.80 €	83.00 €	87.70 €
23 e 24	3.30 €	3.35 €	1.70 €	30.15 €	83.00 €	87.70 €
25 a 28	3.50 €	3.55 €	1.80 €	31.95 €	93.50 €	98.00 €
29 a 32	3.75 €	3.80 €	1.90 €	34.10 €	101.30 €	110.40 €
33 a 36	4.00 €	4.05 €	2.05 €	36.45 €	110.20 €	121.75 €
37 a 40	4.25 €	4.30 €	2.15 €	38.70 €	115.20 €	131.00 €
41 a 44	4.30 €	4.35 €	2.20 €	39.15 €	119.75 €	139.25 €
45 a 48	4.45 €	4.45 €	2.25 €	40.05 €	124.55 €	145.45 €
49	4.55 €	4.60 €	2.30 €	41.45 €	128.60 €	152.70 €

DT.40.04

**Data de Entrada em Vigor
01.01.2019**



ANEXO

AO ACORDO DE COLABORAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO DESPORTIVO

1 — Os programas de desenvolvimento desportivo devem conter os seguintes elementos:

a) Descrição e caracterização específica das atividades a realizar;

O Talentódromo pretende ser uma estrutura que congrega a participação de entidades, governamentais e não-governamentais, com interesses comuns de desenvolvimento desportivo, económico e social, destinada a apoiar todos os praticantes desportivos filiados em clubes associados e outros desportistas indicados por alguma entidade parceira, com objetivos bem definidos, dos quais se destacam:

- Desenvolver um serviço de acompanhamento ao processo de treino desportivo, utilizando recursos humanos e tecnológicos de excelência;
- Otimizar o desenvolvimento do potencial criativo e empreendedor dos agentes envolvidos no processo de treino desportivo (treinadores, desportistas e outros);
- Criar e manter atualizada uma base de dados que registe a evolução da população acompanhada no âmbito do programa de atividades do Talentódromo que permita tomar decisões mais fundamentadas no processo de formação desportiva;
- Promover valores sociais determinantes através da promoção da imagem dos desportistas de formação e desportistas de elite que são acompanhados no Talentódromo;
- Conhecer os hábitos alimentares e de prática desportiva da população escolar do concelho de Vila Real com idades compreendidas entre os 8 e os 14 anos, valorizando o combate ao excesso de peso e obesidade infantil;
- Utilização da prática desportiva para fomentar aprendizagens noutros domínios do conhecimento (matemática, física, química, biologia).

Os destinatários deste projeto são designados pelas entidades e clubes parceiros entre os praticantes desportivos de qualquer escalão etário. O número de praticantes desportivos a apoiar é estabelecido no plano anual de atividades do Talentódromo, face às condições existentes de recursos humanos e materiais.

b) Justificação do programa, nomeadamente do ponto de vista do desenvolvimento das modalidades em causa e das provas, competições ou eventos desportivos a realizar;

A participação no projeto é aberta a todos os clubes. Os clubes parceiros do projeto Talentódromo são os seguintes: Associação Desportiva e Cultural Diogo Cão, Abambres Sport Clube, Associação de Ténis de Mesa de Vila Real, Basket Club de Vila Real, Campos Racing Team, CCR Arrabães, Clube de Atletismo de Vila Real, ECCPM Caldas da Rainha, Ginásio Clube Vila Real, Sport Vila Real e Benfica, Académico de Alves Roçadas - Academia de Futsal do Sporting/Núcleo Sportinguista de Vila Real, ficando aberta a possibilidade de outros clubes e associações participarem neste projeto.

Nesta fase inicial, as modalidades desportivas que fazem parte do projeto Talentódromo são as seguintes: Andebol, Automobilismo, Pentatlo, Triatlo, Basquetebol, Futebol, Futsal, Voleibol, Atletismo, Ciclismo, Natação, Ginástica, Motociclismo, Karaté, Ténis de Mesa.

c) Quantificação dos resultados esperados com a execução do programa;

O desenvolvimento do processo de preparação desportiva a decorrer nos clubes é complementado pelas atividades regulares e pontuais ao nível do treino desportivo e por sessões de avaliação e controlo das seguintes componentes: aptidão motora; avaliação fisiológica e biomecânica; aptidão somática e composição corporal; estado de saúde geral e estado nutricional; criatividade, inteligências múltiplas e trabalho colaborativo; orientação vocacional e coaching.

Com estes indicadores, será criada uma base de dados de todos os atletas acompanhados pelo Talentódromo com toda a informação que se verifique relevante aplicando um modelo de preparação desportiva de longo prazo. Estes dados permitirão a médio e longo prazo quantificar os resultados do projeto a nível local e nacional.

d) Previsão de custos e das necessidades de financiamento público, com os respetivos cronogramas ou escalonamentos;



Previsão do Financiamento 2019 CMVR

Rubrica	2019	Observações
Recursos Humanos	10.700,00€	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Bolseiro de Gestão de Ciência e Tecnologia pelo período de 12 meses, com funções de apoio à gestão operacional do projeto, divulgação e promoção do projeto nacional e internacionalmente (8.940,00€ subsídio de manutenção + 1.680,00€ seguro social voluntário e seguro de acidentes pessoais).
Manutenção de Equipamentos	400,00€	<ul style="list-style-type: none"> • Despesas de manutenção dos equipamentos a utilizar (Batak, RSP Squat, células fotoelétricas, Optojump, elétrodos para bioimpedância elétrica, elásticos para Vertimax, oxímetro portátil)
Ações de Formação de Treinadores	200,00€	<ul style="list-style-type: none"> • Workshops para iniciar os treinadores na utilização de tecnologia no apoio ao treino desportivo.
Talentódromo na escola (800 alunos)	1.200,00€	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicação das baterias de testes à população escolar (800 alunos), produção de relatórios, sensibilização para a prática desportiva, bons hábitos de vida e combate à obesidade infantil.
Financiamento 2019 CMVR	12.500,00€	

Previsão do Financiamento 2019 C I D E S D / UTAD

Rubrica	2019	Observações
Recursos Humanos	10.700,00€	1 Bolseiro de Gestão de Ciência e Tecnologia pelo período de 12 meses, com funções de apoio à gestão operacional do projeto, divulgação e promoção do projeto nacional e internacionalmente (8.940,00€ subsídio de manutenção + 1.680,00€ seguro social voluntário e seguro de acidentes pessoais).
Ações de Formação de Treinadores	500,00€	• Workshops para iniciar os treinadores na utilização de tecnologia no apoio ao treino desportivo.
Aquisição de Equipamentos	7.000,00€	• Acelerómetros e pulseiras de medição da atividade física (7.000,00€).
Infraestruturas	4.500,00€	• Melhorias das infraestruturas no SporTech - UTAD, para acolhimento dos desportistas, especificamente para instalação de sistemas isoinerciais de treino.
Financiamento 2019 CIDESD/UTAD	22.700,00€	



**REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS
ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO
NORTE DA CIDADE**

**RUA ANTÓNIO VALENTE DA FONSECA;
RUA D. PEDRO DE CASTRO; RUA DO SEIXO**

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO



**MEMÓRIA DESCRITIVA | CÁLCULOS | MEDIÇÕES | MAPA DE
TRABALHOS**

NOVEMBRO 2018

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

**RUA ANTÓNIO VALENTE DA FONSECA; RUA D. PEDRO DE CASTRO;
RUA DO SEIXO**

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

ÍNDICE

Peças escritas:

Memória Descritiva e Justificativa | Cálculos | Medições | Mapa de Trabalhos | Caderno de Encargos | PSS | CT |
PGRCG

Peças desenhadas:

- 5.ER.100.0.A - Esboço Corográfico e Planta Síntese de Intervenção
- 5.ER.200.0.A a 202.0.A – Perfis Transversais Tipo
- 5.ER.300.0.A a 301.0.A – Planta Geral
- 5.ER.400.0.A a 404.0.A – Planta de Geometria
- 5.ER.500.0.A a 506.0.A – Pormenores
- 5.ER.600.0.A a 601.0.A – Planta de Drenagem de Águas Pluviais
- 5.ER.602.0.A – Pormenores de Drenagem
- 5.ER.700.0.A a 701.0.A – Planta de Pavimentação
- 5.ER.702.0.A a 707.0.A – Pormenores de Pavimentação
- 5.ER.800.0.A a 801.0.A – Planta de Sinalização
- 5.ER.802.0.A a 804.0.A – Pormenores de Sinalização



Antes >

Memória descritiva

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES

CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

RUA ANTÓNIO VALENTE DA FONSECA; RUA D. PEDRO DE CASTRO;

RUA DO SEIXO

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

ÍNDICE

1- Introdução.....	1
2- Apresentação do estudo	3
3- Princípios orientadores/condicionantes.....	4
3.1- Princípios orientadores	4
3.2- Condicionantes	6
4- Apoio topográfico e sistema referencial.....	6
5- Solução proposta.....	6
5.1- Descrição geral.....	6
6- Perfil transversal tipo (PTT)	11
7- Terraplenagem.....	13
8- Drenagem.....	14
8.1- Considerações gerais	14
8.2- Caracterização dos dispositivos e elementos de drenagem.....	15
9- Pavimentação	16
9.1- Descrição geral das estruturas de pavimento e materiais de pavimentação.....	16
9.2- Trabalhos associados.....	22
9.3- Verificação estrutural.....	23
9.3.1- Pavimento betuminoso.....	23

9.3.1.1- Transições	29
9.3.2- Pavimento em blocos de betão	29
9.3.3- Pavimento em elementos de pedra natural.....	30
10- Obras acessórias	31
10.1- Infraestruturas elétricas	31
10.2- Integração paisagística/revestimento vegetal	32
10.3- Estruturas de suporte/contenção (muro de suporte e guarda corpos de peões).....	32
10.3.1- Muro de suporte (em betão armado).....	32
10.3.1.1- Bases de cálculo e regulamentação	32
10.3.1.2- Materiais.....	33
10.3.2- Guarda corpos metálico	34
11- Sinalização e segurança.....	34
11.1- Considerações gerais	34
11.2- Sinalização horizontal.....	35
11.2.1- Características gerais.....	35
11.2.2- Linhas longitudinais	36
11.2.2.1- Contínuas.....	36
11.2.2.2- Descontínuas.....	36
11.2.2.3- Geometria.....	36
11.2.3- Linhas transversais.....	37
11.2.4- Ilhas ou zonas raiadas	37
11.2.5- Símbolos	38
11.2.5.1- Triângulo de cedência de prioridade	38
11.2.5.2- Incrições BUS	38
11.3- Sinalização vertical de código	38
11.3.1- Considerações gerais	38
11.3.2- Características gerais dos sinais – Sinais novos.....	39
11.3.2.1- Placas, postes de fixação e peças de ligação – Sinais novos a reposicionar	39
11.4- Sinalização vertical de orientação.....	40
11.4.1- Dimensões, inscrições e localização	40
11.4.2- Critérios de dimensionamento do lettering.....	40
11.5- Guardas de segurança	40
11.6- Equipamento de guiamento, balizagem e demarcação	41
11.7- Normas e regulamentos	41
12- Medições/Estimativa orçamental.....	41

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

RUA ANTÓNIO VALENTE DA FONSECA; RUA D. PEDRO DE CASTRO; RUA DO SEIXO

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

1- Introdução

A presente memória integra o estudo de **“Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e do Norte da Cidade”** em Vila Real, desenvolvido ao nível de Projeto de Execução e mandado elaborar pela Câmara Municipal de Vila Real (CMVR) no âmbito das ações i.4) e i.6) do Eixo 1/Medida 1.1 e das ações iv.1 e iv.3 do Eixo 1/Medida 1.2 do **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Vila Real (PEDUCVR)**.

A requalificação proposta tem em vista promover a ligação entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços de nível A1 (centro histórico e Nossa Senhora da Conceição), os dois interfaces de transportes coletivos (Rodonorte e Seixo) e o hospital central (Lordelo), mediante intervenção no eixo estruturante, Rua D. Pedro de Castro/Rua do Seixo/Avenida da Noruega/Rua das Beiras (incluindo acesso ao hospital e respetiva entrada).

Simultaneamente pretende-se reforçar as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade em Transportes Públicos Urbanos (TPU) nas deslocações de e para o Hospital de

S. Pedro e aumentar o grau de acessibilidade e mobilidade em TPU na zona urbana envolvente a esse equipamento, mediante intervenção na Rua de Trás-os-Montes, Rua do Douro Litoral e na Rua do Valado (Circular do Hospital).

Pretende-se ainda promover a ligação Norte/Sul entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços de nível A1 (N^a Sra. da Conceição – Continente) mediante intervenção e requalificação do eixo pedonal estruturante da Avenida do Regime de Infância n^o13.

Sintetizam-se em baixo os arruamentos urbanos que serão objeto das intervenções de requalificação a desenvolver, **destacando-se a negrito** aqueles que foram incorporados no presente estudo:

- A. Rua D. António Valente da Fonseca**
- B. Rua D. Pedro de Castro**
- C. Rua do Seixo**
- D. Rua das Beiras e Zona junto à entrada do hospital
- E. Rua de Trás-os-Montes, Rua do Douro Litoral e Rua do Valado (Circular do hospital)
- F. Avenida RI13

A promoção de meios de transporte mais sustentáveis evoca atualmente grande motivação, apresentando-se como um dos principais desafios dos Municípios no planeamento e gestão do espaço urbano. O paradigma da mobilidade com vista a combinação do desenvolvimento económico das cidades e a acessibilidade, com a melhoria da qualidade de vida, práticas de vida saudáveis, defesa do ambiente e redução da dependência energética, expressam a importância crescente dos modos suaves para padrões de mobilidade mais sustentáveis, reduzindo o impacto negativo dos transportes e melhorando os níveis de bem-estar e saúde dos cidadãos.

A CMVR pretende assim com esta intervenção, promover a beneficiação/expansão da rede de percursos pedonais existente, dotando a cidade de melhores condições de conforto e segurança para os utentes, contribuindo para uma mobilidade urbana integrada e mais sustentável.

As intervenções propostas tiveram em consideração a legislação aplicável, designadamente a Portaria nº 701-H/2008 e os princípios orientadores e soluções de projeto apresentadas no **Programa Preliminar** fornecido pela CMVR.

De um modo geral, propõem-se soluções urbanísticas que envolvem a substituição de pavimentos; a pavimentação/repavimentação das zonas de passeio existentes; o alargamento e a criação de novas zonas de passeio e de espaços de encontro e lazer, melhorando e desenvolvendo a rede pedonal existente com vista a disciplinar e incentivar a circulação pedonal; a melhoria das condições de circulação e segurança e de iluminação das vias.

O presente estudo, incorpora ainda algumas adaptações/ajustamentos nas redes existentes de drenagem de águas pluviais, bem como a adaptação/reposicionamento do sistema de sinalização e de iluminação existente nas zonas intervencionadas em função do novo ambiente urbano pretendido.

Para melhor referenciação dos trabalhos a desenvolver foram constituídos eixos de referência sobre o centro das vias existentes. De referir que o conjunto de intervenções preconizadas desenvolve-se genericamente dentro dos limites das plataformas existentes.

2- Apresentação do estudo

O presente estudo é constituído por um tomo único de peças escritas e desenhadas, em formato A3, de acordo com o que se passa a designar:

Peças escritas

Memória Descritiva e Justificativa | Medições | Mapa de Trabalhos | Caderno de Encargos | PSS | CT | PGRCG

Peças desenhadas

5.ER.100.0.A - Esboço Corográfico e Planta Síntese de Intervenção

5.ER.200.0.A a 202.0.A – Perfis Transversais Tipo

5.ER.300.0.A a 301.0.A – Planta Geral



- 5.ER.400.0.A a 404.0.A – Planta de Geometria
- 5.ER.500.0.A a 506.0.A – Pormenores
- 5.ER.600.0.A a 601.0.A – Planta de Drenagem de Águas Pluviais
- 5.ER.602.0.A – Pormenores de Drenagem
- 5.ER.700.0.A a 701.0.A – Planta de Pavimentação
- 5.ER.702.0.A a 707.0.A – Pormenores de Pavimentação
- 5.ER.800.0.A a 801.0.A – Planta de Sinalização
- 5.ER.802.0.A a 804.0.A – Pormenores de Sinalização

3- Princípios orientadores/condicionantes

3.1- Princípios orientadores

De um modo geral pretende-se reorganizar as vias e sua envolvente na área de intervenção, conferindo-lhe características mais urbanas e dotando-as de condições que permitam a implementação de soluções de mobilidade suave, nomeadamente a mobilidade pedonal.

Considera-se a reformulação de características geométricas das via (essencialmente ao nível do Perfil Transversal Tipo (PTT)) por forma a melhorar as condições de segurança associadas quer à circulação automóvel quer aos modos suaves. É prevista a reformulação de sentidos de circulação, a introdução ou alargamento de passeios laterais (proporcionando uma sensação de estreitamento da via, criando um efeito visual mais urbano, procurando inibir a adoção de velocidades de circulação mais elevadas por parte do condutor). É igualmente considerada a alteração da textura de pavimentos tornando-os mais cómodos e funcionais. Procura-se ainda evitar sobrecarregar as redes de drenagem existentes e a concentração de caudais afluentes, definindo-se soluções que promovem a infiltração das águas nos solos.

As soluções de projeto desenvolvidas tiveram assim em consideração os seguintes princípios orientadores, constantes do **Programa Preliminar** fornecido pela CMVR, que em baixo se transcrevem:

- Atender á multiplicidade de funções do espaço público, adaptando-o em termos de segurança e conforto à intensidade de utilização e à natureza dos utentes, em especial os de mobilidade condicionada;

- *Reforçar as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade pedonal entre os polos de concentração de atividade comercial atrás referidos e entre estes e as zonas de equipamentos (hospital de S. Pedro), assim como entre as zonas de equipamentos e as paragens dos TPU ao longo dos eixos pedonais estruturantes e vice-versa ;*

- *Facilitar a leitura da hierarquia do sistema urbano, mediante a requalificação de travessias pedonais, o redimensionamento/reposicionamento da iluminação pública, e a alteração/ajustamento das paragens de TPU, do mobiliário urbano e rampas, entre outros;*

- *Requalificar passeios, aumentando a sua largura útil, introduzindo novos pavimentos, mais seguros e adaptados a mobilidade condicionada, e reforçando os elementos de conforto climático e zonas de descanso, sempre que possível;*

- *Estruturação de um corredor urbano de procura elevada priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando corredores BUS convencionais no eixo estruturante Rua D. Pedro de Castro/Rua do Seixo/Av. da Noruega/Rua das Beiras;*

- *Reforço das condições da estrutura física para incentivar a mobilidade em TPU nas deslocações de e para o hospital de S. Pedro e aumentar o grau de acessibilidade e mobilidade em TPU na zona urbana envolvente a esse equipamento, mediante intervenção nas ruas de Trás-os-Montes, Rua do Douro Litoral e Rua do Valado;*

- *Conferir uma coesão de linguagem e de imagem urbana entre os diversos polos e zonas de intervenção, e a malha urbana existente, através da adoção criteriosa de materiais e cores a utilizar no espaço público que permitam também coerência com as intervenções recentemente efetuadas;*

- *Aproveitar e valorizar as infraestruturas, equipamentos e materiais atuais, para o que se deverá manter o mais possível o existente – o que também permitirá diminuir o custo da intervenção – procurando tirar partido da sua identidade e, em simultâneo, evitar processos burocráticos demorados, associados a projetos de intervenção mais profunda;*

- *Avaliar as soluções do ponto de vista da sua sustentabilidade futura, em termos financeiros (em função de custos de manutenção e exploração que estes necessitem – recomendando-se*

8 anos para o efeito – e não apenas os custos iniciais de investimento), e em termos ambientais, em especial no que diz respeito á emissão de gases de efeito estufa (GEE), ao ruído, e ao aproveitamento de recursos como as águas pluviais.

3.2- Condicionantes

As principais condicionantes ao desenvolvimento das soluções propostas são a necessidade de garantir as cotas de soleira existentes e a existência de serviços públicos que se pretende manter em funcionamento. Prevê-se portanto a necessidade de realizar alguns ajustamentos na implantação ou posicionamento das redes existentes ou respetivos órgãos.

Aquando do início das obras, o adjudicatário deverá contactar as várias entidades responsáveis pelas infra-estruturas que eventualmente existam na zona interessada, nomeadamente a CMVR, EDP, Telecom, EMAR e outras a fim de que estas possam ser atempadamente alertadas para o facto de terem de se executar eventuais reposições dos respetivos serviços.

4- Apoio topográfico e sistema referencial

O Estudo foi elaborado tendo por base a topografia fornecida pela Câmara Municipal de Vila Real (levantamentos topográficos realizados à escala 1:500) para maior detalhe da solução a implementar, servindo de suporte às peças desenhadas apresentadas.

5- Solução proposta

5.1- Descrição geral

As soluções desenvolvidas procuram de um modo geral respeitar o espaço disponível entre os limites laterais das vias a requalificar, normalmente entre muros ou construções particulares com uma largura média variável.

Conforme referido, pretende-se beneficiar a mobilidade pedonal e os aspetos funcionais das vias, construindo-se ou alargando-se passeios e promovendo-se espaços de encontro e lazer, ordenando-se os lugares de estacionamento, repavimentando zonas com pavimento degradado, dotando-as de pavimentos confortáveis e com larguras adequadas e introduzindo-

se árvores que complementem o conjunto existente. Para o efeito, é considerado sempre que possível, o alargamento dos corredores pedonais, com redução da largura das faixas de rodagem.

Para referenciação dos trabalhos de construção foram constituídos eixos sobre as plataformas existentes efetuando-se a sua referenciação quilométrica.

Assim, com base nos aspetos referidos, apresentam-se tipologias de intervenção que reduzem a largura das vias para 3.5m, em plataformas com uma única via de circulação automóvel (**sentido único de circulação - Rua António Valente da Fonseca**) e largura de 6.25 ou 6.0m em plataformas com duas vias de circulação automóvel (**vias com 3.25m de largura na Rua do Seixo e Rua D. Pedro de Castro**). Na **Rua do Seixo**, a via da direita, corresponderá a um corredor BUS.

Serão materializados lugares de estacionamento longitudinais ou em “espinha” tendo em vista disciplinar/ordenar o estacionamento nas vias em estudo. Os passeios serão de um modo geral alargados dispondo de largura variável, rematando contra os limites laterais existentes.

Relativamente ao sistema de drenagem, e uma vez que a intervenção preconizada não se traduz num acréscimo de caudais afluentes às plataformas (intervensões que de um modo geral se desenvolvem dentro dos limites das plataformas existentes), apenas se considera o eventual reposicionamento de órgãos existentes. Por indicação da CMVR e para prevenir situações de mau funcionamento do sistema atual - em trechos que possam estar mais degradados/danificados -, prevê-se a completagem da rede com a introdução de troços de coletor longitudinal, funcionando “em paralelo” isto é, sem desativação da rede existente.

Os entroncamentos/cruzamentos atuais são reformulados/geometrizados de acordo com os sentidos de circulação e de modo a privilegiar os percursos pedonais, garantindo os raios de viragem necessários para os veículos. Todos os acessos particulares são garantidos, conforme pormenorização nas peças desenhadas.

No programa preliminar são apontados princípios orientadores para cada um dos arruamentos a intervir. As soluções em seguida apresentadas pretendem dar resposta aos princípios

orientadores anteriormente referidos, tendo presente as particularidades e especificidades de cada zona/arruamento a intervencionar.

- Rua António Valente da Fonseca (extensão aproximada de 471m)

Trata-se de um arruamento com sentido de circulação automóvel unidirecional (sentido Nascente/Poente). Foi constituído um eixo em planta (471.09m de extensão) para referência dos trabalhos de construção.

Neste arruamento pretende-se privilegiar a utilização dos “modos suaves” de mobilidade. É proposto o alargamento dos passeios e a substituição dos seus pavimentos atuais (em betonilha), garantindo a continuidade dos percursos pedonais e assegurando melhores condições de segurança no atravessamento das vias. As passadeiras de peões serão sobreelevadas com a introdução de um rampeamento na via.

É proposta a reorganização dos espaços destinados a estacionamento automóvel com marcação de lugares de estacionamento longitudinais e em “espinha”.

Realativamente ao pavimento da faixa de rodagem considera-se a remoção do pavimento existente e sua reposição também em estruturas betuminosas entre o **Pk 0+000 e Pk 0+138**. Desta zona até ao final do arruamento prevê-se o levantamento e reposição do pavimento existente (paralelos de granito).

Para as zonas de passeio é proposto o revestimento em lajetas de granito serrado na face visível com acabamento jateado e restantes faces rústicas.

De referir, a criação de uma zona de acostagem/paragem BUS, no trecho inicial do arruamento, em frente à estação de caminagem (**Pk 0+050**). Nesta zona é ainda prevista a construção de um passeio para acesso/espera e circulação pedonal.

O arruamento dispõe de sistema de drenagem de águas pluviais que será aproveitado prevendo-se no entanto alguns ajustamentos/reposicionamento de órgãos existentes. Considera-se no entanto a completagem do sistema, com a introdução de novos sumidouros para reforço da capacidade de recolha das águas afluentes.

É prevista a introdução de espécies arbóreas - materializada com caldeiras -, assegurando o espaço necessário ao desenvolvimento da espécie vegetal e promovendo a infiltração das águas de escorrência superficial.

- Rua D. Pedro de Castro (extensão aproximada de 237m)

Trata-se de um arruamento com sentido de circulação bidirecional. Foi constituído um eixo em planta para referenciação da intervenção preconizada. É mantida a tipologia do arruamento atual que comporta uma via em cada sentido de circulação. A banda de estacionamentos longitudinais é reordenada e materializada com lancis. Prevê-se a substituição do revestimento superficial de todos os passeios.

Para o efeito, é proposta a repavimentação das zonas de passeio existentes utilizando um revestimento em betão ligeiramente armado.

De referir a necessidade de demolição da estrutura circular (zona de implantação dos mastros de bandeiras), junto ao edifício do **Centro Regional da Segurança Social**, na medida em que constitui uma barreira arquitetónica que impede a circulação de peões com mobilidade reduzida.

Nos passeios serão introduzidas caldeiras com secção suficiente para o enquadramento e proteção das árvores existentes. De referir que para acesso lateral a garagens de habitações é prevista a introdução de um lancil rampa no limite dos passeios.

O trecho inicial do arruamento apresenta uma camada de desgaste na faixa de rodagem em betão betuminoso que se prevê manter (prevista apenas a execução de "slurry seal" para posterior marcação/pintura da via).

Na parte restante do arruamento (**Pk 0+075 a Pk 0+237**) considera-se a remoção do pavimento existente e sua reposição em misturas betuminosas. A banda de estacionamentos longitudinais prevê-se que seja materializada em blocos de betão (cor preta), aplicados no sentido perpendicular ao eixo da via.

Os entroncamentos serão reformulados garantindo-se que o percurso do peão, no atravessamento das vias, seja o menor possível.

Relativamente ao sistema de drenagem é prevista a manutenção do sistema existente, com eventual reposicionamento de órgãos ou completagem pontual para melhorar a capacidade de recolha de águas. Por indicação da CMVR, foi ainda prevista a introdução de um coletor longitudinal (**manilhas de betão Ø0.5m**) no trecho da faixa de rodagem que se apresenta em cubos de granito. Esta opção justifica-se pelas deficiências/anomalias que o coletor existente apresenta atualmente, devido ao seu estado de degradação.

De referir, no trecho inicial do arruamento, a materialização na faixa de rodagem de pinturas delimitadoras da zona de paragem dos autocarros de transportes coletivos (uma em cada sentido).

- Rua do Seixo (extensão aproximada de 204m)

Trata-se de um arruamento de sentido unidirecional, com uma plataforma disposta de duas vias de circulação (unidirecionais). Considera-se a remoção do pavimento existente na faixa de rodagem e a construção de pavimento novo (em betão betuminoso), com pendente a duas águas. A via de circulação à direita (sentido Nascente/Poente) será reservada à introdução de um corredor BUS com acabamento colorido (cor vermelha). Para o efeito, serão materializadas no pavimento inscrições de cor branca com indicação "BUS".

A Norte da via é considerada a introdução de um passeio lateral (largura variável, min. 2.0m), ao longo de todo o arruamento, rematando contra os muretes de delimitação do **Bairro da Concha**. Do lado oposto (a Sul) é prevista a substituição do revestimento do passeio existente. Para revestimento dos passeios é proposta uma estrutura em betão ligeiramente armado.

Foi considerada a plantação de árvores, alinhadas em caldeiras, no passeio Norte do arruamento. De referir que, para acesso lateral a garagens/propriedades se considera o rebaixamento do passeio por forma a ser garantida a cota de soleira existente.

É mantido o sistema de drenagem existente. As águas pluviais correm longitudinalmente contra o lancis de passeio ou muretes existentes, sendo recolhidas por sumidouros e encaminhadas

para o coletor longitudinal existente. Para além do reposicionamento de alguns órgãos de drenagem, é também prevista a completagem/reforço do sistema recolha de águas com a introdução de sumidouros, reduzindo-se o afastamento longitudinal destes órgãos.

6- Perfil transversal tipo (PTT)

Em cada um dos trechos de via a intervir são propostas as seguintes secções transversais tipo:

- Rua D. António Valente da Fonseca

Este arruamento apresenta uma diferenciação no seu perfil transversal tipo, de acordo com o seguinte:

PTT (Pk 0+000 a Pk 0+035) – Neste trecho a faixa de rodagem apresenta maior largura para facilitar o escoamento/saída dos autocarros da estação de camionagem. Assim apresenta duas vias de circulação automóvel com 7.0m de largura (vias unidireccionais, com 3.5m de largura cada). Os passeios laterais apresentam largura variável com mínimo de 2.0m a norte da plataforma e 2.3m do lado oposto, remantando contra os limites existentes.

PTT (Pk 0+040 a Pk 0+075) – Neste trecho é previsto o alargamento da plataforma existente para introdução do passeio associado à zona de acostagem/paragem BUS. O passeio dispõe de 4.0m de largura enquanto que, o passeio do lado oposto, apresenta largura variável (mínimo de 1.60m). Deste modo a via de circulação automóvel apresenta uma largura de 3.75m (via unidirecional, sentido Nascente/Poente) dispondo a zona de acostagem BUS de 3.25m de largura.

PTT (Pk 0+100 a Pk 0+190) – Neste trecho a faixa de rodagem dispõe de uma via de circulação automóvel com 3.50m de largura (sentido unidirecional Nascente/Poente). A Sul, o passeio lateral apresenta largura variável (mínimo de 1.6m). O passeio a Norte apresenta igualmente largura variável (mínimo de 3.0m).

PTT (Pk 0+200 a Pk 0+230) – Neste trecho o perfil transversal tipo apresenta uma via de circulação automóvel com 3.5m de largura (sentido unidirecional Nascente/Poente). A



plataforma apresenta estacionamentos longitudinais com 2.2m de largura e de passeios com largura variável, mínimo de 2.65m no passeio Norte e 2.0m no passeio Sul.

PTT (Pk 0+260 a pk 0+375) – Neste trecho o perfil transversal tipo apresenta uma via de circulação automóvel com 4.0m de largura (sentido unidirecional Nascente/Poente). A plataforma dispõe (a Norte) de uma banda de estacionamentos “em espinha” (comprimento 5.0m e largura de 2.5m). A Sul, a plataforma dispõe de estacionamento longitudinal com 2.2m de largura. Os passeios laterais apresentam largura variável, mínimo de 1.5m.

PTT (Pk 0+400 a pk 0+471) – Neste trecho o perfil transversal tipo apresenta uma via de circulação automóvel com 3.5m de largura (sentido unidirecional Nascente/Poente). A plataforma dispõe a Norte de passeio lateral com largura de 2.8m e a Sul de uma banda de estacionamentos longitudinais (largura de 1.8m) e passeio lateral com largura variável (mínimo de 2.0m).

De referir a introdução de uma sobrelargura de 0.50m nas curvas ao **Pk 0+300 e Pk 0+350**. O disfarce é efetuado sobre os alinhamentos retos adjacentes numa extensão de 15.0m.

Nas zonas de acesso lateral (garagens ou propriedades privadas), é proposto a introdução de lancil do tipo rampa – de acordo com o indicado nas peças desenhadas -, efetuando-se localmente o reforço do pavimento para atravessamento de veículos. Procura-se assim a promover a circulação pedonal, aumentando a sua segurança e conforto de circulação.

- Rua D. Pedro de Castro

Este arruamento apresenta uma diferenciação no seu perfil transversal tipo, de acordo com o seguinte:

PTT (Pk 0+000 a Pk 0+070) – Neste trecho o perfil transversal tipo apresenta uma faixa de rodagem com duas vias de circulação automóvel com 6.5m de largura (uma via com 3.25m de largura em cada sentido de circulação). A plataforma dispõe de passeios laterais com largura variável (mínimo de 2.0m).

PTT (Pk 0+075 a pk 0+237) – Neste trecho o perfil transversal tipo apresenta uma faixa de rodagem com duas vias de circulação automóvel com 6.5m de largura (uma via com 3.25 m de largura em cada sentido de circulação). A plataforma dispõe de uma banda de estacionamentos longitudinais (a Sul da via) com 2.5m de largura. Os passeios laterais apresentam largura variável (mínimo de 2.3m).

Nas zonas de acesso lateral (garagens ou propriedades privadas), é proposto a introdução de lancil do tipo rampa – de acordo com o indicado nas peças desenhadas -, efetuando-se localmente o reforço do pavimento para atravessamento de veículos. Procura-se assim a promover a circulação pedonal, aumentando a sua segurança e conforto de circulação.

- Rua do Seixo

PTT (Pk 0+000 a Pk 0+204) – A via apresenta uma faixa de rodagem com 6.5m de largura (duas vias de sentido unidirecional com 3.25m de largura cada). A Norte o passeio dispõe de largura variável (mínima de 2.0m e máximo de 4.3m), rematando contra os muretes dos logradouros das habitações. A Sul mantém-se a largura do passeio existente (2.0m). No passeio Norte serão incorporadas caldeiras para introdução de um alinhamento de árvores.

Nas zonas de acesso lateral (garagens ou propriedades privadas), é proposto o rebaixamento do passeio – de acordo com o indicado nas peças desenhadas -, efetuando-se localmente o reforço do pavimento para atravessamento de veículos.

7- Terraplenagem

A terraplenagem engloba o movimento de terras onde se incluem as escavações e os aterros rodoviários que nesta empreitada se consideram pouco significativos uma vez que se desenvolve genericamente sobre as plataformas existentes.

Como trabalhos preparatórios é considerada, nas zonas de alargamento pontual da faixa de rodagem, a desmatação e desenraizamento do terreno, demolição de muros, limpeza de taludes ou de órgãos do sistema de drenagem existente. Em zonas de intervenção sobre a plataforma existente, considera-se ainda a demolição de pavimentos e abertura de caixa para execução de pavimentos.

8- Drenagem

8.1- Considerações gerais

Tratando-se de uma intervenção que genericamente se desenvolve dentro dos limites da plataforma existente (com sistema de drenagem em funcionamento), prevê-se (na generalidade) a adaptação/reposicionamento de órgãos do sistema de drenagem através da ligação dos novos elementos ao sistema de drenagem existente, garantindo assim a continuidade do escoamento e normal funcionamento. Com efeito, considera-se que a intervenção proposta não induz acréscimo de caudais relevantes nos órgãos de drenagem existentes comparativamente à situação atual, não se justificando a apresentação de cálculos hidrológicos ou hidráulicos relativos às adaptações efetuadas.

Todavia, em algumas situações pontuais e por indicação da CMVR, optou-se por se proceder à completagem ou adaptação do sistema de drenagem existente, considerando-se a introdução de trechos de coletor longitudinal em manilhas de betão (caso da **Rua D. Pedro de Castro** em que foi solicitada a introdução de um pequeno trecho de coletor longitudinal em manilhas de betão, Ø0.5m), sem desativação do existente (intercalados portanto no sistema existente). Procura-se assim melhorar as condições de drenagem/escoamento do sistema atual, em zonas onde se considera que o coletor existente possa estar mais degradado/danificado ou em deficientes condições de funcionamento, evitando-se intervenções futuras de reparação/substituição.

Nestes casos, consideram-se genericamente os seguintes órgãos e trabalhos construtivos:

- Instalação/reposicionamento de sumidouros junto aos lancis laterais, ligados a caixas de visita;
- Instalação de coletores longitudinais em manilhas de betão, interligando as caixas de visita circulares em betão, troncocónicas:
 - Trecho da **Rua D. Pedro de Castro** entre o **Pk 0+075** e **Pk 0+237** (introdução de coletor longitudinal em manilhas de betão, Ø0.5m);
- Instalação de caixas de visita (simples ou com queda suave).

Nas peças desenhadas, de acordo com a simbologia adoptada, representa-se o modo como deverá ser efectuada a completagem/adaptação do sistema de drenagem atual, indicando-se a localização dos diversos sumidouros a incorporar no sistema existente e respetiva tubagem para condução das águas pluviais escorridas na plataforma. Conforme referido, a tubagem introduzida descarrega nas caixas de visita mais próximas (caixas existentes). Esta informação é completada com os desenhos de pormenor onde se encontram definidas as tipologias e dimensões dos órgãos de drenagem.

Foram ainda contempladas soluções de drenagem com vista à redução dos impactos do escoamento superficial em termos de quantidade e qualidade, maximizando sempre que possível os aspetos paisagísticos. Estas soluções obedecem a um conjunto de processos/pressupostos por forma a atingir os objetivos para o qual estes sistemas são projetados. Esses processos/pressupostos assentam no seguinte:

- Redução do volume de escoamento e atenuação do caudal de ponta;
- Controlo da qualidade da água pluvial

Procurou-se assim, sempre que possível, privilegiar a infiltração de águas nos solos, restabelecendo o ciclo hidrológico natural, contribuindo para a **redução do volume de escoamento** superficial e do risco de inundações.

Assim, na **Rua António Valente da Fonseca e D. Pedro Castro**, foi prevista a execução de trincheiras de infiltração (cada uma com 20.0m de extensão) localizadas nas proximidades da rede de drenagem existente, funcionando em paralelo por forma a receber parte dos volumes de escoamento gerados nas plataformas e posterior infiltração dos mesmos.

Entende-se assim que este tipo de soluções (em conjunto com a rede de sumidouros e coletores) contribuem para minimização dos caudais afluentes à rede de drenagem existente.

8.2- Caracterização dos dispositivos e elementos de drenagem

Como órgãos acessórios da rede prevê-se a instalação de câmaras de visita simples de diâmetro interior Ø1.0m, com altura das caixas inferior a 2.50m. As caixas de visita são constituídas por peças de betão pré-fabricadas em forma de anéis sobrepostos no corpo com

diâmetro interior de 1.0m, e rematadas em peças troncocónicas na parte superior. As tampas das caixas são em ferro fundido da classe D400 com diâmetro de 0.60m.

Os coletores previstos são em manilhas de betão, Ø0.4m ou Ø0.5m da classe III, sendo a classe de assentamento do Tipo A. Os sumidouros disporão de ramal de ligação em manilhas de betão Ø0.3m e grelha de ferro fundido de 750x420mm, classe D400.

9- Pavimentação

9.1- Descrição geral das estruturas de pavimento e materiais de pavimentação

As opções de pavimentação adotadas assentam na necessidade de beneficiação/ requalificação das estruturas de pavimento existentes - promovendo a utilização de cores e materiais de pavimentação adequados ao ambiente urbano pretendido.

- Estruturas de pavimento na faixa de rodagem e estacionamento

De um modo geral a solução proposta mantém a tipologia dos pavimentos existentes nas faixas de rodagem dos arruamentos intervencionados. Exceção para a **Rua D. Pedro Castro** onde se prevê a substituição do pavimento existente (cubos de granito) por uma estrutura betuminosa (na zona de estacionamento a estrutura a construir será em blocos de betão pretos). Assim as estruturas de pavimento propostas são as seguintes:

a) Na faixa de rodagem:

Rua António Valente da Fonseca (Pk 0+000 a Pk 0+138), Rua D. Pedro de Castro (Pk 0+075 a Pk 0+237) e Rua do Seixo

Estrutura de pavimento do tipo flexível tradicional (idêntica às existentes), constituída por camadas de misturas betuminosas com funções de desgaste e ligação, assentes sobre camadas de base e de sub-base constituídas por material granular britado. Refere-se que, genericamente, é considerada a remoção do pavimento atual e posterior construção da seguinte estrutura de pavimento novo:

- Camada de desgaste, AC14 surf 35/50 (BB), com 0.05m de espessura;

- Camada de ligação, AC20 bin 35/50 (MB), com 0.06m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura;
- Camada de sub-base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura.

Nas interfaces de camadas constituídas por misturas betuminosas será aplicada uma rega de colagem em emulsão betuminosa modificada de rotura rápida, do tipo C60BP3 TA, a uma taxa de aplicação de 0.5kg/m² entre camadas novas.

Sobre a camada granular será aplicada, antecedendo a aplicação da camada em mistura betuminosa, uma rega de impregnação em emulsão betuminosa do tipo catiónica de rotura lenta, C50BF4, de baixa viscosidade, a uma taxa de aplicação de 1.0kg/m².

Todas as regas deverão cumprir com as características definidas no Caderno de Encargos da Estradas de Portugal (EP), versão de Setembro de 2014.

Rua António Valente da Fonseca (Pk 0+138 a Pk 0+471)

- Levantamento e reposição do pavimento atual (paralelos de granito);
- Camada de assentamento em areia e cimento ao traço 3:1 com 0.05m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizado com cimento (AGEC), com 0.15m de espessura.

Em zonas onde se torne necessário efetuar enchimentos/reperfilamentos transversais é previsto o espalhamento de material granular britado (ABGE) numa espessura média de 0.05m.

Sobre a camada granular tratada com cimento deverá ser aplicada uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

As juntas do pavimento deverão ser abertas (+/- 8.0mm) e preenchidas com o material da camada de assentamento, não sendo permitida a execução de juntas contínuas na direção do tráfego.

b) No estacionamento:

Rua António Valente da Fonseca (Pk 0+000 a Pk 0+138)

É prevista uma estrutura do tipo flexível, igual à estrutura prevista para a via (previamente descrita).

A delimitação dos lugares de estacionamento será feita com recurso a marcação rodoviária, de acordo com o indicado nas peças desenhadas.

Rua António Valente da Fonseca (Pk 0+138 a Pk 0+471)

- Paralelos de granito (aproveitamento dos existentes sempre que possível);
- Camada de assentamento em areia e cimento ao traço 3:1 com 0.05m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizado com cimento (AGEC), com 0.15m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento deverá ser aplicada uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

A delimitação dos lugares de estacionamento será feita com recurso a cubos de calcário (0.10m), serrados na face visível com acabamento granalhado e restantes face rachadas, de acordo com o indicado nas peças desenhadas.

As juntas do pavimento deverão ser abertas (+/- 8.0mm) e preenchidas com o material da camada de assentamento, não sendo permitida a execução de juntas contínuas na direção do tráfego.

Rua D. Pedro Castro (Pk 0+075 a Pk 0+237)

- Blocos de betão colorido (cor preta), (0.10x0.20x0.08m);
- Camada de assentamento em areia e cimento ao traço 3:1 com 0.05m de espessura;

- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizado com cimento (AGEC), com 0.15m de espessura;
- Camada de sub-base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento deverá ser aplicada uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

A delimitação dos lugares de estacionamento será feita com recurso a lancis de betão (cor branca), de acordo com o indicado nas peças desenhadas.

As juntas do pavimento deverão ser abertas (+/- 3.0mm) e preenchidas com o material da camada de assentamento, não sendo permitida a execução de juntas contínuas na direção do tráfego.

- Estruturas de pavimento nos passeios

Rua António Valente da Fonseca

- Lajeta de granito do tipo “Amarelo Real”, serrada na face visível com acabamento jateado e restantes faces rústicas, (0.15x0.15x0.05m);
- Camada de assentamento em areia e cimento ao traço 3:1 com 0.05m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizada com cimento (AGEC), com 0.15m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento deverá ser aplicada uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

Em zonas de passeio com atravessamento ocasional de veículos para acesso lateral a garagens, veículos de distribuição ou serviços, o revestimento em lajetas de granito deverá ser substituído por cubos de granito do tipo “Amarelo Real” (0.10m), serrado na face visível e restantes faces rústicas.

As juntas do pavimento deverão ser abertas (+/- 5.0mm) e preenchidas com o material da camada de assentamento. com linhas de junta puramente estéticas.

Rua D. Pedro de Castro e Rua do Seixo

- Camada de desgaste em laje de betão C20/25, com 0.10m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura.

A laje de betão deverá ser ligeiramente armada com rede malhasol CQ38, colocada a meia espessura e de acordo com o especificado nas peças desenhadas.

De referir que se prevê a colocação de endurecedor de pavimento, selagem de juntas com cordão de mástique e aplicação de filme de plástico ($y=180g/m^2$) na separação da laje de betão, da camada de material granular.

Nota para a necessidade de realizar um trecho experimental em obra (numa extensão mínima de 6.0m contemplando um mínimo de duas travessas), por forma a verificar, entre outros, o processo construtivo, regularidade do acabamento, selagem das juntas de dilatação/construção e estereotomia.

- Estrutura de pavimento em corredor BUS

Rua do Seixo

- Blocos de betão colorido (cor vermelha), (0.10×0.20×0.10m);
- Camada de assentamento em areia e cimento ao traço 3:1, com 0.05m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizada com cimento (AGEC), com 0.15m de espessura;
- Camada de sub base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento deverá ser aplicada uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

A delimitar o corredor BUS está prevista a colocação de um lancil guia em betão (cor preta), de acordo com o indicado nas peças desenhadas.

As juntas do pavimento deverão ser abertas (+/- 3.0mm) e preenchidas com o material da camada de assentamento, com linhas de junta preferencialmente em espiga ou equivalente.

O travamento destes elementos será executado em travessas em betão (cor preta), de acordo com o indicado nas peças desenhadas.

- Estrutura de pavimento em passadeira sobreelevada

Rua António Valente da Fonseca (Pk 0+138 a Pk 0+471)

- Paralelos de granito (aproveitamento dos existentes sempre que possível), (0.11m);
- Camada de assentamento em areia e cimento ao traço 3:1, com 0.05m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizado com cimento (AGEC), com 0.20m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento deverá ser aplicada uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

Está prevista a materialização das passadeiras (incluindo barras de paragem) em cubos de calcário (0.10m), serrados na face visível com acabamento granalhado e restantes faces rústicas.

As juntas do pavimento deverão ser abertas (+/- 8.0mm) e preenchidas com o material da camada de assentamento, não sendo permitida a execução de juntas contínuas na direção do tráfego.

9.2- Trabalhos associados

No que diz respeito aos trabalhos de pavimentação, destacam-se as seguintes intervenções principais e respetivos trabalhos associados:

- Execução de estruturas de pavimento betuminoso (faixa de rodagem e estacionamento)

- 1) Remoção de pavimentos existentes, incluindo fundação e lancis;
- 2) Materialização da estrutura de pavimento flexível;

Em zonas não pavimentadas, deverá executar-se a abertura de caixa, regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.41m e a posterior materialização da estrutura de pavimento.

- Zonas de pavimento em paralelos de granito (via)

- 1) Remoção do pavimento existente;
- 2) Pré-regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.31m;
- 3) Execução da estrutura de pavimento em paralelos de granito (levantamento e reposição dos elementos existentes).

- Zonas de pavimento em paralelos de granito (estacionamento)

- 1) Remoção do pavimento existente;
- 2) Pré-regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.31m;
- 3) Execução da estrutura de pavimento em paralelos de granito (reaproveitando o material existente).

- Zonas de pavimento em blocos de betão (estacionamento)

- 1) Remoção do pavimento existente;
- 2) Pré-regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.43m;
- 3) Execução da estrutura de pavimento em blocos de betão (cor preta).

- Execução de passeios em zonas não pavimentadas:

- 1) Abertura de caixa;
- 2) Implantação de novo lancil;
- 3) Pré-regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.25m;
- 4) Materialização da estrutura do passeio em laje de betão ou lajetas de granito.

Nas zonas de passeio em lajetas de granito – com acesso ocasional de veículos de emergência e serviços -, devesse substitui-se o lajeta de granito por cubos de granito.

- Execução/alargamento de passeios em zonas pavimentadas ou em zonas de repavimentação de passeios:

- 1) Remoção de pavimentos existentes, incluindo fundação e lancis;
- 2) Implantação de novo lancil e pré-regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.25m;
- 3) Materialização da estrutura do passeio em laje de betão ou lajetas de granit.

Nas zonas de passeio em lajetas de granito – com acesso ocasional de veículos de emergência e serviços -, devesse substitui-se o lajeta de granito por cubos de granito.

9.3- Verificação estrutural

9.3.1- Pavimento betuminoso

No âmbito da execução das estruturas de pavimento, consideram-se para a caracterização mecânica da **fundação**, os seguintes parâmetros:

- Solos existentes - solos de natureza arenosa siltosa, do tipo A-6 da classificação de solos para fins rodoviários (AASHTO) – Solo de fundação existente do **Tipo S2** (de acordo com o “**Manual de Conceção de Pavimentos para a Rede Rodoviária Nacional**” do IEP (MCP);

- Módulo de deformabilidade – face à características acima descritas, e de acordo com o MCP, adotou-se para efeitos de verificação estrutural um módulo de deformabilidade correspondente a uma fundação **F2 – 80MPa**;
- Coeficiente de *Poisson* = 0.40.

Segundo o MCP, para obter uma fundação F2, serão considerados materiais existentes garantindo a sua recompactação.

De acordo com a metodologia proposta pela *SHELL*, o módulo de deformabilidade de uma camada de sub-base constituída por material britado (E_{sb}) pode ser obtido a partir da espessura, em mm, da mesma (h_{sb}) e do módulo de deformabilidade da fundação (E_f), através de:

$$E_{sb} = 0.2 \times h_{sb}^{0.45} \times E_f$$

O “Manual de Conceção de Pavimentos para a Rede Rodoviária Nacional” do IEP, indica que os módulos de deformabilidade das camadas de base em material granular britado, podem ser obtidos, através de uma relação linear, a partir dos módulos das camadas granulares subjacentes ($E_b \approx 2 \times E_{sb}$). Para os materiais granulares, considerou-se um Coeficiente de *Poisson* de 0.40. Deste modo, adotou-se para as **camadas de base e sub-base** em Agregado Britado de Granulometria Extensa (ABGE) para efeitos de verificação estrutural dos pavimentos os módulos de deformabilidade apresentados no quadro seguinte:

Módulos de deformabilidade das camadas em ABGE

Tipo de Pavimento	E_f (MPa)	Espessura Sub-base (cm)	E_{sb} (MPa)	Espessura Base (cm)	E_b (MPa)
Pavimento flexível	80	15	150	15	290

E_f —Módulo de deformabilidade da fundação; E_{sb} —Módulo de deformabilidade da camada de sub-base; E_b —Módulo de deformabilidade da camada de base.

As misturas betuminosas a empregar nas soluções de pavimentação (definidas anteriormente) são:

- AC14 surf 35/50 (BB – Betão Betuminoso);
- AC20 bin 35/50 (MB_{base} – Macadame Betuminoso com características de base).

Para as misturas betuminosas, considerou-se um Coeficiente de *Poisson* de 0.35.

As temperaturas de cálculo para as misturas betuminosas foram determinadas a partir das temperaturas médias mensais publicadas pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera, para a estação de Vila Real, referentes ao período de 1981-2010. Com base na temperatura ponderada do ar, calcularam-se as temperaturas de projeto, a utilizar para efeitos de cálculo da capacidade de carga do pavimento, tendo-se para o efeito usado a metodologia da *SHELL*.

O método proposto pela *SHELL* baseia-se na utilização dum ábaco (*CHART RT*), o qual relaciona a temperatura média anual com a espessura das camadas betuminosas, e deste modo obtém-se a temperatura do pavimento a diversas profundidades. Seguidamente, apresentam-se as temperaturas à profundidade representativa do conjunto das camadas de misturas betuminosas pela metodologia mencionada.

Temperatura de projeto para as misturas betuminosas

Temperatura ponderada do ar (°C)	Temperatura ponderada do ar (°C)	Temperatura do pavimento (°C)
15.2	AC14 surf 35/50	23.6
	AC20 base 35/50	23.0

O cálculo do tráfego médio diário anual de pesados (TMDAp) foi estimado com base nos seguintes pressupostos:

- Tráfego médio diário anual de pesados de 8 veículos;
- Distribuição do tráfego pesado pelas vias em função da largura da faixa (total nos dois sentidos para larguras de faixa $\leq 5.0\text{m}$);
- Taxa de crescimento de 1.0%;
- Período de dimensionamento de 20 anos.

Para o cálculo do número acumulado de eixos padrão, o MCP sugere a seguinte expressão:

$$NAEP_{dim} = 365 \times TMDA_p \times C \times \alpha \times p$$

em que:

f - Taxa média de crescimento anual do tráfego pesado (%);

- α - Fator de agressividade do tráfego;
 p - Período de dimensionamento (anos);
 C - Fator de crescimento do tráfego;
 $TMDAp$ – Tráfego médio diário anual (veículos pesados/dia).

Determinação do $NAEP_{dim}^{80kN}$

TMDAp/ sentido de circulação	8.0
Coefficiente de agressividade (α)	2.0
Taxa de crescimento anual de tráfego pesado (t)	1.0
Período de dimensionamento (p)	20.0 (2018-2038)
Fator de crescimento do tráfego (C)	0.06
$NAEP_{dim}^{80kN}$	1.3×10^5

TMDAp – Tráfego médio diário anual (veículos pesados/dia); $NAEP_{dim}$ – Número Acumulado de Eixos Padrão para efeitos de dimensionamento – 80 kN

Neste seguimento, foi obtido o seguinte Número Acumulado de Eixos Padrão para efeitos de dimensionamento em 2038: $NAEP_{dim}^{80kN} = 1.3 \times 10^5$.

Com vista à avaliação do comportamento de uma dada estrutura de pavimento, torna-se necessário estabelecer critérios que traduzam os estados limites de ruína do pavimento, tendo-se adotado, no presente estudo, os prescritos pela E.P., definidos em função de um número acumulado de eixos padrão.

Os estados limites de ruína do pavimento considerados são os seguintes:

- Fendilhamento por fadiga relacionado com as extensões elásticas horizontais de tração (ϵ_t) na base das camadas betuminosas (ligadas);
- Deformações permanentes relacionadas com as extensões plásticas verticais de compressão (ϵ_c) no topo dos solos de fundação, que evoluem no tempo com a passagem do tráfego e contribuem para o aumento da profundidade das rodeiras.

A verificação da segurança aos estados limites de ruína do pavimento é efetuada tendo em consideração as tensões/extensões aplicadas e extensões admissíveis:

$$\varepsilon_{apl} \leq \varepsilon_{adm}$$

A modelação das cargas tem em conta o modelo de *Burmister*, em que é considerado um eixo padrão, e as extensões aplicadas são determinadas recorrendo ao programa *BISAR3.0*.

O modelo de *Burmister* considera que o pavimento é composto por um conjunto de camadas horizontais, contínuas, homogéneas, isotrópicas e elásticas-lineares, assentes sobre um meio semi-infinito, e que na superfície do conjunto de camadas atua uma carga vertical uniformemente distribuída numa área circular.

As extensões admissíveis foram determinadas tendo em conta modelos de degradação associados aos estados limites de ruína, utilizando os critérios propostos pela *SHELL* (no caso do fendilhamento por fadiga na base das camadas betuminosas e nas deformações permanentes no topo da fundação).

- 1) Limitação da extensão máxima de tração na zona inferior das camadas betuminosas, o que visa impedir a rotura por fadiga em tração daquelas camadas durante o período de dimensionamento, através da expressão que traduz a lei de fadiga proposta pela *SHELL*:

$$\varepsilon_t = (0.856 \times V_b + 1.08) \times E^{-0.36} \times NAEP_t^{-0.20}$$

em que,

$NAEP_t$ - Número acumulado de passagens do eixo padrão durante a vida útil do pavimento;

V_b - Percentagem volumétrica de betume da mistura betuminosa;

E - Módulo de deformabilidade da mistura betuminosa (N/m^2).

- 2) Limitação, com base no critério proposto pela *SHELL*, da extensão vertical de compressão no topo da fundação do pavimento, com vista a reduzir a sua contribuição

para a ocorrência de deformações permanentes e a consequente formação de cavados de rodeira, da seguinte forma:

$$\varepsilon_c = 1.8 \times 10^{-2} \times NAEP_c^{-0.25}$$

em que, $NAEP_c$ é o número acumulado de passagens do eixo padrão durante o período de vida útil do projeto. O critério considerado admite uma probabilidade de ruína, antes do final do período de vida útil, por deformação permanente da fundação de 5.0%.

Tendo em conta as propriedades mecânicas dos materiais existentes nas estruturas de pavimento dos arruamentos a intervencionar, determinaram-se, recorrendo ao programa de cálculo *BISAR3.0*, os valores que ocorrem quando a mesma é solicitada pela ação de um eixo padrão de 80kN, com um raio de distribuição de 15.0cm e afastamento de 37.6cm entre rodados designadamente as extensões máximas de tração na base das camadas betuminosas (ε_{adm}^t) e as extensões máximas de compressão no topo da fundação (ε_{adm}^c).

A partir dos valores das extensões e tensões máximas, e com base nos critérios de dimensionamento enunciados, foi possível determinar, para efeitos de verificação da capacidade de carga, os números acumulados de eixos padrão admissíveis, ou seja, que a estrutura permite suportar antes de ocorrer a rotura por fadiga das camadas betuminosas ($NAEP_{t,adm}$) e por deformação permanente da fundação ($NAEP_{c,adm}$).

Desta forma, é possível efetuar uma análise comparativa entre o volume acumulado de tráfego previsto para o período de vida útil de projeto ($NAEP_{dim}^{80kN}$), e os valores admissíveis determinados pelos critérios relativos aos estados limites de ruína.

Considerando a estrutura de pavimento do tipo flexível tradicional (idêntica à existente), constituídas por camadas de misturas betuminosas, apresenta-se no quadro seguinte a verificação estrutural efetuada recorrendo ao *BISAR3.0*.

Verificação estrutural recorrendo ao BISAR3.0 – Pavimento flexível.

Deformações/Ações admissíveis				Vida restante (2018-2038)			
$e_t \times 10^6$	NAEP _t	$e_c \times 10^6$	NAEP _c	NAEP _{adm}	NAEP _{dim}	Consumo 2038	Ruína por:
275.3	1.60E+05	500.9	1.67E+06	1.60E+05	1.29E+05	81.0%	Fadiga

e_t – Extensão de tração na base das camadas constituídas por misturas betuminosas;
 e_c – Extensão de compressão;
 NAEP – Número acumulado de eixos padrão.

A partir da análise dos resultados apresentados acima, verifica-se que, o número acumulado de tráfego determinado, a partir das extensões máximas admissíveis induzidas pela passagem dos eixos padrão de 80kN, é superior ao valor de tráfego esperado para o período de dimensionamento de 20 anos, assegurando um consumo a rondar os 80%.

9.3.1.1- Transições

Terá de ser efetuada uma transição que permita o encaixe entre o pavimento existente e pavimento novo, prevendo-se o endentamento da camada de desgaste em 6.0m de extensão, e no caso da camada de ligação este endentamento será executado em 3.0m.

9.3.2- Pavimento em blocos de betão

O dimensionamento das estruturas de pavimento em blocos de betão, foi feito de acordo com o **Manual de Pavimentos de Adoquines de Hormigón do IECA.**

Dado que a resistência deste tipo de estruturas depende em boa parte do travamento alcançado, os cubos devem por isso apresentar travamento vertical, horizontal e rotacional, de acordo com o nível de “intensidade” de tráfego de veículos pesados estimado para cada zona:

- Zonas de peões sem acesso a tráfego de pesados: juntas puramente estéticas;
- Tráfego de pesados com pouca importância: juntas não contínuas na direção do tráfego;
- Tráfego de pesados importante: assentamento em espinha ou equivalente.

Em anexo são apresentados os resultados obtidos no dimensionamento das diferentes estruturas de pavimento.

9.3.3- Pavimento em elementos de pedra natural

O dimensionamento dos elementos em pedra natural foi feito de acordo com a **NP EN1341 – Lajes de pedra natural para pavimentos exteriores** e **NP EN1343 – Guias de pedra natural para pavimentos exteriores**.

A resistência destes elementos depende particularmente do tipo de assentamento (assentes sobre suporte rígido ou flexível), da sua geometria e dos níveis de utilização (cargas de rotura expectáveis).

Assim, a espessura mínima destes elementos foi determinada de acordo com a seguinte equação:

$$h = \sqrt{\frac{1500 \times P \times L \times F_s}{W \times R_f}}$$

onde,

- h - Espessura do elemento (mm);
- P - Carga de rotura (kN) para o uso previsto do pavimento;
- L - Comprimento do elemento (mm);
- W - Largura do elemento (mm);
- R_f - Resistência à flexão (MPa) do elemento;
- F_s - Coeficiente de segurança.

Em anexo são apresentados os resultados obtidos no dimensionamento das diferentes estruturas de pavimento.

10- Obras acessórias

10.1- Infraestruturas elétricas

Relativamente às infraestruturas elétricas, pretende-se a utilização dos sistema de iluminação com tecnologia LED (substituindo o atual sistema de iluminação pública). Na generalidade, será também prevista a reformulação da rede de iluminação pública, ajustando-a ao novo perfil viário.

Nas passadeiras será prevista iluminação dedicada através de colunas de iluminação com 4m de altura, reforçando a segurança dos peões.

Sempre que possível, a iluminação viária será unilateral, com colunas de 8.0m, instaladas no passeio junto aos lotes/edificações, ou intercaladas no alinhamento das arvores.

Na **Rua do Seixo** a iluminação viária foi recentemente alvo de intervenção, tendo sido substituídas as colunas de marmorite (que apresentavam já alguma degradação), por colunas metálicas e luminárias LED. Assim, será mantida a rede de iluminação viária existente e prevista iluminação dedicada nas passadeiras.

Na **Rua D. Pedro de Castro** as colunas de marmorite foram também recentemente substituídas por colunas metálicas, mantendo-se as luminárias de Vapor de Sódio de Alta Pressão (VSAP). Assim, prevê-se a substituição das luminárias por LED, aproveitando-se as colunas existentes. Contudo, de acordo com informação recebida pela EDP Distribuição, os cabos existentes estão envelhecidos com alguma degradação, pelo que é prevista a sua substituição.

Na **Rua António Valente da Fonseca**, as luminárias terão de ser ajustadas ao novo perfil, sendo prevista uma reformulação total da rede de iluminação viária.

Serão respeitados os níveis de iluminação de acordo com a classificação das zonas a iluminar, conforme as normas aplicáveis.

O estudo relativo a **Infraestruturas Elétricas** é apresentado em volume individualizado.

10.2- Integração paisagística/revestimento vegetal

De um modo genérico é prevista a plantação de árvores em alinhamento, em todos os arruamentos intervencionados, nos locais indicados no projeto. Considera-se ainda a colocação de terra vegetal, reutilizando os produtos da decapagem e o espalhamento de sementeiras (sementeira manual), incluindo fornecimento de espécies, preparação e adubação do solo, nos taludes e ilhéus definidos no projeto.

10.3- Estruturas de suporte/contenção (muro de suporte e guarda corpos de peões)

10.3.1- Muro de suporte (em betão armado)

No âmbito das obras acessórias refere-se a execução de um muro de suporte em betão armado, junto ao estacionamento longitudinal para táxis (**Rua António Valente da Fonseca, Pk 0+050**, lado esquerdo). Apresenta uma altura máxima de 2.0m e extensão de aproximadamente 40.0m. No coroamento do muro será efetuado o remate do passeio dispondo portanto de um guarda corpos para peões.

No seu tardoz previu-se a colocação de uma tela drenante, de forma a impedir a formação de impulsos hidrostáticos ou de percolação de água, provocados pela eventual infiltração de águas pluviais no solo.

O muro de suporte foi dimensionado para um peso específico $\gamma=18.0\text{KN/m}^3$, ângulo de atrito interno $\phi=30^\circ$, uma sobrecarga no terraplano de 10.0KN/m^2 e uma tensão admissível de 0.20MPa (2.0Kgf/cm^2), devendo ser confirmada com as sondagens a realizar em obra, caso o Dono de Obra assim o entenda.

10.3.1.1- Bases de cálculo e regulamentação

Todos os cálculos foram elaborados de acordo com as teorias da Resistência dos Materiais, obedecendo às prescrições regulamentares Portuguesas em vigor, nomeadamente:

- Regulamento de Segurança e Ações para Estruturas de Edifícios e Pontes (RSA);
- Regulamento de Estruturas e Betão Armado e Pré-Esforçado (REBAP);

- Decreto-Lei nº301/2007 de 23 de Agosto - Estabelece as condições a que deve obedecer a especificação e produção dos betões de ligantes hidráulicos, assim como as disposições relativas à execução das estruturas de betão;
- Decreto-Lei nº390/2007 de 10 de Dezembro - Estabelece a obrigatoriedade de certificação dos produtos em aço utilizados como armaduras em betão, para efeitos da sua importação ou colocação no mercado, e revoga o Decreto-Lei n.º 128/99, de 21 de Abril;
- NP EN 206-1 Betão: Parte 1 - Especificação, desempenho, produção e conformidade;
- NP ENV 13670-1 Execução de estruturas em betão: Parte 1 - Regras gerais;
- Especificações Técnicas e Normas Portuguesas em vigor.

10.3.1.2- Materiais

Todos os materiais utilizados na obra serão da melhor qualidade, adequados aos fins em vista, obedecendo às características mínimas exigidas pela regulamentação em vigor.

Particularmente, destacamos os cuidados especiais a ter na confeção e aplicação do betão para betão armado, devendo os respetivos inertes e as dosagens de água e cimento serem de molde a permitir a obtenção de betões da classe C25/30. O betão das zonas enterradas terá a composição adequada ao meio agressivo com o qual estarão em permanente contacto, mediante a adição dos hidrofugantes apropriados.

Em peças de betão armado os requisitos fundamentais, em conformidade com a NP EN 206-1, serão os seguintes:

	Geral	Zonas enterradas
Vida útil pretendida (anos)	50	50
Classe de exposição	XC1 (P)	XC2 (P)
Mínimo recobrimento nominal (mm)	30	40
Classe de resistência à compressão	C25/30	C25/30
Dimensão máxima do agregado	D _{max} 22	D _{max} 22
Classe de teor máximo de cloretos	Cl 0,40	Cl 0,40
Classe de consistência	S3	S3

O betão de regularização e enchimento será da classe C16/20.

Os aços das armaduras do betão armado serão das classes indicadas nas partes desenhadas do projeto - A500NR.

Na impermeabilização do muro de suporte deverá ser utilizada uma tela drenante tipo “Cordrain proteção 1100x10” da Wavin ou equivalente, com geotêxtil com 120g/m² e tubo coletor Ø160mm corrugado, perfurado, aplicada após a execução de duas demãos de emulsão betuminosa fluída “Igol P” da Sika ou equivalente.

Nas peças desenhadas apresentam-se os detalhes construtivos associados ao muro de betão referido.

10.3.2- Guarda corpos metálico

É ainda prevista a execução de um guarda-corpos metálico na **Rua D. Pedro de Castro (Pk 0+080, lado esquerdo)** implantado sobre o passeio, no limite da plataforma. Apresenta-se nas peças desenhadas os respetivos pormenores construtivos.

11- Sinalização e segurança

11.1- Considerações gerais

No presente projeto estão previstos os trabalhos referentes à sinalização horizontal e à sinalização vertical:

- i) A sinalização horizontal composta fundamentalmente por marcas rodoviárias longitudinais, contínuas e descontínuas, marcas transversais nas zonas de encontro de vias, além de outros símbolos, como sejam os casos de triângulos de cedência de prioridade e raias oblíquas (de acordo com a “Norma de Marcas Rodoviárias (JAE P13.1.2/95)” e o Regulamento de Sinalização de Trânsito (Decreto Regulamentar 22-A/98), inclui-se ainda as marcas associadas à faixa ciclável;
- ii) A sinalização vertical, que emprega vários tipos de sinais constantes do Regulamento de Sinalização de Trânsito (nomeadamente os sinais de perigo, os de regulamentação, os de indicação e outros) e a sinalização vertical de orientação.

As dimensões utilizadas para a sinalização horizontal e vertical foram tomadas de acordo com as características da faixa a sinalizar, nomeadamente no que diz respeito ao número de vias e à velocidades permitidas.

Pretende-se dotar as vias de um ambiente rodoviário de características urbanas, compatíveis com a presença de um corredor BUS (a introduzir ao longo da **Rua do Seixo**). O estreitamento das faixas de rodagem, a introdução de passadeiras sobreelevados e o alargamento de passeios contribuirão para a alteração do ambiente rodoviário pretendido e para uma redução da velocidade de circulação automóvel.

Desta forma, considera-se necessário o levantamento/ajustamento pontual da sinalização existente e a instalação de sinalização vertical e horizontal por forma a conferir à via o ambiente urbano pretendido, em coerência com o que se pretende implementar na cidade.

Quanto à sinalização horizontal, decorrendo dos trabalhos de pavimentação e alteração dos perfis transversais tipo em algumas das zonas de intervenção face à situação existente, foram definidas marcas compatíveis com o ambiente urbano pretendido.

11.2- Sinalização horizontal

11.2.1- Características gerais

A sinalização horizontal, consta de um conjunto de marcas rodoviárias, em pintura branca refletorizada, do tipo longitudinal, transversal ou outra, adequadas às características próprias das vias em estudo. Foram definidas as dimensões das marcas rodoviárias tendo em consideração as características da via a sinalizar, encontrando-se sintetizadas nos quadros à frente apresentados. Estas marcas inscritas no pavimento serão pintadas em material termoplástico com características refletoras e deverão obedecer às disposições construtivas em vigor e na sua ausência ao mencionado nas Condições Técnicas.

11.2.2- Linhas longitudinais

11.2.2.1- Contínuas

Neste projeto utilizaram-se as linhas contínuas desempenhando as seguintes funções:

- Delimitação marginal da faixa de rodagem quer em vias com faixas separadas (uma para cada sentido), quer em faixa única. A sua nomenclatura no projeto será (G);
- Separação absoluta de vias numa única faixa de rodagem com sentidos opostos de circulação. A sua nomenclatura no projeto será (LBC);

11.2.2.2- Descontínuas

As linhas descontínuas foram utilizadas para:

- Separação das vias numa faixa de rodagem sendo a nomenclatura de projeto (LBT);
- Delimitação da faixa de rodagem nas zonas de intersecção com outras vias, o que corresponde a ter guias interrompidas, sendo a nomenclatura de projeto (LBTg).

11.2.2.3- Geometria

Atendendo às funções atrás referidas, e de acordo com o tipo de via a sinalizar, adotaram-se para as linhas longitudinais as características geométricas indicadas no quadro seguinte:

Funções e características geométricas das linhas longitudinais

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Separação absoluta de vias	Contínua	0.12	---	---	LBC (0.12)
Separação absoluta de vias	Contínua	0.15	---	---	LBC (0.12)
Separação absoluta de vias	Contínua	0.20	---	---	LBC (0.20)
Delimitação da faixa de rodagem	Contínua	0.15	---	---	G (0.15)

Funções e características geométricas das linhas longitudinais

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Permissão de viragens à esquerda em cruzamentos, entroncamentos e outros acessos	Descontínua	0.12	1.0	1.0	LBTg (0.12) 1/1
Guiamento em cruzamentos, entroncamentos e estacionamento	Descontínua	0.15	1.5	2.0	LBTg (0.15) 1.5/2

11.2.3- Linhas transversais

Atendendo às funções atrás referidas, e de acordo com o tipo de via a sinalizar, adotaram-se para as linhas transversais as características geométricas indicadas no quadro seguinte:

Funções e características geométricas das linhas transversais

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Linha descontínua de cedência de prioridade	Descontínua	0.30	0.40	0.30	LBTc (0.30) 0.40/0.30

11.2.4- Ilhas ou zonas raiadas

As zonas raiadas são constituídas por barras oblíquas definindo áreas cujo limite é normalmente constituído por linhas contínuas, axiais ou delimitadoras de vias de trânsito ou que dão continuidade a guias. Definem “zonas mortas”, normalmente não utilizáveis do pavimento, devendo as raias oblíquas estar inclinadas de modo a afastar o tráfego das áreas que delimitam.

Nas intersecções de nível é previsto o contorno da totalidade de ilhas com raias oblíquas exceto se a berma apresentar largura inferior a 1.0m. Os critérios utilizados na definição na linha contínua de delimitação e das barras estão definidos em desenho de pormenor.

É considerada também a pintura de passadeiras de peões em pintura termoplástica, de acordo com o indicado nas peças desenhadas.



11.2.5- Símbolos

11.2.5.1- Triângulo de cedência de prioridade

É considerada a pintura de triângulos de cedência de prioridade, de acordo com as peças desenhadas. O triângulo de cedência de prioridade é deformado no sentido do comprimento, e o vértice mais agudo é dirigido para o condutor. As suas dimensões variam de acordo com a velocidade praticada no local da sua colocação, sendo neste caso de considerar um comprimento de 2.0m de comprimento.

11.2.5.2- Inscrições BUS

É considerada também a marcação de inscrições “BUS” em pintura termoplástica, de acordo com o indicado nas peças desenhadas. Para o efeito, foi adotada uma marcação “BUS” com orientação da disposição do *lettering* – vertical (para os Transportes Urbanos Coletivos, TUC) e horizontal para a zona de acostagem junto ao Terminal Rodoviário (Rua António Valente da Fonseca).

Atendendo às funções atrás referidas, e de acordo com o tipo de via a sinalizar, adotaram-se para as seguintes características geométricas indicadas no quadro seguinte:

Comprimento das inscrições BUS	
Velocidades (km/h)	Comprimento (m)
40 - 60	1.6

11.3- Sinalização vertical de código

11.3.1- Considerações gerais

A sinalização vertical de código é constituída por sinais de diferentes tipos e formatos, que obedecem à descrição e pormenorização realizada na legislação Portuguesa sobre a matéria. Prevê-se a colocação e reposicionamento de sinais de trânsito, em conformidade com o RST e

atendendo aos documentos base emitidos pelo INIR/IMT que apresentam sugestões de boa prática, coerência e uniformização.

Preconiza-se a colocação pontual de sinais de trânsito, nomeadamente sinais de informação. Os sinais terão um diâmetro ou um lado, consoante forem respetivamente circulares, triangulares, retangulares ou octogonais de 0.70m.

A implantação ou reposicionamento dos sinais deverá obedecer à localização indicada e aos preceitos regulamentares. A fixação dos postes ao solo será feita através de um maciço de fundação com as características indicadas nos desenhos de pormenor ou outros dispositivos que venham a ser indicados pela fiscalização. A altura dos prumos visível dos sinais de código deverá ser de 2.20m.

11.3.2- Características gerais dos sinais – Sinais novos

Os sinais novos serão refletorizados, devendo os materiais e técnicas a utilizar na respetiva pintura e refletorização garantir a retro reflexão a uma distância não inferior a 400m.

11.3.2.1- Placas, postes de fixação e peças de ligação – Sinais novos a reposicionar

As placas devem ser fabricadas em chapa de ferro polido com espessura de 1.8+0.2mm, dotadas de proteção anticorrosiva com acabamento em tela retrorrefletora pela frente e pintadas no tardo com a cor cinzenta adotada pela IP, devendo o seu fabrico observar as prescrições indicadas no Caderno de Encargos.

Os postes de fixação serão em formato tubular, com as dimensões que constam nas peças desenhadas, de secção CHS de diâmetro 60.8x3.25mm.

As charneiras serão em chapa de aço galvanizado de 3mm de espessura. Os parafusos, anilhas e porcas serão de formatos e dimensões normalizadas e adequadas para o efeito. Estes elementos de ligação terão como acabamento e proteção contra a corrosão uma zincagem por galvanização a frio.

11.4- Sinalização vertical de orientação

11.4.1- Dimensões, inscrições e localização

Nas peças desenhadas indicam-se as dimensões dos painéis e setas considerados neste projeto bem como as inscrições que devem conter e, ainda, os locais onde devem ser colocados. O seu posicionamento no perfil transversal das vias deverá obedecer aos preceitos regulamentares em vigor.

11.4.2- Critérios de dimensionamento do lettering

Para o dimensionamento das setas direcionais em secção corrente foram adotadas velocidades de projeto compreendidas entre 40-60km/h.

Assim, e em conformidade com o estipulado no capítulo 5.1 da “**NORMA DE SINALIZAÇÃO VERTICAL DE ORIENTAÇÃO**” (JAE P13.1.1/92), existirão as seguintes alturas de letra para as setas direcionais (S’s):

Altura de letra maiúscula em setas direcionais do tipo S’s	
Velocidades (km/h)	Altura da letra maiúscula H (cm)
40 - 60	14

11.5- Guardas de segurança

Por estarmos na presença de arruamentos urbanos onde o limite de velocidade é de 50km/h e tendo presente o definido no documento base do INIR: “Sistemas de Retenção Rodoviários – Manual de Aplicação”, não se considera a aplicação de guardas de segurança para veículos nos troços a intervir.

11.6- Equipamento de guiamento, balizagem e demarcação

No que concerne ao equipamento de guiamento, balizagem e demarcação, prevê-se a manutenção das balizas laterais de posição cilíndricas (em plástico) (Rua António Valente da Fonseca), localizadas na zona inicial do arruamento, para encaminhamento do movimento

11.7- Normas e regulamentos

Todos os materiais a utilizar nos vários elementos, bem como os processos de execução e ensaios deverão obedecer ao estipulado em todos os Regulamentos, Normas e Especificações do LNEC em vigor que interessem à conceção e execução dos elementos de sinalização e de equipamentos de segurança a instalar na via; deverão ainda satisfazer as prescrições indicadas no Caderno de Encargos e a EN1317 sendo que esta se sobrepõe a todos os desenhos de pormenor apresentados.

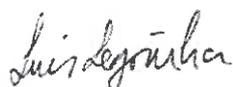
12- Medições/Estimativa orçamental

Apresentam-se em anexo as medições detalhadas de todos os trabalhos a realizar, respeitantes a cada um dos capítulos definidos. A estimativa orçamental, elaborada com base nos preços correntes da região para o mesmo tipo de trabalhos, é apresentada em volume individualizado.

Lisboa, novembro de 2018

Pela ELSAMEX PORTUGAL,

Diretor do Projeto



(Luís Legoinha)

Diretor Técnico



(Pedro Nascimento)

Empreitada:

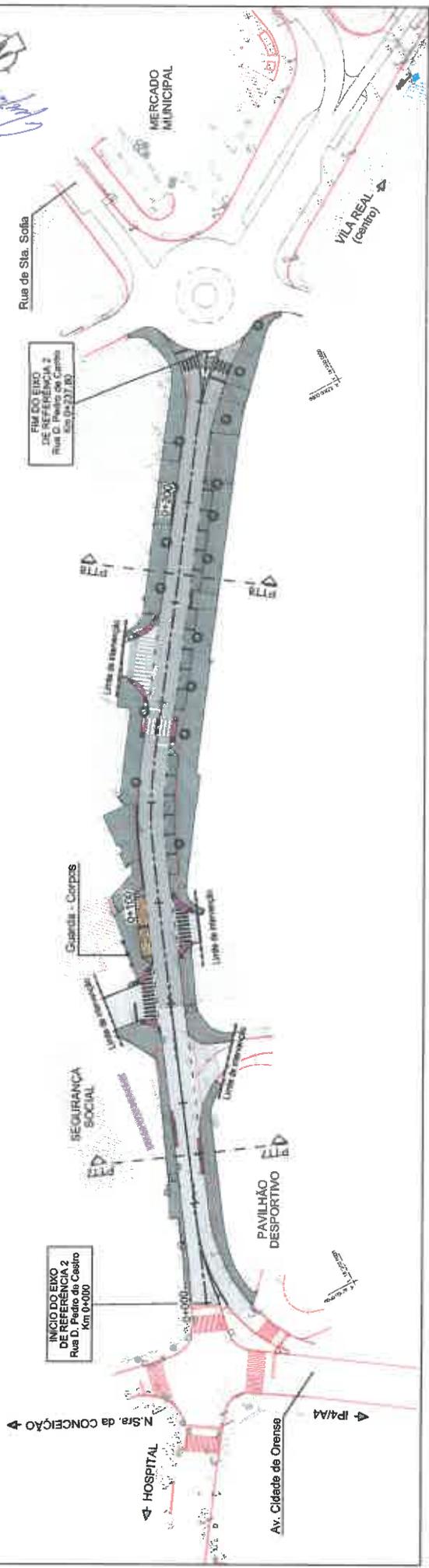
REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE - HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

RUA ANTÓNIO VALENTE DA FONSECA, RUA D. PEDRO DE CASTRO, RUA DO SEIXO

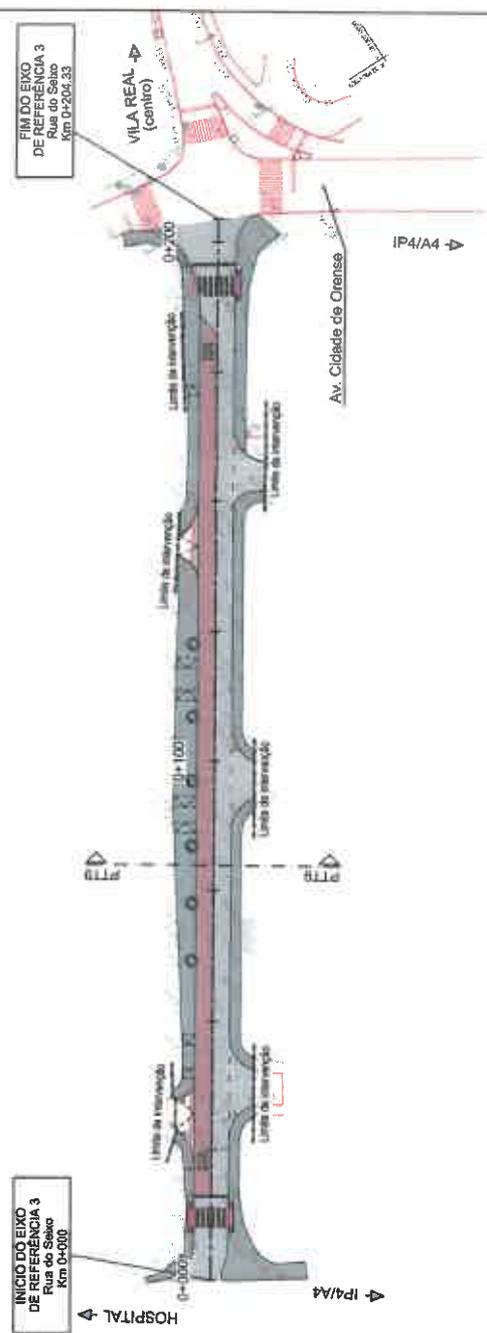
PROJETO DE EXECUÇÃO

Código	Designação dos Trabalhos	RESUMO ORÇAMENTAL			
01	TERRAPLENAGEM				1 775,50 €
02	DRENAGEM				38 941,00 €
03	PAVIMENTAÇÃO				347 539,70 €
04	OBRAS ACESSÓRIAS				237 329,46 €
05	EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA				18 935,92 €
06	DIVERSOS				6 000,00 €
				TOTAL:	650 521,58 €

PLANTA GERAL
Rua D. Pedro de Castro
Esc.: A1 - 1/500
Esc.: A3 - 1/1000



PLANTA GERAL
Rua do Seixo
Esc.: A1 - 1/500
Esc.: A3 - 1/1000



LEGENDA:

PAVIMENTOS:

- PAVIMENTO EXISTENTE A MANter, in viç
- PAVIMENTO EM LAJAS DE GRANITO "AMARELO REAL", em zonas de passeio;
- PAVIMENTO EM LAJE DE BETÃO, em zonas de passeio;
- LEVANTAMENTO E REPOSIÇÃO DE PAVIMENTO EXISTENTE, em zonas de estacionamento;
- LEVANTAMENTO E REPOSIÇÃO DE PAVIMENTO EXISTENTE, in viç;
- PAVIMENTO EM CUBOS DE GRANITO, na reconfiguração dos acessos ao Loteamento da Concha
- PAVIMENTO BETUMINOSO NOVO, in viç;
- PAVIMENTO EM BLOCOS DE BETÃO (COR PRETA), em zonas de estacionamento;
- PAVIMENTO EM BLOCOS DE BETÃO (COR VERMELHA), em cotovelo BUS;
- PAVIMENTO EM CUBOS DE BETÃO "AMARELO REAL", em zonas de passeio com estacionamento rotatório;
- ESPAÇOS VERDES;
- REBAIXAMENTO DE PASSEIOS
- REBAIXAMENTO DE PASSEIOS em zonas de passagem de peões (Consultar desenhos pormenores nº 5.ER.701.A.4)

MOBILIÁRIO URBANO E OUTROS ELEMENTOS:

- ÁRVORES A PLANTAR
- PAPELEIRAS
- GUARDA-CORPOS
- TRINCHERA DE INFILTRAÇÃO

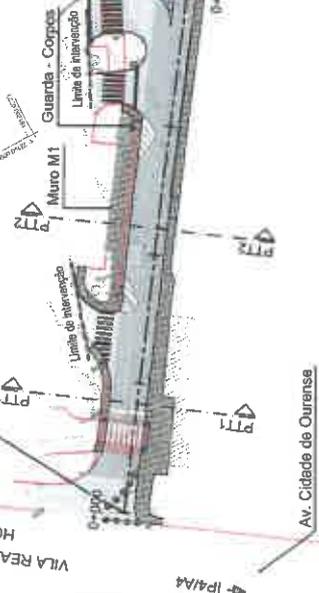
PLANTA GERAL

Rua António Valente da Fonseca

Esc.: A1 - 1/500
Esc.: A3 - 1/1000

INÍCIO DO EIXO DE REFERÊNCIA 1
Rua António Valente da Fonseca
Km 0+000

TERMINAL RODoviÁRIO



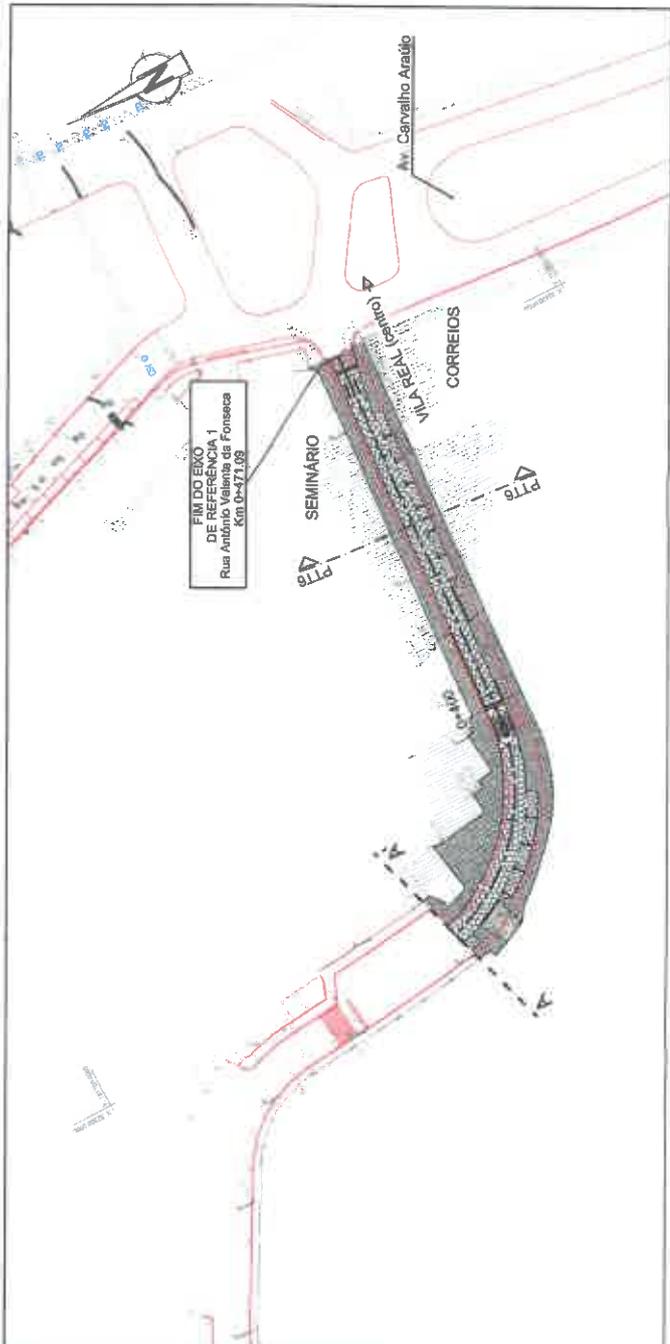
LEGENDA

PAVIMENTOS:

- PAVIMENTO EXISTENTE A MANter, em asf.
- PAVIMENTO EM LAJEIS DE GRANITO "AMARELO REA", em zonas de passeio;
- PAVIMENTO EM LAJE DE BETÃO, em zonas de passeio;
- LEVANTAMENTO E REPOSIÇÃO DE PAVIMENTO EXISTENTE, em zonas de estacionamento;
- LEVANTAMENTO E REPOSIÇÃO DE PAVIMENTO EXISTENTE, na fileira;
- PAVIMENTO EM CUBOS DE GRANITO, na reconstrução dos acessos ao Loteamento da Carreira;
- PAVIMENTO BETUMINOSO NOVO, em fileira;
- PAVIMENTO EM BLOCOS DE BETÃO (COR PRETA), em zonas de estacionamento;
- PAVIMENTO EM BLOCOS DE BETÃO (COR VERMELHA), em zonas de estacionamento;
- PAVIMENTO EM CUBOS DE GRANITO "AMARELO REA", em zonas de passeio com estacionamento automóvel;
- ESPAÇOS VERDES
- REBAIXAMENTO DE PASSOS
- REBAIXAMENTO DE PASSOS nas zonas de posseção de pedras (Consultar desenho preliminar nº 5.ER.010.D.A)

MOBILIÁRIO URBANO E OUTROS ELEMENTOS:

- ÁRVORES A PLANTAR
- PAPELEIRAS
- GUARDA - CORPOS
- TRINCHERA DE INFILTRAÇÃO



CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

Projeto: **REQUALIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS ESTRUTURANTES DO CENTRO DO EIXO DE REFERÊNCIA 1 DE Rua António Valente da Fonseca, Rua D. Pedro do Castelo, Rua do Sabão, Praça SET**

Descrição: **INFRAESTRUTURA VÁRIAS**

PLANTA GERAL

Proj. nº: 00000 A.02 (A-1), 00000 A.03 (A-2)

Aut. nº: 01/02

Aut. nº: 01/02

Aut. nº: 1/1

Aut. nº: 2018



**REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS
ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO
NORTE DA CIDADE**

**RUA DAS BEIRAS, RUA DE TRÁS-OS-MONTES, RUA
DO DOURO LITORAL E RUA DO VALADO
(CIRCULAR DO HOSPITAL)**

**RUA DOURO LITORAL (PK 0+450 A 0+920) E RUA DAS
BEIRAS**

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO



**MEMÓRIA DESCRITIVA | CÁLCULOS | MEDIÇÕES | MAPA DE
TRABALHOS**

OUTUBRO 2018

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

**RUA DAS BEIRAS, RUA DE TRÁS-OS-MONTES, RUA DO DOURO LITORAL E RUA DO VALADO
(CIRCULAR DO HOSPITAL)**

RUA DOURO LITORAL (PK 0+450 A 0+920) E RUA DAS BEIRAS

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

ÍNDICE

Peças escritas:

Memória Descritiva e Justificativa | Medições | Mapa de Trabalhos | Caderno de Encargos | PSS | CT | PGRCG

Peças desenhadas:

- 5.ER.100.0.A - Esboço Corográfico e Planta Síntese de Intervenção
- 5.ER.200.0.A a 203.0.A – Perfis Transversais Tipo
- 5.ER.300.0.A a 302.0.A – Planta Geral
- 5.ER.400.0.A a 401.0.A – Planta Geral e Perfil Longitudinal
- 5.ER.500.0.A a 501.0.A – Perfis Transversais
- 5.ER.600.0.A A 603.0.A – Planta de Pormenor
- 5.ER.700.0.A a 707.0.A – Pormenores Gerais (Travessas / Caldeiras / Muro Tipo)
- 5.ER.800.0.A a 801.0.A – Planta de Drenagem de Águas Pluviais
- 5.ER.802.0.A A 803.0.A – Pormenores Drenagem
- 5.ER.900.0.A a 901.0.A – Planta de Pavimentação
- 5.ER.902.0.A a 904.0.A – Pormenores Pavimentação
- 5.ER.1000.0.A A 1002 – Planta de Sinalização
- 5.ER.1002.0.A a 1003.0.A – Pormenores Sinalização




Memória descritiva

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

RUA DAS BEIRAS, RUA DE TRÁS-OS-MONTES, RUA DO DOURO LITORAL E RUA DO VALADO (CIRCULAR DO HOSPITAL)

RUA DOURO LITORAL (PK 0+450 A 0+920) E RUA DAS BEIRAS

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

ÍNDICE

1- Introdução.....	1
2- Apresentação do estudo	4
3- Princípios orientadores / Condicionantes.....	5
3.1- Princípios orientadores	5
3.2- Condicionantes	6
4- Apoio topográfico e sistema referencial	7
5- Solução proposta	7
5.1- Descrição geral.....	7
6- Perfil transversal tipo (PTT)	11
7- Terraplenagem.....	13
8- Drenagem.....	13
8.1- Considerações gerais.....	13
8.2- Caracterização dos dispositivos e elementos de drenagem.....	15
9- Pavimentação	15
9.1- Descrição geral das estruturas de pavimento e materiais de pavimentação.....	15

9.2- Trabalhos associados	19
9.3- Verificação estrutural	20
9.3.1- Pavimento betuminoso.....	20
9.3.1.1- Transições	27
9.3.2- Pavimento em blocos de betão	27
10- Obras acessórias	27
10.1- Infraestruturas elétricas e telecomunicações.....	27
10.2- Estruturas de suporte (Muros)	28
10.3- Integração paisagística / revestimento vegetal	28
11- Sinalização e segurança.....	28
11.1- Considerações gerais.....	28
11.2- Sinalização horizontal	29
11.2.1- Características gerais.....	29
11.2.2- Linhas longitudinais	30
11.2.2.1- Contínuas.....	30
11.2.2.2- Descontínuas.....	30
11.2.2.3- Geometria.....	30
11.2.3- Linhas transversais	31
11.2.4- Ilhas ou zonas raiadas.....	31
11.2.5- Símbolos	32
11.2.5.1- Triângulo de cedência de prioridade	32
11.2.5.2- Inscrições “BUS”	32
11.3- Sinalização vertical de código	32
11.3.1- Considerações gerais.....	32
11.3.2- Características gerais dos sinais – Sinais novos.....	33
11.3.2.1- Placas, postes de fixação e peças de ligação – Sinais novos a reposicionar	33
11.4- Sinalização vertical de orientação	33
11.4.1- Dimensões, inscrições e localização.....	33
11.4.2- Critérios de dimensionamento do lettering.....	34
11.5- Guardas de segurança	34
11.6- Equipamento de guiamento, balizagem e demarcação	34
11.7- Normas e regulamentos	34
12- Medições/Estimativa orçamental.....	35

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

**RUA DAS BEIRAS, RUA DE TRÁS-OS-MONTES, RUA DO DOURO LITORAL E RUA
DO VALADO (CIRCULAR DO HOSPITAL)**

RUA DOURO LITORAL (PK 0+450 A 0+920) E RUA DAS BEIRAS

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

1- Introdução

A presente memória integra o estudo de **“Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e do Norte da Cidade”** em Vila Real, desenvolvido ao nível de Projeto de Execução e mandado elaborar pela Câmara Municipal de Vila Real (CMVR) no âmbito das ações i.4) e i.6) do Eixo 1/Medida 1.1 e das ações iv.1 e iv.3 do Eixo 1/Medida 1.2 do *Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Vila Real (PEDUCVR)*.

A requalificação proposta tem em vista promover a ligação entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços de nível A1 (centro histórico e Nossa Senhora da Conceição), os dois interfaces de transportes coletivos (Rodonorte e Seixo) e o hospital central (Lordelo), mediante intervenção no eixo estruturante, Rua D. Pedro de Castro / Rua do Seixo / Avenida da Noruega / Rua das Beiras (incluindo acesso ao hospital e respetiva entrada).

Simultaneamente pretende-se reforçar as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade em TPU nas deslocações de e para o Hospital de S. Pedro e aumentar o grau de acessibilidade e mobilidade em TPU na zona urbana envolvente a esse equipamento, mediante intervenção na Rua de Trás-os-Montes, Rua do Douro Litoral e na Rua do Valado (Circular do Hospital). O presente estudo refere-se apenas à **intervenção a realizar na Rua Douro Litoral (PK 0+450 a 0+920) e Rua das Beiras.**

Pretende-se ainda promover a ligação Norte / Sul entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços de nível A1 (N^a Sra. da Conceição – Continente) mediante intervenção e requalificação do eixo pedonal estruturante da Avenida do Regime de Infância n.º13 (objeto de estudo individualizado).

Sintetizam-se em baixo os arruamentos urbanos que serão objeto das intervenções de requalificação a desenvolver, **destacando-se a negrito** aqueles que foram incorporados no presente estudo:

- A. Rua D. António Valente da Fonseca;
- B. Rua D. Pedro de Castro;
- C. Rua do Seixo;
- D. Rua das Beiras e Zona junto à entrada do hospital;**
- E. Rua do Douro Litoral (pk 0+450 a 0+920), Rua de Trás-os-Montes, e Rua do Valado (Circular do hospital);**
- F. Avenida RI13;

A promoção de meios de transporte mais sustentáveis evoca atualmente grande motivação, apresentando-se como um dos principais desafios dos Municípios no planeamento e gestão do espaço urbano. O paradigma da mobilidade com vista a combinação do desenvolvimento económico das cidades e a acessibilidade, com a melhoria da qualidade de vida, práticas de vida saudáveis, defesa do ambiente e redução da dependência energética, expressam a importância crescente dos modos suaves para padrões de mobilidade mais sustentáveis, reduzindo o impacto negativo dos transportes e melhorando os níveis de bem-estar e saúde dos cidadãos.

A CMVR pretende assim com esta intervenção, promover a beneficiação/expansão da rede de percursos pedonais existente, dotando a cidade de melhores condições de conforto e segurança para os utentes, contribuindo para uma mobilidade urbana integrada e mais sustentável.

As intervenções propostas tiveram em consideração a legislação aplicável, designadamente a Portaria nº 701-H/2008 e os princípios orientadores e soluções de projeto apresentadas no **Programa Preliminar** fornecido pela CMVR.

De um modo geral, propõem-se soluções urbanísticas que envolvem a substituição de pavimentos, a introdução de zonas de “coexistência” entre tráfego automóvel e modos suaves; a pavimentação/repavimentação das zonas de passeio existentes; o alargamento e a criação de novas zonas de passeio e de espaços de encontro e lazer, melhorando e desenvolvendo a rede pedonal existente com vista a disciplinar e incentivar a circulação pedonal; a melhoria das condições de circulação e segurança e de iluminação das vias.

O presente estudo, incorpora ainda algumas adaptações / ajustamentos nas redes existentes de drenagem de águas pluviais, bem como a adaptação / reposicionamento do sistema de sinalização e de iluminação existente nas zonas intervencionadas em função do novo ambiente urbano pretendido.

Para melhor referenciação dos trabalhos a desenvolver foram constituídos eixos de referência sobre o centro das vias existentes. De referir que o conjunto de intervenções preconizadas desenvolve-se genericamente dentro dos limites das plataformas existentes, exceção para um trecho da rua do Douro Litoral, em que se prevê realizar o alargamento da plataforma para introdução do corredor BUS.

2- Apresentação do estudo

O presente documento integra o designado “**Estudo Rodoviário**” sendo constituído por um tomo único de peças escritas e desenhadas, em formato A3, organizado do seguinte modo:

Peças escritas

Memória Descritiva e Justificativa | Medições | Mapa de Trabalhos | Caderno de Encargos | PSS | CT | PGRCG

Peças desenhadas

- 5.ER.100.0.A - Esboço Corográfico e Planta Síntese de Intervenção
- 5.ER.200.0.A a 203.0.A – Perfis Transversais Tipo
- 5.ER.300.0.A a 302.0.A – Planta Geral
- 5.ER.400.0.A a 401.0.A – Planta Geral e Perfil Longitudinal
- 5.ER.500.0.A a 501.0.A – Perfis Transversais
- 5.ER.600.0.A A 603.0.A – Planta de Pormenor
- 5.ER.700.0.A a 707.0.A – Pormenores Gerais (Travessas / Caldeiras / Muro Tipo)
- 5.ER.800.0.A a 801.0.A – Planta de Drenagem de Águas Pluviais
- 5.ER.802.0.A A 803.0.A – Pormenores Drenagem
- 5.ER.900.0.A a 901.0.A – Planta de Pavimentação
- 5.ER.902.0.A a 904.0.A – Pormenores Pavimentação
- 5.ER.1000.0.A A 1002 – Planta de Sinalização
- 5.ER.1002.0.A a 1003.0.A – Pormenores Sinalização

De referir que se apresenta em volume individualizado o projeto de execução das **Infraestruturas elétricas**.

3- Princípios orientadores / Condicionantes

3.1- Princípios orientadores

De um modo geral pretende-se reorganizar as vias e sua envolvente na área de intervenção, conferindo-lhe características mais urbanas e dotando-as de condições que permitam a implementação de soluções de mobilidade suave, nomeadamente a mobilidade pedonal.

Considera-se a reformulação de características geométricas das vias (essencialmente ao nível do PTTipo) por forma a melhorar as condições de segurança associadas quer à circulação automóvel quer aos modos suaves. É prevista a reformulação de sentidos de circulação, a introdução ou alargamento de passeios laterais (proporcionando uma sensação de estreitamento da via, criando um efeito visual mais urbano, procurando inibir a adoção de velocidades de circulação mais elevadas por parte do condutor). É igualmente considerada a alteração da textura de pavimentos tornando-os mais cómodos e funcionais. Procura-se ainda evitar sobrecarregar as redes de drenagem existentes e a concentração de caudais afluentes.

As soluções de projeto desenvolvidas tiveram assim em consideração os seguintes princípios orientadores, constantes do **Programa Preliminar** fornecido pela CMVR:

- Atender á multiplicidade de funções do espaço público, adaptando-o em termos de segurança e conforto à intensidade de utilização e à natureza dos utentes, em especial os de mobilidade condicionada;

- Reforçar as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade pedonal entre os polos de concentração de atividade comercial atrás referidos e entre estes e as zonas de equipamentos (hospital), assim como entre as zonas de equipamentos e as paragens dos TPU ao longo dos eixos pedonais estruturantes e vice-versa;

- Facilitar a leitura da hierarquia do sistema urbano, mediante a requalificação de travessias pedonais, o redimensionamento / reposicionamento da iluminação pública, e a alteração/ajustamento das paragens de TPU, do mobiliário urbano e rampas, etc;

- *Requalificar passeios, aumentando a sua largura útil, introduzindo novos pavimentos, mais seguros e adaptados a mobilidade condicionada, e reforçando os elementos de conforto climático e zonas de descanso, sempre que possível;*
- *Estruturação de um corredor urbano de procura elevada priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando corredores BUS convencionais no eixo estruturante Rua D. Pedro de Castro / Rua do Seixo / Av. da Noruega / Rua das Beiras;*
- *Reforço das condições da estrutura física para incentivar a mobilidade em TPU nas deslocações de e para o hospital de S. Pedro e aumentar o grau de acessibilidade e mobilidade em TPU na zona urbana envolvente a esse equipamento, mediante intervenção nas ruas de Trás-os- Montes, Rua do Douro Litoral e Rua do Valado;*
- *Conferir uma coesão de linguagem e de imagem urbana entre os diversos polos e zonas de intervenção, e a malha urbana existente, através da adoção criteriosa de materiais e cores a utilizar no espaço público que permitam também coerência com as intervenções recentemente efetuadas;*
- *Aproveitar e valorizar as infraestruturas, equipamentos e materiais atuais, para o que se deverá manter o mais possível o existente – o que também permitirá diminuir o custo da intervenção – procurando tirar partido da sua identidade e, em simultâneo, evitar processos burocráticos demorados, associados a projetos de intervenção mais profunda;*
- *Avaliar as soluções do ponto de vista da sua sustentabilidade futura, em termos financeiros (em função de custos de manutenção e exploração que estes necessitem – recomendando-se 8 anos para o efeito – e não apenas os custos iniciais de investimento), e em termos ambientais, em especial no que diz respeito á emissão de gases de efeito estufa (GEE), ao ruído, e ao aproveitamento de recursos como as águas pluviais.*

3.2- Condicionantes

As principais condicionantes ao desenvolvimento das soluções propostas são a necessidade de garantir as cotas de soleira existentes e a existência de serviços públicos que se pretende

manter em funcionamento. Prevê-se portanto a necessidade de realizar alguns ajustamentos na implantação ou posicionamento das redes existentes ou respetivos órgãos.

Aquando do início das obras, o adjudicatário deverá contactar as várias entidades responsáveis pelas infra-estruturas que eventualmente existam na zona interessada, nomeadamente a CMVR, EDP, Telecom, EMAR e outras a fim de que estas possam ser atempadamente alertadas para o facto de terem de se executar eventuais reposições dos respetivos serviços.

4- Apoio topográfico e sistema referencial

O Estudo foi elaborado tendo por base a topografia fornecida pela Câmara Municipal de Vila Real (levantamentos topográficos realizados à escala 1:500) para maior detalhe da solução a implementar, servindo de suporte às peças desenhadas apresentadas.

5- Solução proposta

5.1- Descrição geral

As soluções desenvolvidas procuram de um modo geral respeitar o espaço disponível entre os limites laterais das vias a requalificar, normalmente entre muros ou construções particulares com uma largura média variável (excetua-se um trecho na rua do Douro Litoral em que se prevê a introdução do corredor BUS).

Conforme referido, pretende-se beneficiar a mobilidade pedonal e os aspetos funcionais das vias, construindo-se ou alargando-se passeios e promovendo-se espaços de encontro e lazer, ordenando-se os lugares de estacionamento, repavimentando zonas com pavimento degradado, dotando-as de pavimentos confortáveis e com larguras adequadas e sempre que possível introduzindo-se árvores que complementem o conjunto existente.

Para o efeito, é considerado genericamente, o alargamento dos corredores pedonais, com redução da largura das faixas de rodagem. Para referenciação dos trabalhos de construção foram constituídos eixos sobre as plataformas existentes efetuando-se a sua referenciação quilométrica. Na rua do Douro Litoral foi definido um perfil longitudinal (de um modo geral

“agarrado” ao existente) que serviu de base para o cálculo e apresentação dos perfis transversais deste arruamento. De referir que a intervenção a realizar (objeto do presente estudo), arranca ao pk 0+450 do eixo de referência associado à Rua Douro Litoral.

Assim, com base nos aspetos referidos, propõem-se no presente estudo tipologias de intervenção que reduzem a largura das vias para 6.0 m de largura (Rua do Douro Litoral e Rua das Beiras), acrescida de 3.0 m nos trechos com corredor BUS.

Relativamente ao sistema de drenagem e uma vez que a intervenção preconizada não se traduz num acréscimo de caudais afluentes às plataformas (intervensões que de um modo geral se desenvolvem dentro dos limites das plataformas existentes), considera-se apenas o eventual reposicionamento de órgãos existentes e pontualmente, por indicação da Câmara Municipal de Vila Real, para prevenir situações de mau funcionamento do sistema atual, em trechos que possam estar mais degradados/ danificados, a completagem da rede com a introdução de troços de coletor longitudinal, funcionando “em paralelo”, isto é sem desativação da rede existente.

Os entroncamentos/cruzamentos atuais são reformulados / geometrizados de acordo com os sentidos de circulação, de modo a privilegiar os percursos pedonais, garantindo os raios de viragem necessários para os veículos. Todos os acessos particulares são garantidos, conforme pormenorização nas peças desenhadas.

No programa preliminar são apontados princípios orientadores para cada um dos arruamentos a intervencionar. As soluções em seguida apresentadas pretendem dar resposta aos princípios orientadores anteriormente referidos, tendo presente as particularidades e especificidades de cada zona/arruamento a intervencionar.

- Rua do Douro Litoral (extensão aproximada de 920.0m; Intervenção a realizar entre o pk 0+450 a pk 0+920):

Trata-se de um arruamento com sentido de circulação bidirecional. Foi definido o perfil longitudinal e respetivos perfis transversais para materialização da intervenção preconizada.

Ao longo da rua Douro Litoral é prevista a demolição dos pavimentos existentes (faixa de rodagem e passeios) e a execução de pavimentos novos.

Os trabalhos de construção objeto do presente estudo iniciam-se assim junto à saída do hospital (pk 0+450 do eixo de referência – Rua do Douro Litoral). Neste local terá início um corredor BUS (que se desenvolverá até ao final do arruamento), com acabamento colorido (cor vermelha) que proporcionará também uma melhoria das condições de circulação de veículos prioritários / emergência que utilizam a referida saída do hospital. A implantação deste corredor será efetuada com alargamento da plataforma e ocupação de terrenos pertencentes ao hospital. Para minimização da interferência / área ocupada é prevista a implantação longitudinal de um muro de contenção em betão armado (dará continuidade ao muro existente junto à referida saída do hospital). Na base deste muro, ao longo do arruamento, é prevista a construção de um passeio / remate lateral com largura de 1.2m.

De referir que no interior dos terrenos do hospital, nas proximidades do heliporto, é prevista a construção de um futuro arruamento para saída mais célere dos veículos “VMER” entroncando com a rua Douro Litoral ao pk 0+625. Este arruamento não integra o presente estudo, representando-se no entanto, nas peças desenhadas, a futura inserção do mesmo.

Entre o pk 0+690 e o pk 0+735 o alargamento da plataforma para implantação do corredor BUS será efetuado em situação de aterro. Prevê-se a demolição do murete lateral, a execução do aterro e posteriormente a construção da estrutura de pavimento da via e passeio lateral. No limite do passeio será implantado um maciço de fundação (em betão) para reposicionamento da rede de vedação existente. A execução deste alargamento da plataforma interferirá com algumas caixas de visita das redes de águas pluviais e saneamento do hospital. Prevê-se o seu alteamento, com a introdução de anéis de betão para que as suas tampas fiquem niveladas com as cotas dos pavimentos a construir, possibilitando assim o acesso às respetivas redes de tubagens para eventuais operações de manutenção e limpeza.

De referir que após este trecho de alargamento da plataforma em situação de aterro não se torna necessário interferir (até ao final do arruamento) com terrenos contíguos, desenvolvendo-se assim a intervenção dentro dos limites da plataforma existente (pk 0+750 a 0+920). Com efeito prevê-se a supressão da banda de estacionamento longitudinal (atualmente utilizada para estacionamento de veículos pesados) que descaracterizam a zona e criam dificuldades de



visibilidade na zona de entrada para o parque de estacionamento. Nesta banda de estacionamento longitudinal passa a desenvolver-se o corredor BUS criado, impondo-se assim que os eventuais estacionamentos sejam efetuados no interior do parque de estacionamento existente. O passeio existente será mantido propondo-se no entanto a alteração do seu acabamento superficial.

Ao longo dos passeios, no acesso lateral a habitações, o mesmo não será rebaixado, dando-se prioridade à circulação pedonal. O acesso a garagens será assim “assinalado” com a introdução de um lancil lampa.

Relativamente ao sistema de drenagem prevê-se o reforço do sistema existente, complementando-o com a introdução de sumidouros e a execução de um coletor longitudinal (diâmetro Ø400), em manilhas de betão, desde a zona da nova rotunda até à caixa existente, junto ao edifício da hemodiálise, descarregando portanto no coletor existente. A rede existente, composta por sumidouros e coletor longitudinal não é portanto desativada, prevendo-se no entanto alguns ajustamentos no posicionamento de sumidouros existentes.

- Rua das Beiras (extensão aproximada de 140.0m)

Trata-se de um arruamento com sentido de circulação bidirecional. Foi constituído um eixo em planta para referenciação da intervenção preconizada.

No trecho inicial (junto à entrada do hospital) é proposta a implantação de uma “mini rotunda” que assinalará a chegada à zona do hospital permitindo disciplinar os movimentos de trânsito (intersecção com a rua de Trás-os-Montes e entrada e saída do hospital). A área localizada a norte desta “mini rotunda”, junto à entrada do hospital será intervencionada, impedindo-se o estacionamento de veículos, tornando-a num espaço apenas pedonal. Consistirá numa zona ajardinada, com percursos pedonais e uma espaço para eventual instalação de um comércio / quiosque.

É mantida a tipologia do arruamento atual que comporta uma via em cada sentido de circulação, mantendo o corredor BUS (no sentido Vila Real / Hospital). De referir que se prevê assinalar e reforçar a presença do corredor BUS e da “mini-rotunda” conferindo a ambos um acabamento superficial colorido (cor vermelha). Para além deste aspeto não se considera

nenhuma alteração da estrutura de pavimento atual (faixa de rodagem e estacionamento). No sentido inverso (Hospital / Vila Real) a banda de estacionamento longitudinal será mantida.

Considerou-se uma redução da largura das vias o que possibilitou aumentar a largura do passeio a norte / nordeste do arruamento, passando a dispor de uma largura mínima de 2.3m. Do lado oposto é mantida a caldeira longitudinal ajardinada e passeio associado. Prevê-se no entanto a substituição do revestimento superficial destes passeios, passando a apresentar um acabamento em betão (laje de betão ligeiramente armada) e lancis / travessas de remate com espaçamento apropriado.

De referir ainda que em frente ao edifício da portaria / entrada do hospital se prevê eliminar a zona de táxis (três lugares) passando esse espaço a constituir um passeio, melhorando-se as condições de acesso pedonal ao hospital. A zona de táxis será realocizada, passando para um espaço próprio, na zona interior do hospital.

Relativamente ao sistema de drenagem, o sistema existente deverá ser adaptado / completado com a introdução de sumidouros e a execução de um coletor longitudinal (diâmetro Ø400), em manilhas de betão, desde a caixa existente à entrada do hospital até descarga no coletor existente na zona da rotunda da farmácia Lordelo.

6- Perfil transversal tipo (PTT)

Em cada um dos trechos de via a intervencionar são propostas as seguintes secções transversais tipo:

- Rua do Douro Litoral

Este arruamento apresenta uma diferenciação no seu perfil transversal tipo, de acordo com o seguinte:

PTT (Pk 0+475 a pk 0+650) – Neste trecho é previsto o alargamento da plataforma existente para introdução do designado “corredor BUS” (sentido Norte / Sul). A faixa de rodagem terá assim duas vias de circulação (uma em cada sentido com 3.0m de largura) e o referido corredor BUS também com 3.0m de largura. A nascente do arruamento é previsto o alargamento do passeio passando a apresentar largura variável compreendida entre 1.2m e

3.0m. Do lado oposto, contíguo ao corredor BUS será introduzido um passeio / remate lateral com largura de 1.2m.

PTT (Pk 0+690 a pk 0+730) – Neste trecho considera-se igualmente o alargamento da plataforma existente (situação de alargamento em aterro), para dar continuidade ao corredor BUS proposto. A faixa de rodagem mantém 2 vias de circulação (uma por cada sentido), com 3.0m de largura, acrescida da via destinada ao corredor BUS, com 3.0m de largura. O Passeio lateral a nascente do arruamento apresenta largura de 3.0m e do lado oposto (zona do alargamento da plataforma) largura de 1.6m (dando continuidade ao passeio existente na zona do parque de estacionamento, a sul).

PTT (Pk 0+750 a pk 0+875) - Neste trecho a via desenvolve-se dentro dos limites da plataforma existente. A faixa de rodagem mantém 2 vias de circulação (uma por cada sentido), com 3.0m de largura, acrescida da via destinada ao corredor BUS, com 3.0m de largura. O Passeio lateral a nascente do arruamento apresenta largura variável (1.2m a 2.5m) e do lado oposto largura de 1.6m (coincidindo com o passeio existente na zona do parque de estacionamento).

De referir que nas zonas de acesso lateral (zonas de logradouro, garagens ou propriedades privadas), é proposto a introdução de lancil do tipo rampa – de acordo com o indicado nas peças desenhadas. Procura-se assim reforçar a prioridade da circulação pedonal, aumentando a sua segurança e conforto de circulação.

- Rua das Beiras

PTT (pk 0+025 a pk 0+100) – Este arruamento, com sentido bidirecional, dispõe de uma faixa de rodagem com duas vias de circulação (uma em cada sentido), com 3,0 m de largura. No sentido ascendente dispõe de um “corredor BUS” (3.0m de largura), dando continuidade ao corredor proveniente do centro da cidade. O passeio lateral, contíguo a este corredor, será alargado passando a dispor de largura variável (2.2 a 4.5m). Do lado oposto dispõe de uma banda de estacionamentos longitudinais (largura de 2.5m), adjacente à caldeira longitudinal existente (zona verde) e passeio lateral (largura variável entre 2.5m e 3.0m).

De referir que se garantiu um afastamento de 0.5m entre as vias de circulação com sentidos opostos (zona central da faixa de rodagem).

No trecho inicial, a **rotunda junto à entrada do hospital é semi-galgável**, com 4.0m de raio na plataforma giratória central e 10.0m de raio exterior, resultando uma faixa de rodagem com 6.0m de largura. A zona da plataforma giratória central da rotunda será galgável em 2.0m de largura, considerando-se para o efeito o seu rebaixamento (0.03m acima das cotas da faixa de rodagem). O anel central com 2.0m de raio, será elevado em 0.12m em relação às cotas do anel exterior. A sua implantação é feita no plano existente.

7- Terraplenagem

A terraplenagem engloba o movimento de terras onde se incluem as escavações e os aterros rodoviários que nesta empreitada se consideram pouco significativos uma vez que se desenvolve genericamente sobre as plataformas existentes. O movimento de terras ocorrerá essencialmente no alargamento da plataforma da rua do Douro Litoral (implantação do corredor BUS).

Como trabalhos preparatórios é considerada nas zonas de alargamento da faixa de rodagem a desmatização e desenraizamento do terreno, assim como o corte de árvores existentes isoladas, a demolição de muros, a limpeza de taludes ou de órgãos do sistema de drenagem existente. Em zonas de intervenção sobre a plataforma existente, considera-se a demolição de pavimentos e a abertura de caixa para execução de passeios.

8- Drenagem

8.1- Considerações gerais

Tratando-se de uma intervenção que genericamente se desenvolve dentro dos limites da plataforma existente (com sistema de drenagem em funcionamento), prevê-se (na generalidade) a adaptação / reposicionamento de órgãos do sistema de drenagem existente através da ligação dos novos elementos ao sistema de drenagem atual, garantindo assim a sua continuidade do escoamento e normal funcionamento. Com efeito, considera-se que a intervenção proposta não induz acréscimo de caudais relevantes nos órgãos de drenagem

existentes comparativamente à situação atual, não se justificando a apresentação de cálculos hidrológicos ou hidráulicos relativos às adaptações efetuadas.

No entanto, em algumas situações pontuais e por indicação da Câmara Municipal de Vila Real, optou-se por se proceder à completagem ou adaptação do sistema de drenagem existente, considerando-se a introdução de trechos de coletor longitudinal em manilhas de betão, sem desativação do existente (intercalados portanto no sistema existente). Procura-se assim melhorar as condições de drenagem / escoamento, em zonas onde se considera que o coletor existente possa estar mais degradado / danificado ou em deficientes condições de funcionamento, evitando-se intervenções futuras de reparação / substituição.

Nestes casos, consideram-se genericamente os seguintes órgãos e trabalhos construtivos:

- Instalação / reposicionamento de sumidouros junto aos lancis laterais, ligados a caixas de visita;
- Instalação de coletores longitudinais em manilhas de betão, interligando as caixas de visita circulares em betão, troncocónicas complementando o sistema existente:
 - Na Rua do Douro Litoral, até ao edifício da hemodiálise (introdução de coletor longitudinal em manilhas de betão, Ø400);
 - Na rua das Beiras, entre a zona da entrada do hospital e a rede existente na rotunda da farmácia Lordelo (introdução de coletor longitudinal em manilhas de betão, Ø400).

Nas plantas de projeto, de acordo com a simbologia adotada, representa-se o modo como deverá ser efetuada a completagem / adaptação do sistema de drenagem atual, indicando-se a localização dos diversos sumidouros a incorporar no sistema existente e respetiva tubagem para condução das águas pluviais escorridas na plataforma. Conforme referido, a tubagem introduzida descarrega nas caixas de visita mais próximas (caixas existentes). Esta informação é completada com os desenhos de pormenor onde se encontram definidas as tipologias e dimensões dos órgãos de drenagem.

8.2- Caracterização dos dispositivos e elementos de drenagem

Como órgãos acessórios da rede prevê-se a instalação de câmaras de visita simples de diâmetro interior $\varnothing 1.0$ m, com altura das caixas inferior a 2.50m. As caixas de visita são constituídas por peças de betão pré-fabricadas em forma de anéis sobrepostos no corpo com diâmetro interior de 1.0m, e rematadas em peças tronco-cónicas na parte superior. As tampas das caixas são em ferro fundido da classe D400 com diâmetro de 0.60m.

Os coletores previstos são em manilhas de betão, $\varnothing 0.4$ m da classe III, sendo a classe de assentamento do Tipo A. Os sumidouros disporão de ramal de ligação em manilhas de betão $\varnothing 400$ mm e grelha de ferro fundido de 750x420mm, classe D400.

As bocas de evacuação lateral associadas a descargas pontuais dos coletores da rede de sumidouros são em betão armado com as secções definidas nos desenhos de pormenor.

9- Pavimentação

9.1- Descrição geral das estruturas de pavimento e materiais de pavimentação

As opções de pavimentação adotadas assentam na necessidade de beneficiação/requalificação das estruturas de pavimento existentes - promovendo a utilização de cores e materiais de pavimentação adequados ao ambiente urbano pretendido.

Estruturas de pavimento na faixa de rodagem e estacionamentos

As soluções preconizadas correspondem de um modo geral a estruturas de pavimento do tipo flexível tradicional (idêntica às existentes), constituídas por camadas de misturas betuminosas com funções de desgaste e ligação, assentes sobre camadas de base e de sub-base constituídas por material granular britado. Refere-se que genericamente é considerada a remoção do pavimento atual e posteriormente a construção de pavimentos novos. Exceção para a Rua das Beiras onde se propõe a manutenção do pavimento existente, considerando-se no entanto a execução de um "slurry seal" para se efetuar posteriormente a marcação rodoviária correspondente. De referir no entanto que a faixa associada ao corredor BUS será

pavimentada com acabamento em blocos de betão colorido (cor vermelha). Definem-se em seguida as estruturas de **pavimento betuminoso** preconizadas.

- Rua do Douro Litoral:

- Camada de desgaste, AC14 surf 35/50 (BB), com 0.05m de espessura;
- Camada de ligação, AC20 bin 35/50 (MB), com 0.08m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura;
- Camada de sub-base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura.

Conforme atrás referido é ainda prevista, para delimitação visual do **corredor BUS** criado na **Rua do Douro Litoral**, a seguinte estrutura de pavimento:

- Blocos de betão colorido (cor vermelha), (0.10×0.20×0.10m);
- Areia e cimento ao traço 3:1 com 0.05m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizada com cimento com 0.15m de espessura;
- Camada de sub base em agregado britado de granulometria extensa com 0.15m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento será aplicada, antecedendo a colocação dos blocos de betão, uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

Nas interfaces de camadas constituídas por misturas betuminosas será aplicada uma rega de colagem em emulsão betuminosa modificada de rotura rápida, do tipo C60BP3 TA, a uma taxa de aplicação de 0.5 kg/m² entre camadas novas.

Sobre a camada granular será aplicada, antecedendo a aplicação da camada em mistura betuminosa, uma rega de impregnação em emulsão betuminosa do tipo catiónica de rotura lenta, C50BF4, de baixa viscosidade, a uma taxa de aplicação de 1.0 kg/m².

Todas as regas deverão cumprir com as características definidas no Caderno de Encargos da Estradas de Portugal (EP), versão de Setembro de 2014.

- Rua das Beiras:

Conforme referido considera-se a aplicação de um “*slurry seal*” para posterior remarcação do arruamento. Para materialização do **corredor BUS** e faixa de rodagem da **rotunda semi-galgável** na entrada do hospital, preconiza-se a seguinte estrutura de pavimento:

- Blocos de betão colorido (cor vermelha), (0.10×0.20×0.10m);
- Areia e cimento ao traço 3:1 com 0.05m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizada com cimento com 0.15m de espessura;
- Camada de sub base em agregado britado de granulometria extensa com 0.15m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento será aplicada, antecedendo a colocação dos blocos de betão, uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

Definem-se em seguida as estruturas de pavimento em **cubos de granito** preconizadas:

- Rua das Beiras (zonas com pavimentação em cubos de granito)

Considera-se a execução de pavimento em cubos de granito nos anéis da rotunda semi-galgável (junto à entrada do hospital). Prevê-se o revestimento em cubos de granito tipo “Pedras Salgadas”, com 0.11m de aresta no anel exterior (zona galgável) e 0.06m no anel interior (zona sobreelevada), assentes em camada de areia e cimento com 0.05m de espessura, sobre camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizada com cimento (0.15m de espessura). No anel exterior a camada de base assenta ainda sobre uma camada de sub base em agregado britado de granulometria extensa com 0.15m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento será aplicada, antecedendo a colocação dos cubos de granito, uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

Previamente é feita a demolição do pavimento existente (na zona de influência desta plataforma giratória central e faixa de rodagem) para a execução das camadas de pavimento novo.

Na delimitação dos anéis concêntricos da rotunda é previsto o seguinte: - no anel exterior, junto à faixa de rodagem, lancil galgável em betão com secção 0.29x0.25m² incluindo fundação em betão C16/20; - na separação entre os anéis, lancil com secção 0.15x0.25m², incluindo fundação em betão C16/20.

De referir que na gare de transportes coletivos da **Rua das Beiras** (nas proximidades da rotunda da farmácia Lordelo) se prevê o levantamento e reposição do pavimento existente (em cubos de granito) para introdução de um lancil guia em betão com espelho de 3.0cm, delimitando a faixa de rodagem. Considera-se o seguinte:

- Cubos de granito (levantamento e reposição dos existentes);
- Areia e cimento ao traço 3:1 com 0.05m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa estabilizada com cimento com 0.15m de espessura;
- Camada de sub base em agregado britado de granulometria extensa com 0.15m de espessura.

Sobre a camada granular tratada com cimento será aplicada, antecedendo a colocação dos cubos de granito, uma rega de cura em emulsão betuminosa do tipo C60B4/ECR-1.

- Estrutura de pavimento dos passeios

Para a pavimentação das zonas de passeio é proposta a seguinte estrutura de pavimento:

- Camada de desgaste em laje de betão C20/25 com 0.10m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa com 0.15m de espessura.

A laje de betão deverá ser ligeiramente armada com rede malhasol CQ38, colocada a meia espessura e de acordo com o especificado nas peças desenhadas.

De referir que se prevê a colocação de endurecedor de pavimento, selagem de juntas com cordão de mástique e aplicação de filme de plástico ($y=180g/m^2$) na separação da laje de betão, da camada de material granular.

A construção do passeio definitivo deverá ser antecedida pela realização de um trecho experimental em obra (numa extensão mínima de 6.0m contemplando um mínimo de duas travessas), por forma a verificar, entre outros, o processo construtivo, regularidade do acabamento, selagem das juntas de dilatação/construção e estereotomia.

9.2- Trabalhos associados

No que diz respeito aos trabalhos de pavimentação, destacam-se as seguintes intervenções principais e respetivos trabalhos associados:

- Execução de estruturas de pavimento betuminoso (faixa de rodagem)

Remoção de pavimentos existentes, incluindo fundação e lancis; Materialização da estrutura de pavimento flexível; Em zonas não pavimentadas, deverá executar-se a abertura de caixa, regularização / preparação do terreno na espessura média de 0.41 a 0.43m e a posterior materialização da estrutura de pavimento.

- Execução de estruturas de pavimento em blocos de betão colorido (corredor BUS e rotunda semi-galgável)

Remoção de pavimentos existentes, incluindo fundação e lancis; Materialização da estrutura de pavimento em blocos de betão; Em zonas não pavimentadas, deverá executar-se a abertura de caixa, regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.43m e a posterior materialização da estrutura de pavimento.

- Execução de passeios em zonas não pavimentadas:

Abertura de caixa, implantação de novo lancil e pré-regularização / preparação do terreno na espessura média de 0.25m; Materialização da estrutura do passeio em laje de betão C20/25 ligeiramente armada.

- Execução / alargamento de passeios em zonas pavimentadas ou em zonas de repavimentação de passeios:

Remoção de pavimentos existentes, incluindo fundação e lancis; Implantação de novo lancil e pré-regularização / preparação do terreno na espessura média de 0.25m; Materialização da estrutura do passeio em laje de betão C20/25 ligeiramente armada.

- Zonas de pavimento em cubos de granito (faixa de rodagem e gares de transportes coletivos)

Remoção do pavimento existente ou abertura de caixa para alargamento da plataforma; Implantação de novos lancis e pré-regularização / preparação do terreno na espessura média de 0.36m a 0.46m; Execução da estrutura de pavimento em cubos de granito (reaproveitamento do material existente ou fornecimento de material novo), sobre camada de areia com 0.05m de espessura e camada de base em material granular britado. Em gares de transportes coletivos execução de base granular estabilizada com cimento, aplicando a respetiva rega de cura.

9.3- Verificação estrutural

9.3.1- Pavimento betuminoso

No âmbito da execução das estruturas de pavimento, consideram-se para a caracterização mecânica da **fundação**, os seguintes parâmetros:

- Solos existentes - solos de natureza arenosa siltosa, do tipo A-6 da classificação de solos para fins rodoviários (AASHTO) – Solo de fundação existente do **Tipo S2** (de acordo com o “**Manual de Conceção de Pavimentos para a Rede Rodoviária Nacional**” do IEP (MCP));
- Módulo de deformabilidade – face à características acima descritas, e de acordo com o MCP, adotou-se para efeitos de verificação estrutural um módulo de deformabilidade correspondente a uma fundação **F2 – 80MPa**;
- Coeficiente de *Poisson* = 0.40.

De acordo com o MCP, para obter uma fundação F2, serão considerados materiais existentes garantindo a sua recompactação.

De acordo com a metodologia proposta pela SHELL, o módulo de deformabilidade de uma camada de sub-base constituída por material britado (E_{sb}) pode ser obtido a partir da espessura, em mm, da mesma (h_{sb}) e do módulo de deformabilidade da fundação (E_f), através de:

$$E_{sb} = 0.2 \times h_{sb}^{0.45} \times E_f$$

O "Manual de Conceção de Pavimentos para a Rede Rodoviária Nacional" do IEP, indica que os módulos de deformabilidade das camadas de base em material granular britado, podem ser obtidos, através de uma relação linear, a partir dos módulos das camadas granulares subjacentes ($E_b \approx 2 \times E_{sb}$). Para os materiais granulares, considerou-se um Coeficiente de *Poisson* de 0.40. Deste modo, adotou-se para as **camadas de base e sub-base** em Agregado Britado de Granulometria Extensa (ABGE) para efeitos de verificação estrutural dos pavimentos os módulos de deformabilidade apresentados no quadro seguinte:

Módulos de deformabilidade das camadas em ABGE

Tipo de Pavimento	Ef (MPa)	Espessura Sub-base (cm)	Esb (MPa)	Espessura Base (cm)	Eb (MPa)
Estrutura 1 e 2	80	15	150	15	290

Ef—Módulo de deformabilidade da fundação; Esb—Módulo de deformabilidade da camada de sub-base; Eb—Módulo de deformabilidade da camada de base.

As misturas betuminosas a empregar nas soluções de pavimentação (definidas anteriormente) são:

- AC14 surf 35/50 (BB – Betão Betuminoso);
- AC20 bin 35/50 (MB_{base} – Macadame Betuminoso com características de base).

Para as misturas betuminosas, considerou-se um Coeficiente de *Poisson* de 0.35.

As temperaturas de cálculo para as misturas betuminosas foram determinadas a partir das temperaturas médias mensais publicadas pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera, para a estação de Vila Real, referentes ao período de 1981-2010. Com base na temperatura ponderada do ar, calcularam-se as temperaturas de projeto, a utilizar para efeitos de cálculo da capacidade de carga do pavimento, tendo-se para o efeito usado a metodologia da *SHELL*.

O método proposto pela *SHELL* baseia-se na utilização dum ábaco (*CHART RT*), o qual relaciona a temperatura média anual com a espessura das camadas betuminosas, e deste modo obtém-se a temperatura do pavimento a diversas profundidades. Seguidamente, apresentam-se as temperaturas à profundidade representativa do conjunto das camadas de misturas betuminosas pela metodologia mencionada.

Temperatura de projeto para as misturas betuminosas

Temperatura ponderada do ar (°C)	Temperatura ponderada do ar (°C)	Temperatura do pavimento (°C)
15.2	AC14 surf 35/50 (Estrutura 1 e 2)	23.6
	AC20 base 35/50 (Estrutura 1)	22.9
	AC20 base 35/50 (Estrutura 2)	23.0

O cálculo do tráfego médio diário anual de pesados (TMDAp) foi estimado com base nos seguintes pressupostos:

- Tráfego médio diário anual de pesados:
 - Estrutura 1 - 20 veículos;
 - Estrutura 2 - 8 veículos.
- Distribuição do tráfego pesado pelas vias em função da largura da faixa (total nos dois sentidos para larguras de faixa $\leq 5.0\text{m}$);
- Taxa de crescimento de 1.0%;
- Período de dimensionamento de 20 anos.

Para o cálculo do número acumulado de eixos padrão, o MCP sugere a seguinte expressão:

$$NAEP_{dim} = 365 \times TMDA_p \times C \times \alpha \times p$$

em que:

t - Taxa média de crescimento anual do tráfego pesado (%);

α - Fator de agressividade do tráfego;

p - Período de dimensionamento (anos);

C - Fator de crescimento do tráfego;

$TMDA_p$ – Tráfego médio diário anual (veículos pesados/dia).

Determinação do $NAEP_{dim}^{80kN}$

TMDAp/ sentido de circulação (Estrutura 1)	20.0
TMDAp/ sentido de circulação (Estrutura 2)	8.0
Coefficiente de agressividade (α)	2.0
Taxa de crescimento anual de tráfego pesado (t)	1.0
Período de dimensionamento (p)	20.0 (2018-2038)
Fator de crescimento do tráfego (C)	0.06
$NAEP_{dim}^{80kN}$ (Estrutura 1)	3.2×10^5
$NAEP_{dim}^{80kN}$ (Estrutura 2)	1.3×10^5

$TMDA_p$ – Tráfego médio diário anual (veículos pesados/dia); $NAEP_{dim}$ – Número Acumulado de Eixos Padrão para efeitos de dimensionamento – 80 kN

Neste seguimento, foi obtido o seguinte Número Acumulado de Eixos Padrão para efeitos de dimensionamento em 2038:

- Estrutura 1 - $NAEP_{dim}^{80kN} = 3.2 \times 10^5$;
- Estrutura 2 - $NAEP_{dim}^{80kN} = 1.3 \times 10^5$.

Com vista à avaliação do comportamento de uma dada estrutura de pavimento, torna-se necessário estabelecer critérios que traduzam os estados limites de ruína do pavimento, tendo-

se adotado, no presente estudo, os prescritos pela E.P., definidos em função de um número acumulado de eixos padrão.

Os estados limites de ruína do pavimento considerados são os seguintes:

- Fendilhamento por fadiga relacionado com as extensões elásticas horizontais de tração (ϵ_t) na base das camadas betuminosas (ligadas);
- Deformações permanentes relacionadas com as extensões plásticas verticais de compressão (ϵ_c) no topo dos solos de fundação, que evoluem no tempo com a passagem do tráfego e contribuem para o aumento da profundidade das rodeiras.

A verificação da segurança aos estados limites de ruína do pavimento é efetuada tendo em consideração as tensões/extensões aplicadas e extensões admissíveis:

$$\epsilon_{apl} \leq \epsilon_{adm}$$

A modelação das cargas tem em conta o modelo de *Burmister*, em que é considerado um eixo padrão, e as extensões aplicadas são determinadas recorrendo ao programa *BISAR3.0*.

O modelo de *Burmister* considera que o pavimento é composto por um conjunto de camadas horizontais, contínuas, homogéneas, isotrópicas e elásticas-lineares, assentes sobre um meio semi-infinito, e que na superfície do conjunto de camadas atua uma carga vertical uniformemente distribuída numa área circular.

As extensões admissíveis foram determinadas tendo em conta modelos de degradação associados aos estados limites de ruína, utilizando os critérios propostos pela *SHELL* (no caso do fendilhamento por fadiga na base das camadas betuminosas e nas deformações permanentes no topo da fundação).

- 1) Limitação da extensão máxima de tração na zona inferior das camadas betuminosas, o que visa impedir a rotura por fadiga em tração daquelas camadas durante o período de dimensionamento, através da expressão que traduz a lei de fadiga proposta pela *SHELL*:

$$\varepsilon_t = (0.856 \times V_b + 1.08) \times E^{-0.36} \times NAEP_t^{-0.20}$$

em que,

NAEP_t - Número acumulado de passagens do eixo padrão durante a vida útil do pavimento;

V_b - Percentagem volumétrica de betume da mistura betuminosa;

E - Módulo de deformabilidade da mistura betuminosa (N/m²).

- 2) Limitação, com base no critério proposto pela *SHELL*, da extensão vertical de compressão no topo da fundação do pavimento, com vista a reduzir a sua contribuição para a ocorrência de deformações permanentes e a consequente formação de cavados de rodeira, da seguinte forma:

$$\varepsilon_c = 1.8 \times 10^{-2} \times NAEP_c^{-0.25}$$

em que, NAEP_c é o número acumulado de passagens do eixo padrão durante o período de vida útil do projeto. O critério considerado admite uma probabilidade de ruína, antes do final do período de vida útil, por deformação permanente da fundação de 5.0%.

Tendo em conta as propriedades mecânicas dos materiais existentes nas estruturas de pavimento dos arruamentos a intervencionar, determinaram-se, recorrendo ao programa de cálculo *BISAR3.0*, os valores que ocorrem quando a mesma é solicitada pela ação de um eixo padrão de 80kN, com um raio de distribuição de 15.0cm e afastamento de 37.6cm entre

rodados designadamente as extensões máximas de tração na base das camadas betuminosas (ϵ_{adm}^t) e as extensões máximas de compressão no topo da fundação (ϵ_{adm}^c).

A partir dos valores das extensões e tensões máximas, e com base nos critérios de dimensionamento enunciados, foi possível determinar, para efeitos de verificação da capacidade de carga, os números acumulados de eixos padrão admissíveis, ou seja, que a estrutura permite suportar antes de ocorrer a rotura por fadiga das camadas betuminosas ($NAEP_{t,adm}$) e por deformação permanente da fundação ($NAEP_{c,adm}$).

Desta forma, é possível efetuar uma análise comparativa entre o volume acumulado de tráfego previsto para o período de vida útil de projeto ($NAEP_{dim}^{80kN}$), e os valores admissíveis determinados pelos critérios relativos aos estados limites de ruína.

Considerando a estrutura de pavimento do tipo flexível tradicional (idêntica à existente), constituídas por camadas de misturas betuminosas, apresenta-se no quadro seguinte a verificação estrutural efetuada recorrendo ao *BISAR3.0*.

Verificação estrutural recorrendo ao BISAR3.0 – Pavimento flexível.

Tipo de Pavimento	Deformações/Ações admissíveis				Vida restante (2018-2038)			
	$e_t \times 10^6$	NAEP _t	$e_c \times 10^6$	NAEP _c	NAEP _{adm}	NAEP _{dim}	Consumo 2038	Ruína por:
Estrutura 1	228.0	4.10E+05	418.3	3.43E+06	4.10E+05	3.21E+05	78.0%	Fadiga
Estrutura 2	275.3	1.60E+05	500.9	1.67E+06	1.60E+05	1.29E+05	81.0%	Fadiga

e_t – Extensão de tração na base das camadas constituídas por misturas betuminosas;

e_c – Extensão de compressão;

NAEP – Número acumulado de eixos padrão.

A partir da análise dos resultados apresentados acima, verifica-se que, o número acumulado de tráfego determinado, a partir das extensões máximas admissíveis induzidas pela passagem dos eixos padrão de 80kN, é superior ao valor de tráfego esperado para o período de dimensionamento de 20 anos, assegurando um consumo a rondar os 80%.

9.3.1.1- Transições

Terá de ser efetuada uma transição que permita o encaixe entre o pavimento existente e pavimento novo, prevendo-se o endentamento da camada de desgaste em 6.0m de extensão, e no caso da camada de ligação este endentamento será executado em 3.0m.

9.3.2- Pavimento em blocos de betão

O dimensionamento das estruturas de pavimento em blocos de betão, foi feito de acordo com o **Manual de Pavimentos de Adoquines de Hormigón do IECA.**

Dado que a resistência deste tipo de estruturas depende em boa parte do travamento alcançado, os cubos devem por isso apresentar travamento vertical, horizontal e rotacional, de acordo com o nível de “intensidade” de tráfego de veículos pesados estimado para cada zona:

- Zonas de peões sem acesso a tráfego de pesados: juntas puramente estéticas;
- Tráfego de pesados com pouca importância: juntas não contínuas na direção do tráfego;
- Tráfego de pesados importante: assentamento em espinha ou equivalente.

Em anexo são apresentados os resultados obtidos no dimensionamento das diferentes estruturas de pavimento.

10- Obras acessórias

10.1- Infraestruturas elétricas e telecomunicações

Relativamente às infraestruturas elétricas, é prevista a introdução de um sistema de iluminação com tecnologia LED (substituindo o atual sistema de iluminação pública). As redes de distribuição de energia em baixa tensão e de iluminação pública atualmente aéreas serão substituídas por redes enterradas ao longo dos passeios. Este estudo é apresentado em volume individualizado – **Infraestruturas Elétricas.**

10.2- Estruturas de suporte (Muros)

Como obras acessórias refere-se a execução de muros em betão armado, ao longo do corredor BUS, com altura variável (máximo de 2,5m). Nas peças desenhadas do projeto apresentam-se os detalhes construtivos associados a este tipo de estrutura de contenção.

10.3- Integração paisagística / revestimento vegetal

Considera-se a colocação de terra vegetal, reutilizando os produtos da decapagem e o espalhamento de sementeiras (sementeira manual), incluindo fornecimento de espécies, preparação e adubação do solo, nos taludes associados ao alargamento da plataforma para introdução do corredor BUS.

11- Sinalização e segurança

11.1- Considerações gerais

No presente projeto estão previstos os trabalhos referentes à sinalização horizontal e à sinalização vertical:

- i) a sinalização horizontal composta fundamentalmente por marcas rodoviárias longitudinais, contínuas e descontínuas, marcas transversais nas zonas de encontro de vias, além de outros símbolos, como sejam os casos de triângulos de cedência de prioridade e raias oblíquas (de acordo com a “Norma de Marcas Rodoviárias (JAE P13.1.2/95)” e o Regulamento de Sinalização de Trânsito (Decreto Regulamentar 22-A/98), inclui-se ainda as marcas associadas à faixa ciclável;
- ii) a sinalização vertical, que emprega vários tipos de sinais constantes do Regulamento de Sinalização de Trânsito (nomeadamente os sinais de perigo, os de regulamentação, os de indicação e outros) e a sinalização vertical de orientação.

As dimensões utilizadas para a sinalização horizontal e vertical foram tomadas de acordo com as características da faixa a sinalizar, nomeadamente no que diz respeito ao número de vias e à velocidades permitidas.

Pretende-se dotar as vias de um ambiente rodoviário de características urbanas, compatíveis com a presença de um corredor BUS (a introduzir ao longo da Rua de Trás-os-Montes e Rua das Beiras). O estreitamento das faixas de rodagem, a introdução de pavimentos sobreelevados e o alargamento de passeios contribuirão para a alteração do ambiente rodoviário pretendido e para uma redução da velocidade de circulação automóvel.

Desta forma, considera-se necessário o levantamento/ajustamento pontual da sinalização existente e a instalação de sinalização vertical e horizontal por forma a conferir à via o ambiente urbano pretendido, em coerência com o que se pretende implementar na cidade.

Quanto à sinalização horizontal, decorrendo dos trabalhos de pavimentação e alteração dos perfis transversais tipo em algumas das zonas de intervenção face à situação existente, foram definidas marcas compatíveis com o novo ambiente urbano.

11.2- Sinalização horizontal

11.2.1- Características gerais

Foram definidas as dimensões das marcas rodoviárias tendo em consideração as características da via a sinalizar, encontrando-se sintetizadas nos quadros à frente apresentados. Estas marcas inscritas no pavimento serão pintadas em material termoplástico com características refletoras e deverão obedecer às disposições construtivas em vigor e na sua ausência ao mencionado nas Condições Técnicas.

11.2.2- Linhas longitudinais

11.2.2.1- Contínuas

Neste projeto utilizaram-se as linhas contínuas desempenhando as seguintes funções:

- Delimitação marginal da faixa de rodagem quer em vias com faixas separadas (uma para cada sentido), quer em faixa única. A sua nomenclatura no projeto será (G);
- Separação absoluta de vias numa única faixa de rodagem com sentidos opostos de circulação. A sua nomenclatura no projeto será (LBC);

11.2.2.2- Descontínuas

As linhas descontínuas foram utilizadas para:

- Separação das vias numa faixa de rodagem sendo a nomenclatura de projeto (LBT);
- Delimitação da faixa de rodagem nas zonas de intersecção com outras vias, o que corresponde a ter guias interrompidas, sendo a nomenclatura de projeto (LBTg).

11.2.2.3- Geometria

Atendendo às funções atrás referidas, e de acordo com o tipo de via a sinalizar, adotaram-se para as linhas longitudinais as características geométricas indicadas no quadro seguinte:

Funções e características geométricas das linhas longitudinais

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Separação absoluta de vias	Contínua	0.12	---	---	LBC (0.12)
Delimitação da faixa de rodagem	Contínua	0.15	—	—	G (0.15)
Guiamento em cruzamentos, entroncamentos	Descontínua	0.15	1.5	2.0	LBTg (0.15) 1.5/2
Guiamento em zonas de estacionamento	Descontínua	0.15	1.5	2.0	LBTg (0.15) 1.5/2

Funções e características geométricas das linhas longitudinais

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Permissão de viragens à esquerda em cruzamentos, entroncamentos e outros acessos	Descontínua	0.12	1.00	1.00	LBT (0.12) 1/1

11.2.3- Linhas transversais

Atendendo às funções atrás referidas, e de acordo com o tipo de via a sinalizar, adotaram-se para as linhas transversais as características geométricas indicadas no quadro seguinte:

Funções e características geométricas das linhas transversais

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Linha descontínua de cedência de prioridade	Descontínua	0.30	0.40	0.30	LBTc (0.30) 0.40/0.30

11.2.4- Ilhas ou zonas raiadas

As zonas raiadas são constituídas por barras oblíquas definindo áreas cujo limite é normalmente constituído por linhas contínuas, axiais ou delimitadoras de vias de trânsito ou que dão continuidade a guias. Definem “zonas mortas”, normalmente não utilizáveis do pavimento, devendo as raias oblíquas estar inclinadas de modo a afastar o tráfego das áreas que delimitam.

Nas intersecções de nível é previsto o contorno da totalidade de ilhas com raias oblíquas exceto se a berma apresentar largura inferior a 1.0m. Os critérios utilizados na definição na linha contínua de delimitação e das barras estão definidos em desenho de pormenor.

É considerada também a pintura de passeadeiras de peões em pintura termoplástica, de acordo com o indicado nas peças desenhadas.

11.2.5- Símbolos

11.2.5.1- Triângulo de cedência de prioridade

É considerada a pintura de triângulos de cedência de prioridade, de acordo com as peças desenhadas. O triângulo de cedência de prioridade é deformado no sentido do comprimento, e o vértice mais agudo é dirigido para o condutor. As suas dimensões variam de acordo com a velocidade praticada no local da sua colocação, sendo neste caso de considerar um comprimento de 2.0m de comprimento.

11.2.5.2- Inscrições “BUS”

É considerada também a marcação de inscrições “BUS” em pintura termoplástica, de acordo com o indicado nas peças desenhadas. Para o efeito, foi adotada uma marcação BUS com orientação da disposição do *lettering* – vertical (para os Transportes Urbanos Coletivos, TUC).

11.3- Sinalização vertical de código

11.3.1- Considerações gerais

A sinalização vertical de código é constituída por sinais de diferentes tipos e formatos, que obedecem à descrição e pormenorização realizada na legislação Portuguesa sobre a matéria. Prevê-se a colocação e reposicionamento de sinais de trânsito, em conformidade com o RST e atendendo aos documentos base emitidos pelo INIR/IMT que apresentam sugestões de boa prática, coerência e uniformização.

Preconiza-se a colocação pontual de sinais de trânsito, nomeadamente sinais de informação. Os sinais terão um diâmetro ou um lado, consoante forem respetivamente circulares, triangulares, retangulares ou octogonais de 0.7m.

A implantação ou reposicionamento dos sinais deverá obedecer à localização indicada e aos preceitos regulamentares. A fixação dos postes ao solo será feita através de um maciço de fundação com as características indicadas nos desenhos de pormenor ou outros dispositivos

que venham a ser indicados pela fiscalização. A altura dos prumos visível dos sinais de código deverá ser de 2.2m.

11.3.2- Características gerais dos sinais – Sinais novos

Os sinais novos serão refletorizados, devendo os materiais e técnicas a utilizar na respetiva pintura e refletorização garantir a retro reflexão a uma distância não inferior a 400.0m.

11.3.2.1- Placas, postes de fixação e peças de ligação – Sinais novos a reposicionar

As placas devem ser fabricadas em chapa de ferro polido com espessura de 1.8+0.2mm, dotadas de proteção anticorrosiva com acabamento em tela retrorrefletora pela frente e pintadas no tardo com a cor cinzenta adotada pela IP, devendo o seu fabrico observar as prescrições indicadas no Caderno de Encargos.

Os postes de fixação serão em formato tubular, com as dimensões que constam nas peças desenhadas, de secção CHS de diâmetro 60.8x3.25mm.

As charneiras serão em chapa de aço galvanizado de 3mm de espessura. Os parafusos, anilhas e porcas serão de formatos e dimensões normalizadas e adequadas para o efeito. Estes elementos de ligação terão como acabamento e proteção contra a corrosão uma zincagem por galvanização a frio.

11.4- Sinalização vertical de orientação

11.4.1- Dimensões, inscrições e localização

Nas peças desenhadas indicam-se as dimensões dos painéis e setas considerados neste projeto bem como as inscrições que devem conter e, ainda, os locais onde devem ser colocados. O seu posicionamento no perfil transversal das vias deverá obedecer aos preceitos regulamentares em vigor.

Todos os pormenores dos painéis estão de acordo com a legislação portuguesa sobre a matéria.

11.4.2- Critérios de dimensionamento do lettering

Para o dimensionamento das setas direcionais em secção corrente foram adotadas velocidades de projeto compreendidas entre 40-60km/h.

Assim, e em conformidade com o estipulado no capítulo 5.1 da “NORMA DE SINALIZAÇÃO VERTICAL DE ORIENTAÇÃO” (JAE P13.1.1/92), existirão as seguintes alturas de letra para as setas direcionais (S’s):

Altura de letra maiúscula em setas direcionais do tipo S's	
Velocidades (km/h)	Altura da letra maiúscula H (cm)
40 - 60	14

11.5- Guardas de segurança

Tendo em consideração que a via é regulada por sinalização vertical de limitação de velocidade (50km/h) e tendo presente o definido no documento base do INIR: “Sistemas de Retenção Rodoviários – Manual de Aplicação”, não se considera a aplicação de guardas de segurança para veículos nos troços a intervencionar.

11.6- Equipamento de guiamento, balizagem e demarcação

No que concerne ao equipamento de guiamento, balizagem e demarcação, prevê-se a introdução de balizas laterais de posição nos ilhéus.

11.7- Normas e regulamentos

Todos os materiais a utilizar nos vários elementos, bem como os processos de execução e ensaios deverão obedecer ao estipulado em todos os Regulamentos, Normas e Especificações do LNEC em vigor que interessem à conceção e execução dos elementos de sinalização e de

equipamentos de segurança a instalar na via; deverão ainda satisfazer as prescrições indicadas no Caderno de Encargos e a EN1317 sendo que esta se sobrepõe a todos os desenhos de pormenor apresentados.

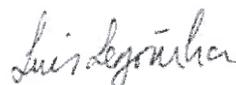
12- Medições/Estimativa orçamental

Apresentam-se em anexo as medições detalhadas de todos os trabalhos a realizar, respeitantes a cada um dos capítulos definidos. A estimativa orçamental, elaborada com base nos preços correntes da região para o mesmo tipo de trabalhos, é apresentada em volume individualizado.

Lisboa, outubro de 2018

Pela ELSAMEX PORTUGAL,

Diretor do Projeto



(Luís Legoinha)

Diretor Técnico



(Pedro Nascimento)

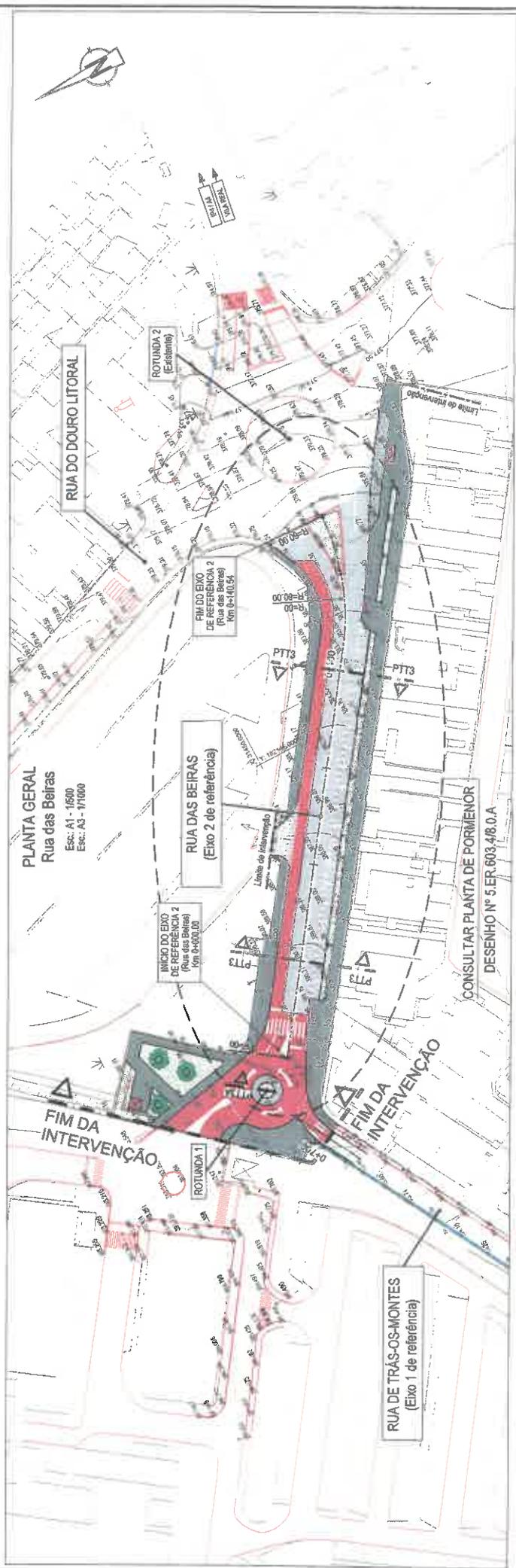
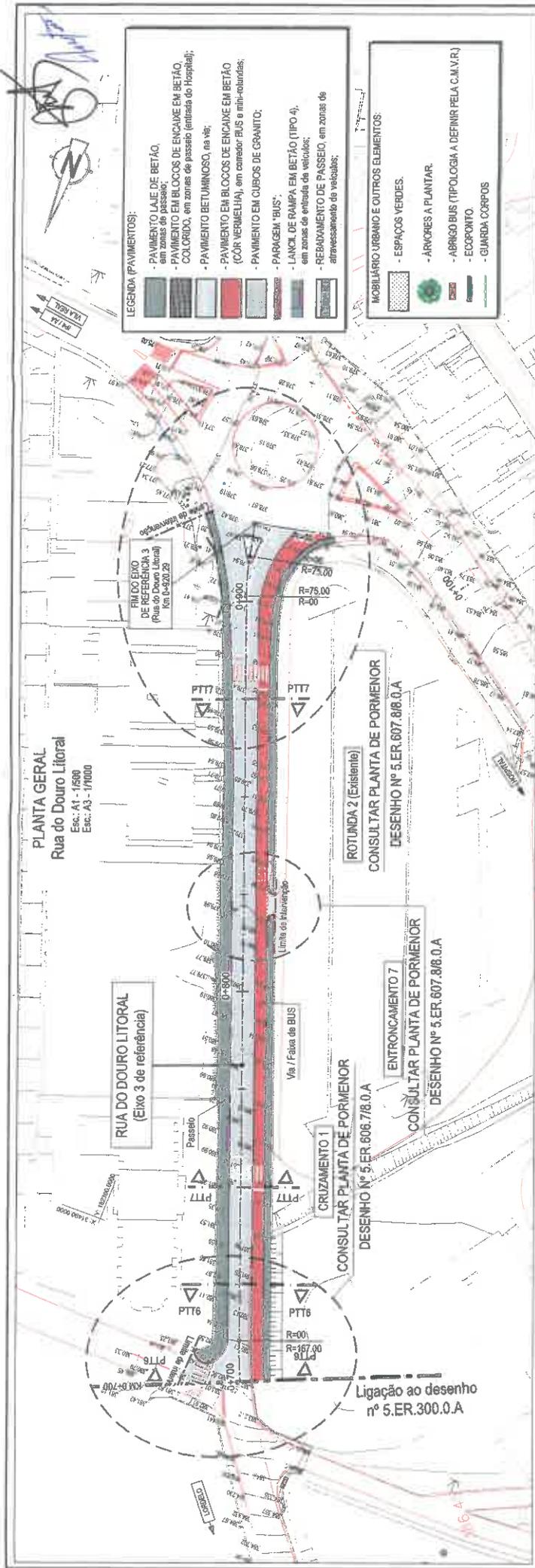



CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

Empreitada:

**REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE - HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE -
 CIRCULAR DO HOSPITAL
 PROJECTO DE EXECUÇÃO
 RUA DOURO LITORAL (PK 0+450 A 0+920) E RUA DAS BEIRAS / ENTRADA DO HOSPITAL**

Código	Designação dos Trabalhos	RESUMO ORÇAMENTAL			
01	TERRAPLENAGEM				7 858,50 €
02	DRENAGEM				27 524,00 €
03	PAVIMENTAÇÃO				262 192,80 €
04	OBRAS ACESSÓRIAS				243 190,21 €
05	EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA				11 137,55 €
06	DIVERSOS				6 250,00 €
				TOTAL:	558 153,06 €



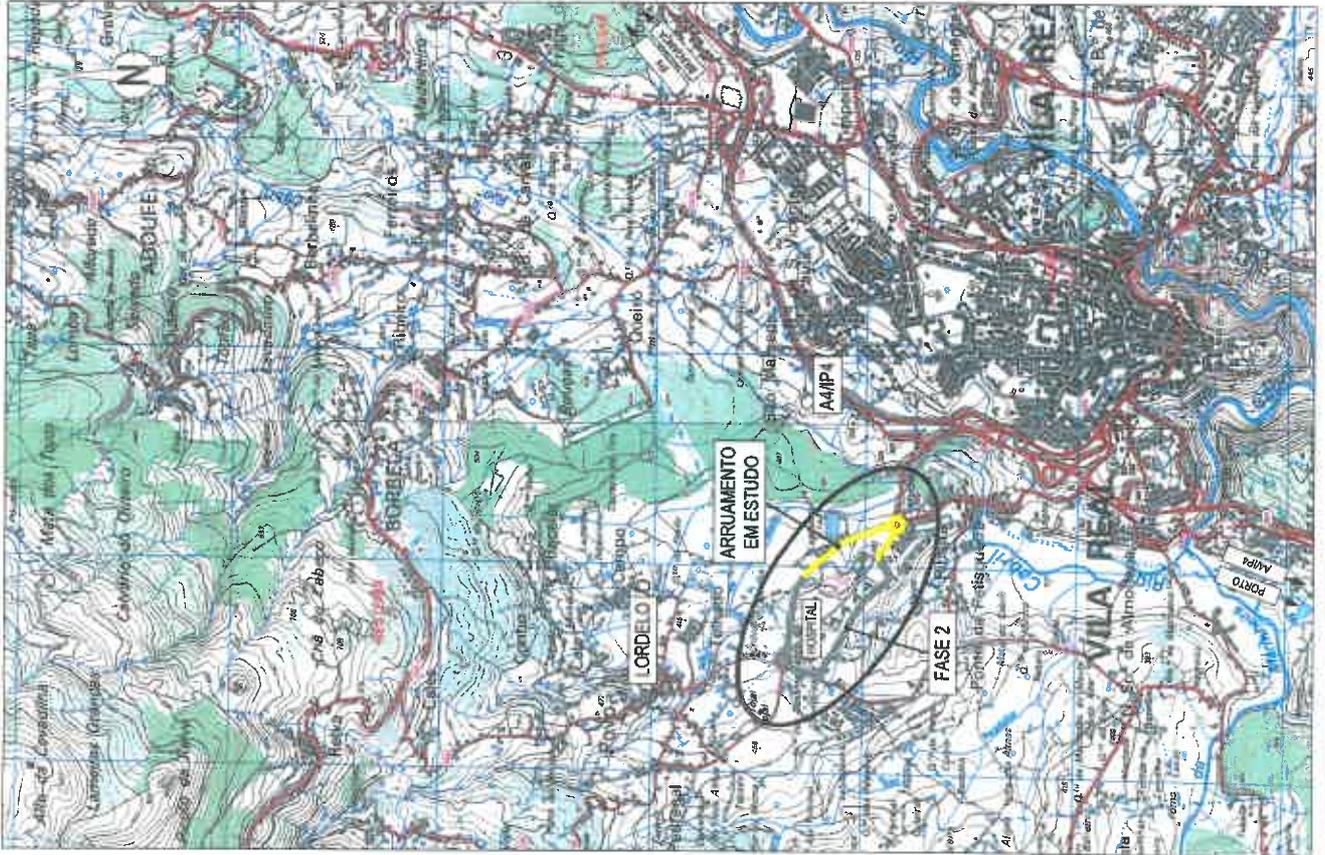
REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONIAIS ESTRUTURANTES CENTRO DA CIDADE - HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE Rua do Douro Litoral, 2.º Km (0-952.29) e Rua das Beiras		Escala: A1 - 1/500 A3 - 1/1000	Autor: Luís Lages Carlos Marques / Jorge Santos Pedro Bastos	Projeto: Luís Lages Carlos Marques / Jorge Santos Pedro Bastos	Data: 2023	Estado: 2023	Município: Vila Real	Infraestruturas Várias PLANTA GERAL Rua do Douro Litoral - 2.º Km (0-952.29) Rua das Beiras - 1.º Km (0-105.25)	Número: 5.ER.301.2/2.0.A	Data: 2023	Folha: A	Escala: 1/1000	Data: 2023
--	--	--------------------------------------	---	---	---------------	-----------------	-------------------------	--	-----------------------------	---------------	-------------	-------------------	---------------



CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

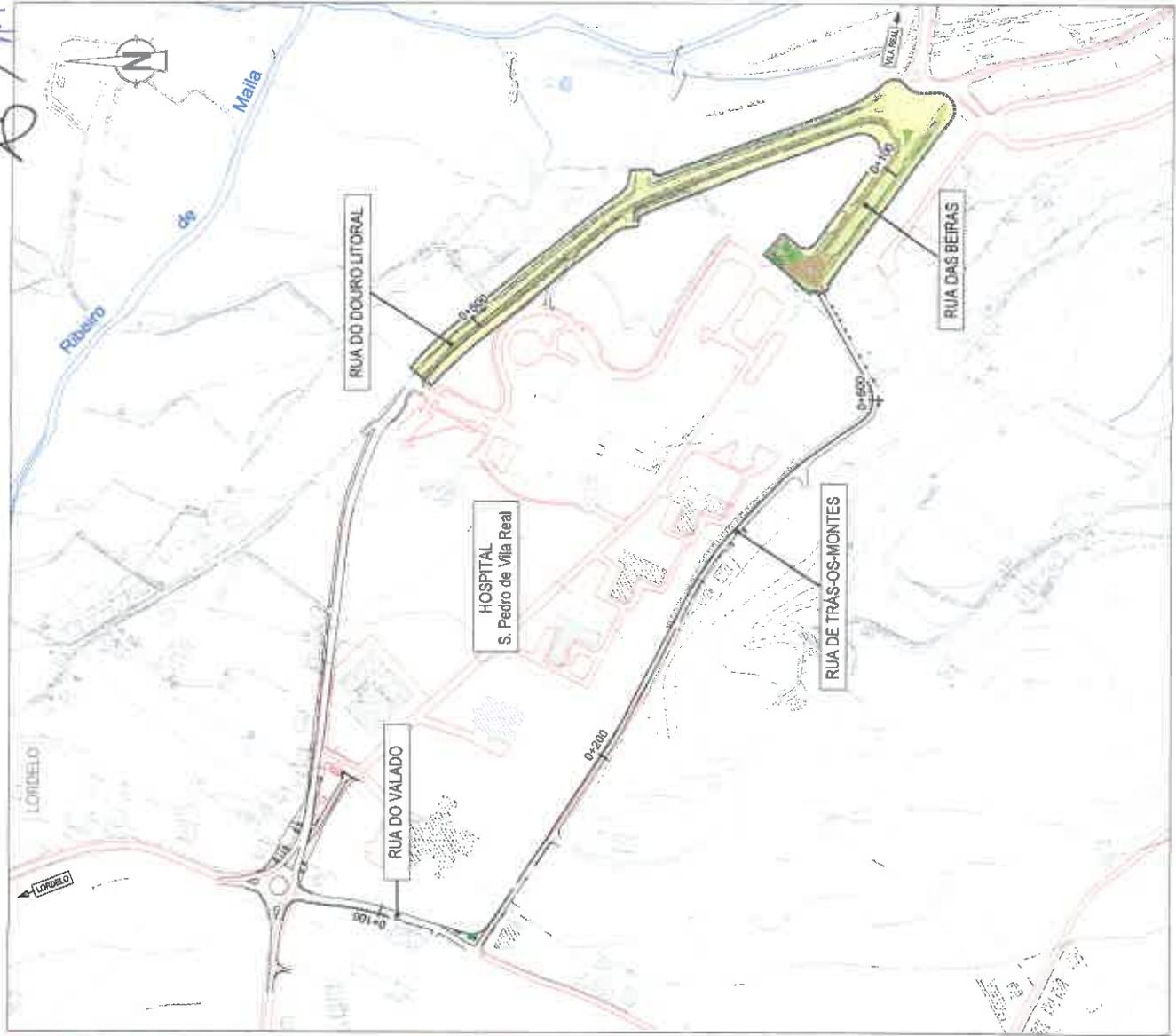
ESBOÇO COROGRÁFICO

Esc. A1 - 1/25.000
Esc. A3 - 1/50.000



PLANTA SÍNTESE DE INTERVENÇÃO

Esc. A1 - 1/2000
Esc. A3 - 1/4000





A handwritten signature in black ink is located at the top right of the page. Below it, the date "2018/11/07" is written in blue ink.

**REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS
ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO
NORTE DA CIDADE**

AVENIDA RI 13

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO



**MEMÓRIA DESCRITIVA | CÁLCULOS | MEDIÇÕES | MAPA DE
TRABALHOS**

NOVEMBRO 2018

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

“AVENIDA RI 13”

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

ÍNDICE

Peças escritas:

Memória Descritiva e Justificativa | Cálculos | Medições | Mapa de Trabalhos | Caderno de Encargos | PSS | CT | PGRCG

Peças desenhadas:

- 5.ER.100.0.A - Esboço Corográfico e Planta Síntese de Intervenção
- 5.ER.200.0.A a 203.0.A – Perfis Transversais Tipo
- 5.ER.300.0.A a 303.0.A – Planta Geral
- 5.ER.400.0.A a 401.0.A – Planta de Geometria
- 5.ER.500.0.A – Pormenores – Travessas e Caldeiras
- 5.ER.600.0.A – Planta de Drenagem de Águas Pluviais
- 5.ER.601.0.A – Pormenores de Drenagem - Assentamento de Coletores – Sumidouro – Caixa de Visita
- 5.ER.602.0.A – Pormenores de Drenagem - Juntas de Infiltração
- 5.ER.701.0.A – Planta de Pavimentação
- 5.ER.702.0.A – Planta de Pavimentação – Pormenores 1 e 2
- 5.ER.800.0.A – Planta de Sinalização
- 5.ER.801.0.A – Pormenores de Sinalização - Setas – Balizas
- 5.ER.802.0.A – Pormenores de Sinalização - Marcas de Pavimento
- 5.ER.803.0.A – Pormenores de Sinalização - Sinais e Raias Oblíquas
- 5.FE.901.0.A – Planta Geral; Corte Esquemático
- 5.FE.902.0.A – MS1; Pilar; Sapata; LF1; Murete; PA1; Pormenor de Impermeabilização das Fundações
- 5.FE.903.0.A – L100; Armadura de Punçoamento na Lage; Pormenor A




Memória descritiva

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

“AVENIDA RI 13”

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

ÍNDICE

1- Introdução.....	1
2- Apresentação do estudo	3
3- Princípios orientadores/condicionantes	4
3.1- Princípios orientadores	4
3.2- Condicionantes	6
4- Apoio topográfico e sistema referencial	6
5- Solução proposta.....	7
5.1- Descrição geral.....	7
6- Perfil transversal tipo (PTT)	9
7- Terraplenagem.....	10
8- Drenagem.....	10
8.1- Considerações gerais.....	10
8.2- Caracterização dos dispositivos e elementos de drenagem.....	11
9- Pavimentação	11
9.1- Descrição geral das estruturas de pavimento e materiais de pavimentação.....	11
9.2- Trabalhos associados	13
9.3- Verificação estrutural (pavimento betuminoso)	14
9.3.1- Transições	20
10- Obras acessórias	20
10.1- Rede de abastecimento de água	20
10.2- Infraestruturas elétricas	21



10.3- Estruturas de suporte (estrutura de betão em alargamento de passeio)	21
10.3.1- Especificações de projeto nos termos do Decreto-Lei nº301/2007	22
10.3.1.1- Vida útil pretendida	22
10.3.1.2- Classe de inspeção	22
10.3.1.3- Materiais	22
10.3.2- Bases de cálculo e regulamentação	23
10.3.3- Ações	24
10.3.3.1- Ações permanentes	24
10.3.3.2- Ações variáveis	24
10.3.4- Combinações de ações	26
10.3.5- Cálculos	27
10.4- Integração paisagística/revestimento vegetal	27
11- Sinalização e segurança	28
11.1- Considerações gerais	28
11.2- Sinalização horizontal	29
11.2.1- Características gerais	29
11.2.2- Linhas longitudinais	29
11.2.2.1- Contínuas	29
11.2.2.2- Descontínuas	29
11.2.2.3- Geometria	30
11.2.3- Linhas transversais	30
11.2.4- Ilhas ou zonas raiadas	31
11.2.5- Símbolos	31
11.2.5.1- Triângulo de cedência de prioridade	31
11.3- Sinalização vertical de código	31
11.3.1- Considerações gerais	31
11.3.2- Características gerais dos sinais – Sinais novos	32
11.3.2.1- Placas, postes de fixação e peças de ligação – Sinais novos a reposicionar	32
11.4- Sinalização vertical de orientação	33
11.4.1- Dimensões, inscrições e localização	33
11.4.2- Critérios de dimensionamento do lettering	33
11.5- Guardas de segurança	33
11.6- Normas e regulamentos	34
12- Medições/Estimativa orçamental	34

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE – HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE

“AVENIDA RI 13”

PROJETO DE EXECUÇÃO

ER – ESTUDO RODOVIÁRIO

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA

1- Introdução

A presente memória integra o estudo de ***“Requalificação dos Eixos Pedonais Estruturantes Centro Cidade – Hospital e do Norte da Cidade”*** em Vila Real, desenvolvido ao nível de Projeto de Execução e mandado elaborar pela Câmara Municipal de Vila Real (CMVR) no âmbito das ações i.4) e i.6) do Eixo 1/Medida 1.1 e das ações iv.1 e iv.3 do Eixo 1/Medida 1.2 do **Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Vila Real (PEDUCVR)**.

A requalificação proposta tem em vista promover a ligação entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços de nível A1 (centro histórico e Nossa Senhora da Conceição), os dois interfaces de transportes coletivos (Rodonorte e Seixo) e o hospital central (Lordelo), mediante intervenção no eixo estruturante, Rua D. Pedro de Castro/Rua do Seixo/Avenida da Noruega/Rua das Beiras (incluindo acesso ao hospital e respetiva entrada).

Simultaneamente pretende-se reforçar as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade em Transportes Públicos Urbanos (TPU) nas deslocações de e para o Hospital de S. Pedro e aumentar o grau de acessibilidade e mobilidade em TPU na zona urbana



envolvente a esse equipamento, mediante intervenção na Rua de Trás-os-Montes, Rua do Douro Litoral e na Rua do Valado (Circular do Hospital).

Pretende-se ainda promover a ligação Norte/Sul entre os dois polos de concentração de atividade comercial e serviços de nível A1 (N^a Sra. da Conceição – Continente) mediante intervenção e requalificação do eixo pedonal estruturante da **Avenida do Regime de Infanteria nº13**.

Sintetizam-se em baixo os arruamentos urbanos que serão objeto das intervenções de requalificação a desenvolver, **destacando-se a negrito** aqueles que foram incorporados no presente estudo:

- A. Rua D. António Valente da Fonseca
- B. Rua D. Pedro de Castro
- C. Rua do Seixo
- D. Rua das Beiras e Zona junto à entrada do hospital
- E. Rua de Trás-os-Montes, Rua do Douro Litoral e Rua do Valado (Circular do hospital)
- F. Avenida RI13**

A promoção de meios de transporte mais sustentáveis evoca atualmente grande motivação, apresentando-se como um dos principais desafios dos Municípios no planeamento e gestão do espaço urbano. O paradigma da mobilidade com vista a combinação do desenvolvimento económico das cidades e a acessibilidade, com a melhoria da qualidade de vida, práticas de vida saudáveis, defesa do ambiente e redução da dependência energética, expressam a importância crescente dos modos suaves para padrões de mobilidade mais sustentáveis, reduzindo o impacto negativo dos transportes e melhorando os níveis de bem-estar e saúde dos cidadãos.

A CMVR pretende assim com esta intervenção, promover a beneficiação/expansão da rede de percursos pedonais existente, dotando a cidade de melhores condições de conforto e segurança para os utentes, contribuindo para uma mobilidade urbana integrada e mais sustentável.

As intervenções propostas tiveram em consideração a legislação aplicável, designadamente a Portaria nº 701-H/2008 e os princípios orientadores e soluções de projeto apresentadas no **Programa Preliminar** fornecido pela CMVR.

De um modo geral, propõem-se soluções urbanísticas que envolvem a substituição de pavimentos, a pavimentação/repavimentação das zonas de passeio existentes; o alargamento e a criação de novas zonas de passeio, melhorando e desenvolvendo a rede pedonal existente com vista a disciplinar e incentivar a circulação pedonal; a melhoria das condições de circulação e segurança e de iluminação da via.

O presente estudo, incorpora ainda algumas adaptações/ajustamentos nas redes existentes de drenagem de águas pluviais, bem como a adaptação/reposicionamento do sistema de sinalização e de iluminação existente nas zonas intervencionadas em função do novo ambiente urbano pretendido.

Para melhor referenciação dos trabalhos a desenvolver foram constituídos eixos de referência sobre o centro das vias existentes. De referir que o conjunto de intervenções preconizadas desenvolve-se genericamente dentro dos limites das plataformas existentes.

2- Apresentação do estudo

O presente estudo é constituído por um tomo único de peças escritas e desenhadas, em formato A3, de acordo com o que se passa a designar:

Peças escritas

Memória Descritiva e Justificativa | Cálculos | Medições | Mapa de Trabalhos | Caderno de Encargos | PSS | CT | PGRCG

Peças desenhadas

5.ER.100.0.A - Esboço Corográfico e Planta Síntese de Intervenção

5.ER.200.0.A – Perfis Transversais Tipo

5.ER.300.0.A – Planta Geral

- 5.ER.400.0.A a .401.0.A – Planta de Geometria
- 5.ER.500.0.A a 503.0.A – Pormenores – Travessas e Caldeiras
- 5.ER.600.0.A – Planta de Drenagem de Águas Pluviais
- 5.ER.601.0.A – Pormenores de Drenagem - Assentamento de Coletores – Sumidouro – Caixa de Visita
- 5.ER.700.0.A – Planta de Pavimentação
- 5.ER.701.0.A a 702.0.A – Planta de Pavimentação – Pormenores 1 a 4
- 5.ER.800.0.A – Planta de Sinalização
- 5.ER.801.0.A – Pormenores de Sinalização - Setas – Balizas
- 5.ER.802.0.A – Pormenores de Sinalização - Marcas de Pavimento
- 5.ER.803.0.A – Pormenores de Sinalização - Sinais e Raias Oblíquas
- 5.FE.901.0.A – Planta Geral; Corte Esquemático
- 5.FE.902.0.A – MS1; Pilar; Sapata; LF1; Murete; PA1; Pormenor de Impermeabilização das Fundações
- 5.FE.903.0.A – L100; Armadura de Punçoamento na Lage; Pormenor A

3- Princípios orientadores/condicionantes

3.1- Princípios orientadores

De um modo geral pretende-se reorganizar a via e sua envolvente na área de intervenção, conferindo-lhe características mais urbanas e dotando-as de condições que permitam a implementação de soluções de mobilidade suave, nomeadamente a mobilidade pedonal.

Considera-se a reformulação de características geométricas das via (essencialmente ao nível do Perfil Transversal Tipo (PTT) por forma a melhorar as condições de segurança associadas quer à circulação automóvel quer aos modos suaves. É prevista a redução da largura das faixas de rodagem, a introdução ou alargamento de passeios laterais (proporcionando uma sensação de estreitamento da via, criando um efeito visual mais urbano, procurando inibir a adoção de velocidades de circulação mais elevadas por parte do condutor). É igualmente considerada a alteração da textura de pavimentos tornando-os mais cómodos e funcionais.

As soluções de projeto desenvolvidas tiveram assim em consideração os seguintes princípios orientadores, constantes do **Programa Preliminar** fornecido pela CMVR, que em baixo se transcrevem:

- *Atender á multiplicidade de funções do espaço público, adaptando-o em termos de segurança e conforto à intensidade de utilização e à natureza dos utentes, em especial os de mobilidade condicionada;*

- *Reforçar as condições da estrutura física para incentivar a mobilidade pedonal entre os polos de concentração de atividade comercial atrás referidos e entre estes e as zonas de equipamentos (hospital de S. Pedro), assim como entre as zonas de equipamentos e as paragens dos TPU ao longo dos eixos pedonais estruturantes e vice-versa ;*

- *Facilitar a leitura da hierarquia do sistema urbano, mediante a requalificação de travessias pedonais, o redimensionamento/reposicionamento da iluminação pública, e a alteração/ajustamento das paragens de TPU, do mobiliário urbano e rampas, entre outros;*

- *Requalificar passeios, aumentando a sua largura útil, introduzindo novos pavimentos, mais seguros e adaptados a mobilidade condicionada, e reforçando os elementos de conforto climático e zonas de descanso, sempre que possível;*

- *Estruturação de um corredor urbano de procura elevada priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando corredores BUS convencionais no eixo estruturante Rua D. Pedro de Castro/Rua do Seixo/Av. da Noruega/Rua das Beiras;*

- *Reforço das condições da estrutura física para incentivar a mobilidade em TPU nas deslocações de e para o hospital de S. Pedro e aumentar o grau de acessibilidade e mobilidade em TPU na zona urbana envolvente a esse equipamento, mediante intervenção nas ruas de Trás-os-Montes, Rua do Douro Litoral e Rua do Valado;*

- *Conferir uma coesão de linguagem e de imagem urbana entre os diversos polos e zonas de intervenção, e a malha urbana existente, através da adoção criteriosa de materiais e cores a utilizar no espaço público que permitam também coerência com as intervenções recentemente efetuadas;*

- *Aproveitar e valorizar as infraestruturas, equipamentos e materiais atuais, para o que se deverá manter o mais possível o existente – o que também permitirá diminuir o custo da intervenção – procurando tirar partido da sua identidade e, em simultâneo, evitar processos burocráticos demorados, associados a projetos de intervenção mais profunda;*
- *Avaliar as soluções do ponto de vista da sua sustentabilidade futura, em termos financeiros (em função de custos de manutenção e exploração que estes necessitem – recomendando-se 8 anos para o efeito – e não apenas os custos iniciais de investimento), e em termos ambientais, em especial no que diz respeito á emissão de gases de efeito estufa (GEE), ao ruído, e ao aproveitamento de recursos como as águas pluviais.*

3.2- Condicionantes

As principais condicionantes ao desenvolvimento das soluções propostas são a necessidade de garantir as cotas de soleira existentes e a existência de serviços públicos que se pretende manter em funcionamento. Prevê-se portanto a necessidade de realizar alguns ajustamentos na implantação ou posicionamento das redes existentes ou respetivos órgãos.

Aquando do início das obras, o adjudicatário deverá contactar as várias entidades responsáveis pelas infra-estruturas que eventualmente existam na zona interessada, nomeadamente a CMVR, EDP, Telecom, EMAR e outras a fim de que estas possam ser atempadamente alertadas para o facto de terem de se executar eventuais reposições dos respetivos serviços.

4- Apoio topográfico e sistema referencial

O Estudo foi elaborado tendo por base a topografia fornecida pela Câmara Municipal de Vila Real (levantamentos topográficos realizados à escala 1:500) para maior detalhe da solução a implementar, servindo de suporte às peças desenhadas apresentadas.

5- Solução proposta

5.1- Descrição geral

As soluções desenvolvidas procuram de um modo geral respeitar o espaço disponível entre os limites laterais das vias a requalificar, normalmente entre muros ou construções particulares com uma largura média variável.

Conforme referido, pretende-se beneficiar a mobilidade pedonal e os aspetos funcionais da via, construindo-se ou alargando-se passeios (promovendo-se o espaço pedonal), repavimentando zonas com pavimento degradado, dotando-as de pavimentos confortáveis e com larguras adequadas, melhorando-se a iluminação pública e introduzindo-se árvores que complementem o conjunto existente. Para o efeito considera-se genericamente o alargamento dos corredores pedonais através da redução da largura das faixas de rodagem.

Para referenciação dos trabalhos de construção foi constituído um eixo sobre a plataforma existente efetuando-se a sua referenciação quilométrica. Com base nos aspetos referidos, apresenta-se uma tipologia de intervenção que reduz a largura das vias para 3.0m de largura.

Relativamente ao sistema de drenagem, e uma vez que a intervenção preconizada não se traduz num acréscimo de caudais afluentes às plataformas (intervensões que de um modo geral se desenvolvem dentro dos limites das plataformas existentes), apenas se considera o eventual reposicionamento de órgãos existentes.

As ligações existentes serão reformulados/geometrizados de acordo com os sentidos de circulação e de modo a privilegiar os percursos pedonais, garantindo os raios de viragem necessários para os veículos. Todos os acessos particulares são garantidos, conforme pormenorização nas peças desenhadas.

No programa preliminar são apontados princípios orientadores para os diversos arruamentos a intervencionar na cidade. As soluções em seguida apresentadas pretendem dar resposta aos princípios orientadores anteriormente referidos, tendo presente as particularidades e especificidades deste arruamento em particular:

- Avenida RI 13 (extensão aproximada de 204m)

Trata-se de um arruamento com sentido de circulação bidirecional, a plataforma apresenta duas vias de circulação por cada sentido, individualizadas por um separador central. Considera-se a remoção do pavimento existente na faixa de rodagem e a construção de pavimento novo (em betão betuminoso), com pendente a duas águas. O ponto de rotação das sobrelevações (para ambas as faixas de rodagem) coincide com o limite da faixa de rodagem, junto ao lancil dos passeios laterais.

Prevê-se a substituição do material de revestimento dos passeios e o alargamento do corredor pedonal a Nascente do arruamento do Pk 0+195 ao Pk 0+385. É proposta a redução da largura das vias de circulação automóvel, passando a dispor de uma faixa de rodagem com 6.0m de largura em cada sentido. Esta opção impõe um ajustamento no separador central (que passará a dispor de 1.5m de largura). O passeio nascente, passará a dispor de uma largura variável, com mínimo de 1.75m e máximo de 3.0m.

O atual acesso ao Hipermercado Continente será reformulado passando a efetuar-se através de um novo entroncamento, projetado nas proximidades da rotunda existente (trecho final do arruamento, Pk 0+315). A zona de acesso atual (interseção ao Pk 0+175) será suprimida para possibilitar a implantação de um passeio lateral que assegure a continuidade da circulação pedonal. Para o efeito, será necessário a construção de uma estrutura em betão-armado que possibilitará o alargamento da passeio entre o Pk 0+195 e o Pk 0+255, a Nascente do arruamento. Com efeito, nesta zona existe atualmente um muro de suporte que garante o desnivelamento do arruamento de acesso à zona comercial (Hipermercado Continente). Assim prevê-se a demolição/remoção do coroamento do muro existente e o lançamento de uma laje de betão apoiada no muro existente e - na extremidade oposta -, apoiada numa viga de betão armado suportada por pilares. Esta viga será invertida e projetada por forma a assegurar também as funções de guarda-corpos de peões.

Foi considerada a plantação de árvores, alinhadas em caldeiras, no passeio Nascente deste arruamento, entre o Pk 0+255 e o Pk 0+385.

A Poente do arruamento será garantida a entrada de acesso ao RI 13, mantendo-se a interrupção no separador central para entrada e saída de viaturas. Relativamente aos TPU, são mantidos os dois locais de paragem atuais (um em cada sentido), sendo no entanto delimitadas no pavimento, com pintura, as respetivas zonas de paragem.

O sistema de drenagem existente é mantido, apenas adaptando/reajustando o mesmo em função das pendentes da via. As águas pluviais correm longitudinalmente contra os lancis existentes, sendo recolhidas por sumidouros e encaminhadas para os coletores longitudinais existentes. Para além do reposicionamento de alguns órgãos de drenagem, é também a criação de soluções de drenagem com vista à redução dos impactos do escoamento superficial, privilegiando a infiltração de águas nos solos e contribuindo para a redução do volume de escoamento superficial.

6- Perfil transversal tipo (PTT)

São propostas as seguintes secções transversais tipo:

PTT (Pk 0+000 a Pk 0+385) – A plataforma dispõe de duas faixas de rodagem (6.0m de largura cada) com duas vias de circulação unidirecionais por sentido de trânsito, individualizadas pelo separador central, agora com largura de 1.5m. A Poente, prevê-se a manutenção da largura do passeio (junto ao RI 13). Do lado oposto (a Nascente), considera-se no trecho inicial (Pk 0+000 a Pk 0+195) a manutenção da largura atual de passeio (largura variável, min. 1.75m). Entre o pk Pk 0+195 e o Pk 0+385 é proposto o seu alargamento (largura variável, max. 3.0m).

Foi considerada a **plantação de árvores**, alinhadas em caldeiras, no passeio Nascente deste arruamento entre o Pk 0+255 e o Pk 0+385. Os candeeiros de iluminação serão matidos no separador centrar, prevendo-se a pintura do poste (cor preta) e a substituição da luminária para sistema LED.

7- Terraplenagem

A terraplenagem engloba o movimento de terras onde se incluem as escavações e os aterros rodoviários que nesta empreitada se consideram pouco significativos uma vez que se desenvolve genericamente sobre as plataformas existentes. O movimento de terras ocorrerá essencialmente associado aos trabalhos de adaptação do sistema de drenagem ou de iluminação, na execução de valas para tubagens.

Como trabalhos preparatórios é considerada, nas zonas de alargamento pontual da faixa de rodagem, a desmatação / desenraizamento do terreno, demolição de muros, limpeza de taludes ou de órgãos do sistema de drenagem existente. Em zonas de intervenção sobre a plataforma existente, considera-se ainda a demolição de pavimentos e abertura de caixa para execução de pavimentos.

8- Drenagem

8.1- Considerações gerais

Tratando-se de uma intervenção que genericamente se desenvolve dentro dos limites da plataforma existente (com sistema de drenagem em funcionamento), prevê-se (na generalidade) a adaptação/reposicionamento de órgãos do sistema de drenagem existente através da ligação dos novos elementos ao sistema de drenagem atual, garantindo assim a sua continuidade do escoamento e normal funcionamento. Com efeito, considera-se que a intervenção proposta não induz acréscimo de caudais relevantes nos órgãos de drenagem existentes comparativamente à situação atual, não se justificando a apresentação de cálculos hidrológicos ou hidráulicos relativos às adaptações efetuadas.

Consideram-se genericamente os seguintes órgãos e trabalhos construtivos:

- Instalação/reposicionamento de sumidouros junto aos lancis laterais, ligados a caixas de visita;
- Instalação de coletores longitudinais em manilhas de betão, ligando os sumidouros novos/reposicionados às caixas de visita;
- Instalação de caixas de visita (simples ou com queda suave).

Nas peças desenhadas, de acordo com a simbologia adoptada, representa-se o modo como deverá ser efectuada a completagem/adaptação do sistema de drenagem atual, indicando-se a localização dos diversos sumidouros a incorporar no sistema existente e respetiva tubagem para condução das águas pluviais escorridas na plataforma. Conforme referido, a tubagem introduzida descarrega nas caixas de visita mais próximas (caixas existentes). Esta informação é completada com os desenhos de pormenor onde se encontram definidas as tipologias e dimensões dos órgãos de drenagem.

8.2- Caraterização dos dispositivos e elementos de drenagem

Como órgãos acessórios da rede prevê-se a instalação de câmaras de visita simples de diâmetro interior $\varnothing 1.0\text{m}$, com altura das caixas inferior a 2.50m. As caixas de visita são constituídas por peças de betão pré-fabricadas em forma de anéis sobrepostos no corpo com diâmetro interior de 1.0m, e rematadas em peças troncocónicas na parte superior. As tampas das caixas são em ferro fundido da classe D400 com diâmetro de 0.60m.

Os coletores previstos são em manilhas de betão, classe III, sendo a classe de assentamento do Tipo A. Os sumidouros disporão de ramal de ligação em manilhas de betão $\varnothing 0.3\text{m}$ e grelha de ferro fundido de 750x420mm, classe D400.

9- Pavimentação

9.1- Descrição geral das estruturas de pavimento e materiais de pavimentação

As opções de pavimentação adotadas assentam na necessidade de beneficiação/requalificação das estruturas de pavimento existentes (promovendo a utilização de cores e materiais de pavimentação adequados ao ambiente urbano pretendido).

- Estruturas de pavimento na faixa de rodagem

De um modo geral a solução proposta mantém a tipologia do pavimento existente na faixa de rodagem. Relativamente aos passeios é proposta uma correspondência entre o seu revestimento e o tipo de revestimento que apresenta a faixa de rodagem. Assim as estruturas de pavimento propostas são as seguintes:

Estruturas de pavimento betuminoso preconizadas:

a) Na faixa de rodagem (Avenida RI 13):

Estrutura de pavimento do tipo flexível tradicional (idêntica à existente), constituída por camadas de misturas betuminosas com funções de desgaste e ligação, assentes sobre camadas de base e de sub-base constituídas por material granular britado. Refere-se que, genericamente, é considerada a remoção do pavimento atual e posterior construção da seguinte estrutura de pavimento novo:

- Camada de desgaste, AC14 surf 35/50 (BB), com 0.05m de espessura;
- Camada de ligação, AC20 bin 35/50 (MB), com 0.08m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura;
- Camada de sub-base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura.

Nas interfaces de camadas constituídas por misturas betuminosas será aplicada uma rega de colagem em emulsão betuminosa modificada de rotura rápida, do tipo C60BP3 TA, a uma taxa de aplicação de 0.5kg/m² entre camadas novas.

Sobre a camada granular será aplicada, antecedendo a aplicação da camada em mistura betuminosa, uma rega de impregnação em emulsão betuminosa do tipo catiónica de rotura lenta, C50BF4, de baixa viscosidade, a uma taxa de aplicação de 1.0kg/m².

Todas as regas deverão cumprir com as características definidas no Caderno de Encargos da Estradas de Portugal (EP), versão de Setembro de 2014.

b) Nos passeios laterais:

Para a pavimentação de passeios é proposta a seguinte estrutura de pavimento:

- Camada de desgaste em laje de betão C20/25, com 0.10m de espessura;
- Camada de base em agregado britado de granulometria extensa (ABGE), com 0.15m de espessura.

A laje de betão deverá ser ligeiramente armada com rede malhasol CQ38, colocada a meia espessura e de acordo com o especificado nas peças desenhadas.

De referir que se prevê a colocação de endurecedor de pavimento, selagem de juntas com cordão de mástique e aplicação de filme de plástico ($y=180g/m^2$) na separação da laje de betão, da camada de material granular.

Nota para a necessidade de realizar um trecho experimental em obra (numa extensão mínima de 6.0m contemplando um mínimo de duas travessas), por forma a verificar, entre outros, o processo construtivo, regularidade do acabamento, selagem das juntas de dilatação/construção e estereotomia.

9.2- Trabalhos associados

No que diz respeito aos trabalhos de pavimentação, destacam-se as seguintes intervenções principais e respetivos trabalhos associados:

- Execução de estruturas de pavimento betuminoso (faixa de rodagem)

- 1) Remoção de pavimentos existentes, incluindo fundação e lancis;
- 2) Materialização da estrutura de pavimento flexível.

Em zonas não pavimentadas, deverá executar-se a abertura de caixa, regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.45m e a posterior materialização da estrutura de pavimento.

- Execução de passeios em zonas não pavimentadas:

- 1) Abertura de caixa;
- 2) Implantação de novo lancil e pré-regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.25m;
- 3) Materialização da estrutura do passeio em laje de betão ligeiramente armada.

Sobre a camada granular deverá ser aplicado, antecedendo a colocação da laje de betão, um filme de plástico ($\gamma=180\text{g/m}^2$).

De referir ainda que se prevê a a selagem de juntas com recurso a cordão de mástique e de acordo com o especificado nas peças desenhadas.

- Execução/alargamento de passeios em zonas pavimentadas ou em zonas de repavimentação de passeios:

- 1) Remoção de pavimentos existentes, incluindo fundação e lancis;
- 2) Implantação de novo lancil e pré-regularização/preparação do terreno na espessura média de 0.25m;
- 3) Materialização da estrutura do passeio em laje de betão ligeiramente armada.

Sobre a camada granular deverá ser aplicado, antecedendo a colocação da laje de betão, um filme de plástico ($\gamma=180\text{g/m}^2$).

De referir ainda que se prevê a a selagem de juntas com recurso a cordão de mástique e de acordo com o especificado nas peças desenhadas.

9.3- Verificação estrutural (pavimento betuminoso)

No âmbito da execução das estruturas de pavimento, consideram-se para a caracterização mecânica da **fundação**, os seguintes parâmetros:

- Solos existentes - solos de natureza arenosa siltosa, do tipo A-6 da classificação de solos para fins rodoviários (AASHTO) – Solo de fundação existente do **Tipo S2** (de acordo com o “**Manual de Conceção de Pavimentos para a Rede Rodoviária Nacional**” do IEP (MCP));
- Módulo de deformabilidade – face à características acima descritas, e de acordo com o MCP, adotou-se para efeitos de verificação estrutural um módulo de deformabilidade correspondente a uma fundação **F2 – 80MPa**;
- Coeficiente de *Poisson* = 0.40.

Segundo o MCP, para obter uma fundação F2, serão considerados materiais existentes garantindo a sua recompactação.

De acordo com a metodologia proposta pela SHELL, o módulo de deformabilidade de uma camada de sub-base constituída por material britado (E_{sb}) pode ser obtido a partir da espessura, em mm, da mesma (h_{sb}) e do módulo de deformabilidade da fundação (E_f), através de:

$$E_{sb} = 0.2 \times h_{sb}^{0.45} \times E_f$$

O “Manual de Conceção de Pavimentos para a Rede Rodoviária Nacional” do IEP, indica que os módulos de deformabilidade das camadas de base em material granular britado, podem ser obtidos, através de uma relação linear, a partir dos módulos das camadas granulares subjacentes ($E_b \approx 2 \times E_{sb}$). Para os materiais granulares, considerou-se um Coeficiente de *Poisson* de 0.40. Deste modo, adotou-se para as **camadas de base e sub-base** em Agregado Britado de Granulometria Extensa (ABGE) para efeitos de verificação estrutural dos pavimentos os módulos de deformabilidade apresentados no quadro seguinte:

Módulos de deformabilidade das camadas em ABGE

Tipo de Pavimento	Ef (MPa)	Espessura Sub-base (cm)	Esb (MPa)	Espessura Base (cm)	Eb (MPa)
Pavimento flexível	80	15	150	15	290

Ef-Módulo de deformabilidade da fundação; Esb-Módulo de deformabilidade da camada de sub-base; Eb-Módulo de deformabilidade da camada de base.

As misturas betuminosas a empregar nas soluções de pavimentação (definidas anteriormente) são:

- AC14 surf 35/50 (BB – Betão Betuminoso);
- AC20 bin 35/50 (MB_{base} – Macadame Betuminoso com características de base).

Para as misturas betuminosas, considerou-se um Coeficiente de *Poisson* de 0.35.

As temperaturas de cálculo para as misturas betuminosas foram determinadas a partir das temperaturas médias mensais publicadas pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera, para a estação de Vila Real, referentes ao período de 1981-2010. Com base na temperatura ponderada do ar, calcularam-se as temperaturas de projeto, a utilizar para efeitos de cálculo da capacidade de carga do pavimento, tendo-se para o efeito usado a metodologia da *SHELL*.

O método proposto pela *SHELL* baseia-se na utilização dum ábaco (*CHART RT*), o qual relaciona a temperatura média anual com a espessura das camadas betuminosas, e deste modo obtém-se a temperatura do pavimento a diversas profundidades. Seguidamente, apresentam-se as temperaturas à profundidade representativa do conjunto das camadas de misturas betuminosas pela metodologia mencionada.

Temperatura de projeto para as misturas betuminosas

Temperatura ponderada do ar (°C)	Temperatura ponderada do ar (°C)	Temperatura do pavimento (°C)
15.2	AC14 surf 35/50	23.6
	AC20 base 35/50	22.9

O cálculo do tráfego médio diário anual de pesados (TMDAp) foi estimado com base nos seguintes pressupostos:

- Tráfego médio diário anual de pesados de 20 veículos;
- Distribuição do tráfego pesado pelas vias em função da largura da faixa (total nos dois sentidos para larguras de faixa $\leq 5.0\text{m}$);
- Taxa de crescimento de 1.0%;
- Período de dimensionamento de 20 anos.

Para o cálculo do número acumulado de eixos padrão, o MCP sugere a seguinte expressão:

$$NAEP_{\text{dim}} = 365 \times TMDA_p \times C \times \alpha \times p$$

em que:

- t* - Taxa média de crescimento anual do tráfego pesado (%);
α - Fator de agressividade do tráfego;
p - Período de dimensionamento (anos);

C - Fator de crescimento do tráfego;

TMDAp – Tráfego médio diário anual (veículos pesados/dia).

Determinação do $NAEP_{dim}^{80kN}$

TMDAp/ sentido de circulação	20.0
Coefficiente de agressividade (α)	2.0
Taxa de crescimento anual de tráfego pesado (t)	1.0
Período de dimensionamento (p)	20.0 (2018-2038)
Fator de crescimento do tráfego (C)	0.06
$NAEP_{dim}^{80kN}$	3.2×10^5

TMDAp – Tráfego médio diário anual (veículos pesados/dia); $NAEP_{dim}$ – Número Acumulado de Eixos Padrão para efeitos de dimensionamento – 80 kN

Neste seguimento, foi obtido o seguinte Número Acumulado de Eixos Padrão para efeitos de dimensionamento em 2038: $NAEP_{dim}^{80kN} = 3.2 \times 10^5$.

Com vista à avaliação do comportamento de uma dada estrutura de pavimento, torna-se necessário estabelecer critérios que traduzam os estados limites de ruína do pavimento, tendo-se adotado, no presente estudo, os prescritos pela E.P., definidos em função de um número acumulado de eixos padrão.

Os estados limites de ruína do pavimento considerados são os seguintes:

- Fendilhamento por fadiga relacionado com as extensões elásticas horizontais de tração (ϵ_t) na base das camadas betuminosas (ligadas);
- Deformações permanentes relacionadas com as extensões plásticas verticais de compressão (ϵ_c) no topo dos solos de fundação, que evoluem no tempo com a passagem do tráfego e contribuem para o aumento da profundidade das rodeiras.

A verificação da segurança aos estados limites de ruína do pavimento é efetuada tendo em consideração as tensões/extensões aplicadas e extensões admissíveis:

$$\epsilon_{apl} \leq \epsilon_{adm}$$

A modelação das cargas tem em conta o modelo de *Burmister*, em que é considerado um eixo padrão, e as extensões aplicadas são determinadas recorrendo ao programa *BISAR3.0*.

O modelo de *Burmister* considera que o pavimento é composto por um conjunto de camadas horizontais, contínuas, homogéneas, isotrópicas e elásticas-lineares, assentes sobre um meio semi-infinito, e que na superfície do conjunto de camadas atua uma carga vertical uniformemente distribuída numa área circular.

As extensões admissíveis foram determinadas tendo em conta modelos de degradação associados aos estados limites de ruína, utilizando os critérios propostos pela *SHELL* (no caso do fendilhamento por fadiga na base das camadas betuminosas e nas deformações permanentes no topo da fundação).

- 1) Limitação da extensão máxima de tração na zona inferior das camadas betuminosas, o que visa impedir a rotura por fadiga em tração daquelas camadas durante o período de dimensionamento, através da expressão que traduz a lei de fadiga proposta pela *SHELL*:

$$\varepsilon_t = (0.856 \times V_b + 1.08) \times E^{-0.36} \times NAEP_t^{-0.20}$$

em que,

$NAEP_t$ - Número acumulado de passagens do eixo padrão durante a vida útil do pavimento;

V_b - Percentagem volumétrica de betume da mistura betuminosa;

E - Módulo de deformabilidade da mistura betuminosa (N/m^2).

- 2) Limitação, com base no critério proposto pela *SHELL*, da extensão vertical de compressão no topo da fundação do pavimento, com vista a reduzir a sua contribuição para a ocorrência de deformações permanentes e a consequente formação de cavados de rodeira, da seguinte forma:

$$\varepsilon_c = 1.8 \times 10^{-2} \times NAEP_c^{-0.25}$$

em que, $NAEP_c$ é o número acumulado de passagens do eixo padrão durante o período de vida útil do projeto. O critério considerado admite uma probabilidade de ruína, antes do final do período de vida útil, por deformação permanente da fundação de 5.0%.

Tendo em conta as propriedades mecânicas dos materiais existentes nas estruturas de pavimento dos arruamentos a intervencionar, determinaram-se, recorrendo ao programa de cálculo *BISAR3.0*, os valores que ocorrem quando a mesma é solicitada pela ação de um eixo padrão de 80kN, com um raio de distribuição de 15.0cm e afastamento de 37.6cm entre rodados designadamente as extensões máximas de tração na base das camadas betuminosas (ε'_{adm}) e as extensões máximas de compressão no topo da fundação (ε^c_{adm}).

A partir dos valores das extensões e tensões máximas, e com base nos critérios de dimensionamento enunciados, foi possível determinar, para efeitos de verificação da capacidade de carga, os números acumulados de eixos padrão admissíveis, ou seja, que a estrutura permite suportar antes de ocorrer a rotura por fadiga das camadas betuminosas ($NAEP_{t,adm}$) e por deformação permanente da fundação ($NAEP_{c,adm}$).

Desta forma, é possível efetuar uma análise comparativa entre o volume acumulado de tráfego previsto para o período de vida útil de projeto ($NAEP_{dim}^{80kN}$), e os valores admissíveis determinados pelos critérios relativos aos estados limites de ruína.

Considerando a estrutura de pavimento do tipo flexível tradicional (idêntica à existente), constituídas por camadas de misturas betuminosas, apresenta-se no quadro seguinte a verificação estrutural efetuada recorrendo ao *BISAR3.0*.

Verificação estrutural recorrendo ao *BISAR3.0* – Pavimento flexível.

Deformações/Ações admissíveis				Vida restante (2018-2038)			
$e_t \times 10^6$	$NAEP_t$	$e_c \times 10^6$	$NAEP_c$	$NAEP_{adm}$	$NAEP_{dim}$	Consumo 2038	Ruína por:
228.0	4.10E+0.5	418.3	3.43E+06	4.10E+05	3.21+05	78.0%	Fadiga

e_t – Extensão de tração na base das camadas constituídas por misturas betuminosas;

e_c – Extensão de compressão;

$NAEP$ – Número acumulado de eixos padrão.

A partir da análise dos resultados apresentados acima, verifica-se que, o número acumulado de tráfego determinado, a partir das extensões máximas admissíveis induzidas pela passagem

dos eixos padrão de 80kN, é superior ao valor de tráfego esperado para o período de dimensionamento de 20 anos, assegurando um consumo inferior a 80%.

9.3.1- Transições

Terá de ser efetuada uma transição que permita o encaixe entre o pavimento existente e pavimento novo, prevendo-se o endentamento da camada de desgaste em 6.0m de extensão, e no caso da camada de ligação este endentamento será executado em 3.0m.

10- Obras acessórias

10.1- Rede de abastecimento de água

Conforme indicações recebidas da CMVR, será executada uma nova conduta de abastecimento de água, em PEAD PN10, com diâmetro $\varnothing 75\text{mm}$, no passeio do lado do Quartel. Serão substituídos sete ramais de ligação existentes por novos ramais em PEAD PN10. Não tendo sido enviados indicações sobre os diâmetros dos ramais a repor, é proposta a execução de ramais com diâmetros compreendidos entre $\varnothing 32\text{mm}$ e $\varnothing 50\text{mm}$.

Em síntese, a proposta de intervenção na rede de abastecimento de água, contempla os seguintes trabalhos:

- Nova conduta em PEAD PN10 $\varnothing 75\text{mm}$, numa extensão de 420 metros a executar no passeio junto ao Quartel;
- Substituição de sete ramais existentes em ferro galvanizado ou considerados em mau estado de conservação.

Antes de serem iniciados os trabalhos, deverá ser contactada a respectiva entidade gestora do sistema.

10.2- Infraestruturas elétricas

Relativamente às infraestruturas elétricas, pretende-se a utilização de sistema de iluminação com tecnologia LED (substituindo o atual sistema de iluminação pública).

Nas passeadeiras será prevista iluminação dedicada através de colunas de iluminação com 4m de altura, reforçando a segurança dos peões.

Na Avenida RI13, será mantida a iluminação no separador central, que será alargado, substituindo as luminárias por LED. As colunas serão pintadas na cor preta.

Serão respeitados os níveis de iluminação de acordo com a classificação das zonas a iluminar, conforme as normas aplicáveis.

O estudo relativo a **Infraestruturas Elétricas** é apresentado em volume individualizado.

10.3- Estruturas de suporte (estrutura de betão em alargamento de passeio)

No âmbito das obras acessórias refere-se a construção de uma estrutura de betão-armado (laje de betão apoiada no muro existente e numa viga longitudinal, suportada por pilares de betão) entre o **Pk 0+195** e **Pk 0+255**, garantindo o alargamento do passeio existente. Como anteriormente referido, esta viga será “invertida” assegurando também as funções de guarda-corpos de peões. Deste modo garante-se a compatibilização da solução proposta com a situação existente, procurando-se assim preservar a unidade do aspeto visual na zona intervencionada.

A estrutura a construir será constituída por fundações diretas, muros de suporte e pilares, nos quais se apoiam lajes maciças em betão-armado.

10.3.1- Especificações de projeto nos termos do Decreto-Lei nº301/2007

10.3.1.1- Vida útil pretendida

A vida útil pretendida para a presente construção é de 50 anos. Durante o prazo de garantia da obra, as operações de inspeção e observação da estrutura serão asseguradas pelo empreiteiro. Após este prazo, deverá o Dono de Obra promover inspeções anuais à estrutura.

10.3.1.2- Classe de inspeção

A classe de inspeção a aplicar na construção desta estrutura de betão é a **classe 2**. Assim sendo é obrigatória a verificação da resistência à compressão dos betões, pelo utilizador (empreiteiro), através dos ensaios de identidade previstos na NP EN 206-1, e a aceitação das armaduras de aço, também pelo utilizador, através da inspeção e dos ensaios de receção previstos na NP ENV 13670-1. A amostragem poderá ser efetuada, no local de entrega destes produtos na obra, pelo produtor (poderá ser empresa de betão pronto ou o próprio empreiteiro) sob o controlo do utilizador (empreiteiro).

A supervisão da construção da estrutura de betão requerida pela NP ENV 13670-1 compete ao diretor técnico da obra.

10.3.1.3- Materiais

Todos os materiais utilizados na obra serão da melhor qualidade, adequados aos fins em vista, obedecendo às características mínimas exigidas pela regulamentação em vigor.

Particularmente, destacamos os cuidados especiais a ter na confeção e aplicação do betão, devendo os respetivos inertes e as dosagens de água e cimento serem de modo a permitir a obtenção de betões da classe C30/37. O betão das zonas enterradas terá a composição adequada ao meio agressivo com o qual estarão em permanente contacto, mediante a adição dos hidrofugantes apropriados.

Em peças de betão armado os requisitos fundamentais, em conformidade com a NP EN 206-1, serão os seguintes:

	Geral	Zonas EnterradasI
Vida útil pretendida (anos)	50	50
Classe de exposição	XC1 (P)	XC2 (P)
Mínimo recobrimento nominal (mm)	30	40
Classe de resistência à compressão	C25/30	C25/30
Dimensão máxima do agregado	Dmax22	Dmax22
Classe de teor máximo de cloretos	Cl 0.40	Cl 0.40
Classe de consistência	S3	S3

O betão de regularização e enchimento será da classe C16/20.

Os aços das armaduras do betão armado serão das classes indicadas nas partes desenhadas do projeto - A500NR.

De acordo com o Decreto-Lei nº390/07 de 10 de Dezembro os aços para armaduras de betão armado deverão ser certificados por entidade acreditada para o efeito.

10.3.2- Bases de cálculo e regulamentação

Todos os cálculos foram elaborados de acordo com as teorias da Resistência dos Materiais, obedecendo às prescrições regulamentares Portuguesas em vigor, nomeadamente:

- Regulamento de Segurança e Ações para Estruturas de Edifícios e Pontes (RSA);
- Regulamento de Estruturas e Betão Armado e Pré-Esforçado (REBAP);
- Decreto-Lei nº301/2007 de 23 de Agosto - Estabelece as condições a que deve obedecer a especificação e produção dos betões de ligantes hidráulicos, assim como as disposições relativas à execução das estruturas de betão;
- Decreto-Lei nº390/2007 de 10 de Dezembro - Estabelece a obrigatoriedade de certificação dos produtos em aço utilizados como armaduras em betão, para efeitos da sua importação ou colocação no mercado, e revoga o Decreto-Lei n.º 128/99, de 21 de Abril;

- NP EN 206-1 Betão: Parte 1 - Especificação, desempenho, produção e conformidade;
- NP ENV 13670-1 Execução de estruturas em betão: Parte 1 - Regras gerais;
- Especificações Técnicas e Normas Portuguesas em vigor.

No que diz respeito às deformações impostas foi tido em consideração o prescrito no Eurocódigo 2.

Na sequência dos cálculos foram utilizados programas de cálculo automático de estruturas de betão armado.

10.3.3- Ações

10.3.3.1- Ações permanentes

As ações permanentes foram avaliadas tendo em consideração as dimensões reais dos diferentes elementos estruturais e os pesos volúmicos correspondentes. As ações permanentes consideradas foram o peso próprio das lajes, peso dos revestimentos.

As cargas permanentes, devidas aos revestimentos, consideradas para cálculo foram as seguintes:

- Revestimentos na laje de cobertura: 3.0KN/m²
- Peso específico betão: 25.0KN/m³

10.3.3.2- Ações variáveis

Sobrecargas

As sobrecargas regulamentares consideradas foram as definidas no Art. 41º do R.S.A. para um veículo tipo da Classe I.

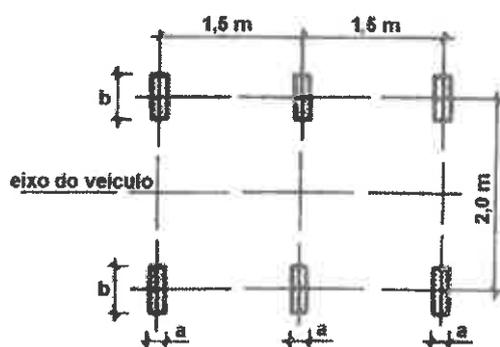
Foram consideradas as seguintes combinações de carga: Veículo de três eixos equidistantes, cada um de duas rodas, com a disposição e dimensões indicadas na planta abaixo. As Ações

Q transmitidas por cada eixo e as dimensões, a e b, das superfícies de contato das rodas são as seguintes:

$$Q=200.0\text{KN}$$

$$a=0.2\text{m}$$

$$b=0.6\text{m}$$



Sobrecarga constituída por uma ação uniformemente distribuída, q_1 , e por uma única ação transversal com distribuição linear e uniforme, q_2 , cujos valores são os seguintes:

$$q_1=4.0\text{KN/m}^2$$

$$q_2=50.0\text{KN/m}$$

Ações horizontais

Para o estudo das ações horizontais a modelação da estrutura foi feita considerando os vários pórticos que constituem a estrutura, com todas as suas particularidades.

Vento

Considerou-se que a estrutura se situa na zona A com rugosidade aerodinâmica do tipo II da legislação Portuguesa (RSA, artº 20º a 25º).

Os elementos complementares e resultados da ação do vento são os que constam das folhas de cálculo automático.

Sismo

O estudo da ação sísmica foi feito de acordo com os artigos 28º a 32º do R.S.A.

A estrutura foi considerada na zona D de acordo com o RSA. O terreno foi considerado do tipo II.

Tomou-se para coeficiente de comportamento 2.5 que corresponde a uma estrutura em pórtico de ductilidade normal e coeficiente de amortecimento 5%.

Os valores reduzidos da ação sísmica são nulos.

Os elementos complementares e resultados da ação sísmica são os que constam das folhas de cálculo automático.

10.3.4- Combinações de ações

Todos os elementos estruturais foram dimensionados para as combinações de ações fundamentais definidas no RSA.

Os coeficientes de segurança relativos às ações utilizados foram:

$\gamma_g = 1,5$, no caso de a ação permanente ter efeito desfavorável

$\gamma_g = 1,0$, no caso de a ação permanente ter efeito favorável

$\gamma_g = 0,0$, no caso do impulso de terra ter efeito favorável.

$\gamma_q = 1,5$, para todas as ações variáveis.

Foram definidas todas as combinações possíveis, considerando as diversas ações variáveis de base: sobrecarga, vento e sismo.

Foram usados os valores dos coeficientes ψ definidos no RSA para obter os valores reduzidos das ações variáveis.

Na verificação da segurança em relação aos estados limites últimos que não envolvam perda de equilíbrio ou fadiga foram consideradas combinações fundamentais:

$$Sd = \sum_{i=1}^m SGik + \gamma q \left[SQ1k + \sum_{j=2}^n \Psi 0_j SQjk \right]$$

no caso da variável de base ser a ação sísmica,

$$Sd = \sum_{i=1}^m SGik + \gamma q SEk + \sum_{j=2}^n \Psi 2_j SQjk$$

Na verificação da segurança em relação aos estados limites de utilização foram consideradas combinações frequentes, sendo que em cada combinação intervêm as ações permanentes quantificadas pelos seus valores médios (Gm), a ação variável considerada como ação de base da combinação quantificada pelo seu valor frequente ($\Psi 1Qk$) e as restantes ações variáveis quantificadas pelos seus valores quase permanentes ($\Psi 2Qk$).

10.3.5- Cálculos

Os cálculos efetuados tiveram em consideração o impulso das terras para um peso específico $\gamma=18.0\text{KN/m}^3$, ângulo de atrito interno $\phi=30^\circ$ e uma sobrecarga no terraplano de 10.0KN/m^2 .

Foi considerada uma tensão admissível no terreno de 0.3MPa (3.0kgf/cm^2), que deverá ser confirmada em obra aquando da abertura de fundações. A fundação dos pilares deverá ser realizada à cota de fundação do muro existente.

Nas peças desenhadas apresentam-se os detalhes construtivos associados à estrutura de betão proposta.

10.4- Integração paisagística/revestimento vegetal

De um modo genérico é prevista a plantação de árvores em alinhamento (no passeio nascente), nos locais indicados no projeto. Considera-se ainda a colocação de terra vegetal e o

espalhamento de sementeiras (sementeira manual), incluindo fornecimento de espécies, preparação e adubação do solo, no separador central e ilhéus definidos no projeto.

11- Sinalização e segurança

11.1- Considerações gerais

No presente projeto estão previstos os trabalhos referentes à sinalização horizontal e à sinalização vertical:

- i) A sinalização horizontal composta fundamentalmente por marcas rodoviárias longitudinais, contínuas e descontínuas, marcas transversais nas zonas de encontro de vias, além de outros símbolos, como sejam os casos de triângulos de cedência de prioridade e raias oblíquas (de acordo com a “Norma de Marcas Rodoviárias (JAE P13.1.2/95)” e o Regulamento de Sinalização de Trânsito (Decreto Regulamentar 22-A/98), inclui-se ainda as marcas associadas à faixa ciclável;
- ii) A sinalização vertical, que emprega vários tipos de sinais constantes do Regulamento de Sinalização de Trânsito (nomeadamente os sinais de perigo, os de regulamentação, os de indicação e outros) e a sinalização vertical de orientação.

As dimensões utilizadas para a sinalização horizontal e vertical foram tomadas de acordo com as características da faixa a sinalizar, nomeadamente no que diz respeito ao número de vias e à velocidades permitidas.

Pretende-se dotar as vias de um ambiente rodoviário com características marcadamente urbanas. O estreitamento das faixas de rodagem e o alargamento de passeios contribuirão para a alteração do ambiente rodoviário pretendido e para uma redução da velocidade de circulação automóvel.

Desta forma, considera-se necessário o levantamento/ajustamento pontual da sinalização existente e a instalação de sinalização vertical e horizontal por forma a conferir à via o ambiente urbano pretendido, em coerência com o que se pretende implementar na cidade.

Quanto à sinalização horizontal, decorrendo dos trabalhos de pavimentação e alteração dos perfis transversais tipo em algumas das zonas de intervenção face à situação existente, foram definidas marcas compatíveis com o ambiente urbano que se pretende introduzir.

11.2- Sinalização horizontal

11.2.1- Características gerais

A sinalização horizontal, consta de um conjunto de marcas rodoviárias, em pintura branca refletorizada, do tipo longitudinal, transversal ou outra, adequadas às características próprias das vias em estudo. Foram definidas as dimensões das marcas rodoviárias tendo em consideração as características da via a sinalizar, encontrando-se sintetizadas nos quadros à frente apresentados. Estas marcas inscritas no pavimento serão pintadas em material termoplástico com características refletoras e deverão obedecer às disposições construtivas em vigor e na sua ausência ao mencionado nas Condições Técnicas.

11.2.2- Linhas longitudinais

11.2.2.1- Contínuas

Neste projeto utilizaram-se as linhas contínuas desempenhando as seguintes funções:

- Delimitação marginal da faixa de rodagem quer em vias com faixas separadas (uma para cada sentido), quer em faixa única. A sua nomenclatura no projeto será (G);
- Separação absoluta de vias numa única faixa de rodagem com sentidos opostos de circulação. A sua nomenclatura no projeto será (LBC);

11.2.2.2- Descontínuas

As linhas descontínuas foram utilizadas para:

- Separação das vias numa faixa de rodagem sendo a nomenclatura de projeto (LBT);

- Delimitação da faixa de rodagem nas zonas de intersecção com outras vias, o que corresponde a ter guias interrompidas, sendo a nomenclatura de projeto (LBTg).

11.2.2.3- Geometria

Atendendo às funções atrás referidas, e de acordo com o tipo de via a sinalizar, adotaram-se para as linhas longitudinais as características geométricas indicadas no quadro seguinte:

Funções e características geométricas das linhas longitudinais

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Separação absoluta de vias	Contínua	0.12	---	---	LBC (0.12)
Identificação de corredor de circulação BUS	Contínua	0.20	---	---	LBC (0.20)
Delimitação de faixa ciclável	Contínua	0.10	---	---	LBCc (0.10)
Identificação de via "banlizada"	Contínua	0.30	---	---	LBCc (0.30)
Delimitação da faixa de rodagem	Contínua	0.15	---	---	G (0.15)
Guiamento em cruzamentos, entroncamentos, estacionamento e corredor BUS	Descontínua	0.20	1.5	2.0	LBTg (0.20) 1.5/2
Delimitação da faixa ciclável em cruzamentos, entroncamentos e zonas de estacionamento	Descontínua	0.10	2.0	5.0	LBTc (0.10) 2/5
Permissão de viragens à esquerda em cruzamentos, entroncamentos e outros acessos	Descontínua	0.12	1.00	1.00	LBT (0.12) 1/1

11.2.3- Linhas transversais

Atendendo às funções atrás referidas, e de acordo com o tipo de via a sinalizar, adotaram-se para as linhas transversais as características geométricas indicadas no quadro seguinte:

Funções e características geométricas das linhas transversais

Função	Tipo de Linha	Largura (m)	Traço (m)	Espaço (m)	Símbolo
Linha descontínua de cedência de prioridade	Descontínua	0.30	0.40	0.30	LBTc (0.30) 0.40/0.30

11.2.4- Ilhas ou zonas raiadas

As zonas raiadas são constituídas por barras oblíquas definindo áreas cujo limite é normalmente constituído por linhas contínuas, axiais ou delimitadoras de vias de trânsito ou que dão continuidade a guias. Definem “zonas mortas”, normalmente não utilizáveis do pavimento, devendo as raias oblíquas estar inclinadas de modo a afastar o tráfego das áreas que delimitam.

Nas intersecções de nível é previsto o contorno da totalidade de ilhas com raias oblíquas exceto se a berma apresentar largura inferior a 1.0m. Os critérios utilizados na definição na linha contínua de delimitação e das barras estão definidos em desenho de pormenor.

É considerada também a pintura de passeadeiras de peões em pintura termoplástica, de acordo com o indicado nas peças desenhadas.

11.2.5- Símbolos

11.2.5.1- Triângulo de cedência de prioridade

É considerada a pintura de triângulos de cedência de prioridade, de acordo com as peças desenhadas. O triângulo de cedência de prioridade é deformado no sentido do comprimento, e o vértice mais agudo é dirigido para o condutor. As suas dimensões variam de acordo com a velocidade praticada no local da sua colocação, sendo neste caso de considerar um comprimento de 2.0m de comprimento.

11.3- Sinalização vertical de código

11.3.1- Considerações gerais

A sinalização vertical de código é constituída por sinais de diferentes tipos e formatos, que obedecem à descrição e pormenorização realizada na legislação Portuguesa sobre a matéria. Prevê-se a colocação e reposicionamento de sinais de trânsito, em conformidade com o RST e atendendo aos documentos base emitidos pelo INIR/IMT que apresentam sugestões de boa prática, coerência e uniformização.

Preconiza-se a colocação pontual de sinais de trânsito, nomeadamente sinais de informação. Os sinais terão um diâmetro ou um lado, consoante forem respetivamente circulares, triangulares, retangulares ou octogonais de 0.70m.

A implantação ou eventual reposicionamento dos sinais deverá obedecer à localização indicada e aos preceitos regulamentares. A fixação dos postes ao solo será feita através de um maciço de fundação com as características indicadas nos desenhos de pormenor ou outros dispositivos que venham a ser indicados pela fiscalização. A altura dos prumos visível dos sinais de código deverá ser de 2.20m.

11.3.2- Características gerais dos sinais – Sinais novos

Os sinais novos serão refletorizados, devendo os materiais e técnicas a utilizar na respetiva pintura e refletorização garantir a retro reflexão a uma distância não inferior a 400m.

11.3.2.1- Placas, postes de fixação e peças de ligação – Sinais novos a reposicionar

As placas devem ser fabricadas em chapa de ferro polido com espessura de 1.8+0.2mm, dotadas de proteção anticorrosiva com acabamento em tela retrorrefletora pela frente e pintadas no tardo com a cor cinzenta adotada pela IP, devendo o seu fabrico observar as prescrições indicadas no Caderno de Encargos.

Os postes de fixação serão em formato tubular, com as dimensões que constam nas peças desenhadas, de secção CHS de diâmetro 60.8x3.25mm.

As charneiras serão em chapa de aço galvanizado de 3mm de espessura. Os parafusos, anilhas e porcas serão de formatos e dimensões normalizadas e adequadas para o efeito. Estes elementos de ligação terão como acabamento e proteção contra a corrosão uma zincagem por galvanização a frio.

11.4- Sinalização vertical de orientação

11.4.1- Dimensões, inscrições e localização

Nas peças desenhadas indicam-se as dimensões dos painéis e setas considerados neste projeto bem como as inscrições que devem conter e, ainda, os locais onde devem ser colocados. O seu posicionamento no perfil transversal das vias deverá obedecer aos preceitos regulamentares em vigor.

Todos os pormenores dos painéis estão de acordo com a legislação portuguesa sobre a matéria.

11.4.2- Critérios de dimensionamento do lettering

Para o dimensionamento das setas direcionais em secção corrente foram adotadas velocidades de projeto compreendidas entre 40-60km/h.

Assim, e em conformidade com o estipulado no capítulo 5.1 da “**NORMA DE SINALIZAÇÃO VERTICAL DE ORIENTAÇÃO**” (JAE P13.1.1/92), existirão as seguintes alturas de letra para as setas direcionais (S’s):

Altura de letra maiúscula em setas direcionais do tipo S’s	
Velocidades (km/h)	Altura da letra maiúscula H (cm)
40 - 60	14

11.5- Guardas de segurança

Por estarmos na presença de arruamentos urbanos onde o limite de velocidade é de 50km/h e tendo presente o definido no documento base do INIR: “Sistemas de Retenção Rodoviários – Manual de Aplicação”, não se considera a aplicação de guardas de segurança para veículos nos troços a intervencionar.

11.6- Normas e regulamentos

Todos os materiais a utilizar nos vários elementos, bem como os processos de execução e ensaios deverão obedecer ao estipulado em todos os Regulamentos, Normas e Especificações do LNEC em vigor que interessem à conceção e execução dos elementos de sinalização e de equipamentos de segurança a instalar na via; deverão ainda satisfazer as prescrições indicadas no Caderno de Encargos e a EN1317 sendo que esta se sobrepõe a todos os desenhos de pormenor apresentados.

12- Medições/Estimativa orçamental

Apresentam-se em anexo as medições detalhadas de todos os trabalhos a realizar, respeitantes a cada um dos capítulos definidos. A estimativa orçamental, elaborada com base nos preços correntes da região para o mesmo tipo de trabalhos, é apresentada em volume individualizado.

Lisboa, novembro de 2018

Pela ELSAMEX PORTUGAL,

Diretor do Projeto



(Luís Legoinha)

Diretor Técnico



(Pedro Nascimento)

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL

Empreitada:

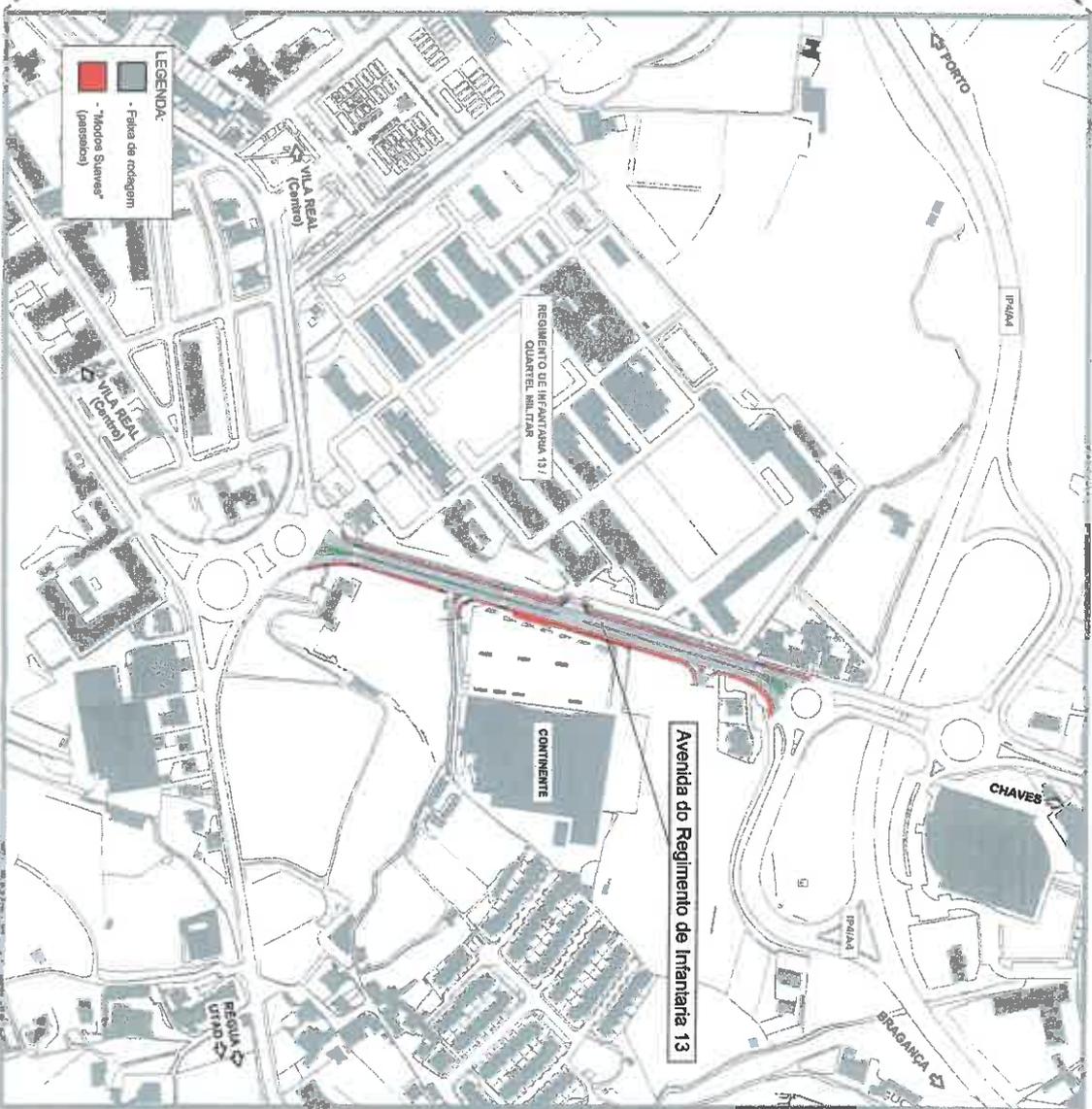
**REQUALIFICAÇÃO DOS EIXOS PEDONAIS ESTRUTURANTES CENTRO CIDADE - HOSPITAL E DO NORTE DA CIDADE
"AVENIDA RI 13"**

PROJETO DE EXECUÇÃO

Código	Designação dos Trabalhos	RESUMO ORÇAMENTAL			
01	TERRAPLENAGEM				5 795,50 €
02	DRENAGEM				11 626,00 €
03	PAVIMENTAÇÃO				201 366,60 €
04	OBRAS ACESSÓRIAS				156 296,94 €
05	EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA				9 403,11 €
06	DIVERSOS				6 000,00 €
TOTAL:					390 488,15 €



ESBOÇO TOPOGRÁFICO



PLANTA SÍNTESE DE INTERVENÇÃO

Esc.: A1 - 1/2000
Esc.: A3 - 1/4000

[Handwritten signatures]

Projeto	LUIS	AR
Coordenador	Cláudio Pereira	AR
Arquiteto	Roberto Monteiro	AR
Engenheiro		AR

Localização		
Destino		
Uso		
AS REGRAS		

INVESTIMENTOS VISUAIS
ESBOÇO CONCEPTUAL
PLANTA SÍNTESE DE INTERVENÇÃO

Projeto	5.ER.100.1/10.A
Rev.	A
Data	07/01
Folha	11
Total	2018



ANEXO I DO CADERNO DE ENCARGOS

Locais previstos para fornecimento de Gás Natural

CONCURSO FORNECIMENTO GÁS NATURAL 2019
MUNICÍPIO DE VILA REAL - NIF: 506359670

GÁS NATURAL - Ligação em BP (Baixa Pressão) <= 10.000m ³ /ano			
NOME DA INSTALAÇÃO	MORADA	CUI - Código Universal da Instalação de Gás	Escalão de consumo
Apartamento T4, Fração I	Rua Adelino Samardã, Bloco B, Entrada 10, 3º Esq.	PT1702000003124417WM	Escalão 2
Escola do Corgo	Rua do Corgo, Vila Real	PT1702000003126748BJ	Escalão 4
Jardim de Infância nº 1 do Bairro S. Vicente de Paula (antigo)	Rua Stuart Carvalhais, Jardim de Infância, n.º 1 (Bairro S. Vicente de Paula), N. Sra Conceição, U. Freg. Vila Real, 5000-444 Vila Real	PT1702000003103217TB	Escalão 1
Jardim de Infância nº 2 (e Biblioteca) do Bairro S. Vicente de Paula (novo)	Bairro S. Vicente de Paula, s/ n, Jardim de Infância n.º 2, N. Sra da Conceição, U. Freg. Vila Real, 5000-406 Vila Real	PT1702000003111455JS	Escalão 4
EB1 e JI Timpeira	Rua da Levada, Escola das Flores (Timpeira), Flores, Borbela, 5000 Vila Real	PT1702000003126289ZZ	Escalão 4
Pavilhão G2 do Centro Escolar das Árvores	Rua da Fonte Nova, Vila Real, 5000-540 Vila Real	PT1702000003131750ER	Escalão 2
Centro Escolar das Árvores	Rua da Fonte Nova, Centro Escolar das Árvores, Vila Real, 5000-540 Vila Real	PT1702000003128496HJ	Escalão 4
Agência de Ecologia Urbana	Rua do Corgo, Bairro dos Ferreiros, U. Freg. Vila Real, 5000-617 Vila Real	PT1702000003127004EQ	Escalão 3

GÁS NATURAL - Ligação em BP (Baixa Pressão) > 10.000m ³ /ano e <100.000m ³ /ano		
NOME DA INSTALAÇÃO	MORADA	CUI - Código Universal da Instalação de Gás
Teatro Municipal de Vila Real	Alameda de Grasse, S. Pedro, Vila Real, 5000-703 Vila Real	PT1702000003109198FN
Escola EB1 do Bairro S. Vicente de Paula	Bairro S. Vicente de Paula, Escola Básica EB1, N. Sra. da Conceição, U. Freg. Vila Real, 5000-406 Vila Real	PT1702000003103031SD
Centro Escolar da Araucária no Bairro Francisco Sá Carneiro	Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, Centro Escolar da Araucária, S. Pedro, U. Freg. Vila Real	PT1702000003109197FB
Pavilhão de Desportos de Vila Real (Central de Camionagem)	Av. Cidade de Orense, S. Pedro, U. Freg. Vila Real	PT1702000003126466EF

GÁS NATURAL - Ligação em BP (Baixa Pressão) > 100.000m ³ /ano		
NOME DA INSTALAÇÃO	MORADA	CUI - Código Universal da Instalação de Gás
Piscinas Municipais Cobertas de Vila Real	Rua Diogo Diãs Ferreira, Piscinas Municipais Cobertas, N. Sra. da Conceição, U. Freg. Vila Real	PT1702000003102178RF

Aquisição de Gás Natural para 2019 - Valor estimado "Energia Ativa"

DESIGNAÇÃO	Tarifário "EDP Comercial"	VILA REAL	
		Energia	Sub-Total
CONSUMOS EM BP > 100 000 m3			
Energia Ativa (Opção Tarifária Mensal)			
Vazio	0,03189 €/kWh	27 366,00 kWh	872,67 €
Fora de vazio	0,03189 €/kWh	1 636 883,00 kWh	52 198,56 €
CONSUMOS EM BP > 10 000 m3 e <= 100 000 m3			
Energia Ativa (Opção Tarifária Mensal)			
Vazio	0,03189 €/kWh	85,00 kWh	2,71 €
Fora de vazio	0,03189 €/kWh	799 523,00 kWh	25 495,99 €
CONSUMOS EM BP ATÉ 10 000 m3			
Energia Ativa			
Escalão 1 (0m3-220m3)	0,03189 €/kWh	2 253,00 kWh	71,85 €
Escalão 2 (221m3-500m3)	0,03189 €/kWh	6 982,00 kWh	222,65 €
Escalão 3 (501m3-1.000m3)	0,03189 €/kWh	10 937,00 kWh	348,77 €
Escalão 4 (1.001m3-10.000m3)	0,03189 €/kWh	328 161,00 kWh	10 464,73 €
TOTAIS s/IVA		2 812 190,00 kWh	89 677,93 €



GÁS NATURAL - Ligação em BP (Baixa Pressão) > 10.000m ³ /ano e <100.000m ³ /ano							
NOME DA INSTALAÇÃO	MORADA	CUI - Código Universal da Instalação de Gás	CONSUMO ANUAL ESTIMADO (kWh)				ATUAL FORNECEDOR
			Vazio - Mês de Agosto	Fora de Vazio - Restantes 11 meses	Sub-Total		
Teatro Municipal de Vila Real	Alameda de Grasse, S. Pedro, Vila Real, 5000-703 Vila Real	PT1702000003109198FN	0 kWh	319 752 kWh	319 752 kWh	EDP Comercial	
Escola EB1 do Bairro S. Vicente de Paula	Bairro S. Vicente de Paula, Escola Básica EB1, N. Sra. da Conceição, U. Freg. Vila Real, 5000-406 Vila Real	PT1702000003103031SD	0	201 292 kWh	201 292 kWh	EDP Comercial	
Centro Escolar da Araucária no Bairro Francisco Sá Carneiro	Bairro Dr. Francisco Sá Carneiro, Centro Escolar da Araucária, S. Pedro, U. Freg. Vila Real	PT1702000003109197FB	85 kWh	153 119 kWh	153 204 kWh	EDP Comercial	
Pavilhão de Desportos de Vila Real (Central de Camionagem)	Av. Cidade de Orense, S. Pedro, U. Freg. Vila Real	PT1702000003126466EF	0 kWh	125 360 kWh	125 360 kWh	EDP Comercial	
TOTAIS			85 kWh	799 523 kWh	799 608 kWh		

GÁS NATURAL - Ligação em BP (Baixa Pressão) > 100 001m ³ /ano							
NOME DA INSTALAÇÃO	MORADA	CUI - Código Universal da Instalação de Gás	CONSUMO ANUAL ESTIMADO (kWh)				ATUAL FORNECEDOR
			Vazio - Mês de Agosto	Fora de Vazio - Restantes 11 meses	Sub-Total		
Piscinas Municipais Cobertas de Vila Real	Rua Diogo Dias Ferreira, Piscinas Municipais Cobertas, N. Sra. da Conceição, U. Freg. Vila Real	PT1702000003102178RF	27 366 kWh	1 636 883 kWh	1 664 249 kWh	EDP Comercial	
TOTAIS			27 366 kWh	1 636 883 kWh	1 664 249 kWh		



ANEXO II DO CADERNO DE ENCARGOS

FORNECIMENTO DE GÁS NATURAL PARA 2019 - Recolha de Dados

ENTIDADE: MUNICÍPIO DE VILA REAL - NIF: 506359670

NOME DA INSTALAÇÃO	MORADA	CUI - Código Universal da Instalação de Gás	CONSUMO ANUAL ESTIMADO (kWh)				ATUAL FORNECEDOR
			Escalão 1 (0m3-220m3)	Escalão 2 (221m3-500m3)	Escalão 3 (501m3-1.000m3)	Escalão 4 (1.001m3-10.000m3)	
Apartamento T4, Fração I	Rua Adelino Samardá, Bloco B, Entrada 10, 3ª Esq.	PT1702000003124417WM	-----	4 636 kWh	-----	-----	EDP Comercial
Escola do Corgo	Rua do Corgo, Vila Real	PT1702000003126748BJ	-----	-----	-----	72 832 kWh	EDP Comercial
Jardim de Infância nº 1 do Bairro S. Vicente de Paula (antigo)	Rua Stuart Carvalhais, Jardim de Infância, n.º 1 (Bairro S. Vicente de Paula), N. Sra Conceição, U. Freg. Vila Real, 5000-444 Vila Real	PT1702000003103217TB	2 253 kWh	-----	-----	-----	EDP Comercial
Jardim de Infância nº 2 (e Biblioteca) do Bairro S. Vicente de Paula (novo)	Bairro S. Vicente de Paula, s/ n, Jardim de Infância n.º 2, N. Sra da Conceição, U. Freg. Vila Real, 5000-406 Vila Real	PT1702000003111455JS	-----	-----	-----	89 416 kWh	EDP Comercial
EB1 e JI Timpeira	Rua da Levada, Escola das Flores (Timpeira), Flores, Borbela, 5000 Vila Real	PT1702000003126289ZZ	-----	-----	-----	46 407 kWh	EDP Comercial
Pavilhão G2 do Centro Escolar das Árvores	Rua da Fonte Nova, Vila Real, 5000-540 Vila Real	PT1702000003131750ER	-----	2 346 kWh	-----	-----	EDP Comercial
Centro Escolar das Árvores	Rua da Fonte Nova, Centro Escolar das Árvores, Vila Real, 5000-540 Vila Real	PT1702000003128496HU	-----	-----	-----	119 506 kWh	EDP Comercial
Agência de Ecologia Urbana	Rua do Corgo, Bairro dos Ferreiros, U. Freg. Vila Real, 5000-617 Vila Real	PT1702000003127004EQ	-----	-----	10 937 kWh	-----	EDP Comercial
TOTAIS			2 253 kWh	6 982 kWh	10 937 kWh	328 161 kWh	

AQUISIÇÃO DE GÁS NATURAL PARA 2019 - PREÇO TOTAL ESTIMADO PARA O MUNICÍPIO DE VILA REAL

NOTA: Ano Gás definido pela ERSE: Julho 2018 a Junho 2019

DESIGNAÇÃO		Valores Estimados/ano		Tarifa de acesso às redes Ano Gás 2018-2019		Tarifário do Comercializador		Preço Final s/IVA	
INSTALAÇÕES LIGADAS EM "BAIXA PRESSÃO (BP)" COM CONSUMOS ATÉ 10.000m3/ANO (inclusive)									
Energia	Escalão 1 (0m3-220m3)	2 253 kWh	0,033470 €/kWh (a)	0,03189 €/kWh	147,25 €				
	Escalão 2 (221m3-500m3)	6 982 kWh	0,030121 €/kWh (a)	0,03189 €/kWh	432,95 €				
	Escalão 3 (501m3-1.000m3)	10 937 kWh	0,027229 €/kWh (a)	0,03189 €/kWh	646,57 €				
	Escalão 4 (1.001m3-10.000m3)	328 163 kWh	0,026480 €/kWh (a)	0,03189 €/kWh	19 154,43 €				
Termo Tarifário Fixo	Escalão 1 (0m3-220m3)	1 inst	0,20 €/mês		2,40 €				
	Escalão 2 (221m3-500m3)	2 inst	0,90 €/mês		21,60 €				
	Escalão 3 (501m3-1.000m3)	1 inst	1,93 €/mês		23,16 €				
	Escalão 4 (1.001m3-10.000m3)	4 inst	2,67 €/mês		128,16 €				
Tarifa de uso da rede de transporte por ponto de entrada - Terminal GNL: Capacidade Contratada -Produto Anual		95-4,337 kWh	0,00033369 €/kWh/dia/dia		116,24 €				
INSTALAÇÕES LIGADAS EM "BAIXA PRESSÃO (BP)" COM CONSUMOS SUPERIORES A 10.000m3/ANO E INFERIORES A 100.000m3/ANO									
Energia (Opção Tarifária Mensal)	Vazio	55 kWh	0,010628 €/kWh (a)	0,03189 €/kWh	3,61 €				
	Fora de Vazio	759 523 kWh	0,016074 €/kWh (a)	0,03189 €/kWh	38 347,52 €				
Termo Tarifário Fixo (Mensal)		4 inst	59,36 €/mês		2 849,28 €				
Tarifa de uso da rede de transporte por ponto de entrada - Terminal GNL: Capacidade Contratada -Produto Anual		7190,7068 kWh	0,00033369 €/kWh/dia/dia		266,82 €				
INSTALAÇÕES LIGADAS EM "BAIXA PRESSÃO (BP)" COM CONSUMOS SUPERIORES OU IGUAIS A 100.001m3/ANO									
Energia (Opção Tarifária Mensal)	Vazio	27 366 kWh	0,007293 €/kWh (a)	0,03189 €/kWh	1 072,25 €				
	Fora de Vazio	1 636 883 kWh	0,012739 €/kWh (a)	0,03189 €/kWh	73 050,81 €				
Termo Tarifário Fixo (Mensal)		1 inst	322,02 €/mês		3 864,24 €				
Tarifa de uso da rede de transporte por ponto de entrada - Terminal GNL: Capacidade Contratada -Produto Anual		4559,5863 kWh	0,00033369 €/kWh/dia/dia		555,34 €				
Imposto Especial sobre o consumo de Gás Natural		2 812 194 kWh	0,00247300 €/kWh		6 954,55 €				
SUB-TOTAL					147 637,18 €				
IVA 23%					33 956,55 €				
TOTAL					181 593,73 €				

(a) Valor da Tarifa definido pela ERSE que inclui: Uso Global do Sistema; Rede Transporte; Rede de Distribuição MP-BP; Rede Distribuição BP

ENERGIA ATIVA	Preço Final s/IVA	71,85 €
		222,65 €
		348,77 €
		10 464,73 €
TOTAL 1		11 108,00 €

		2,71 €
		25 495,99 €
TOTAL 2		25 498,70 €

		872,67 €
		52 198,56 €
TOTAL 3		53 071,23 €

TOTAL (1+2+3)		89 677,93 €
----------------------	--	--------------------



EDITAL Nº 9/2019

RUI JORGE CORDEIRO GONÇALVES DOS SANTOS, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL-----

--- Nos termos e para efeitos do disposto no artigo n.º 56º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, se publicam as deliberações tomadas por esta Câmara Municipal na sua reunião ordinária nº 4/19, de 18/02/2019 destinadas a ter eficácia externa, as quais constam da ata que se anexa. -----

-----Para constar se publicam este e outros de igual teor, nos locais de estilo. -----

-----Vila Real e Câmara Municipal, 18 de fevereiro de 2019.-----

O Presidente da Câmara Municipal,

(Rui Jorge Cordeiro Gonçalves dos Santos)





Certidão de afixação

Maria de Fátima Aguiar Gradiz Sanches, Coordenadora Técnica do Departamento Administrativo e Financeiro da Câmara Municipal de Vila Real, certifica que afixou nos lugares do costume, o Edital nº 9/2019 da Câmara Municipal de Vila Real, sobre a Ata nº 4/19, de 18/02/2019 da reunião ordinária da Câmara Municipal.

Por ser verdade e para os devidos efeitos, passo a presente que assino e autêntico.

Vila Real, 25 de fevereiro de 2019

A Coordenadora Técnica,