

# REDE CICLÁVEL DO BARREIRO

---

Volume 2 - Anexos



Rede Ciclável  
do Barreiro

Outubro de 2015

## ÍNDICE

ANEXO I – DESENHOS	3
ANEXO II – PLANO MUNICIPAL DE AMBIENTE DO BARREIRO	13
ANEXO III – ANÁLISE OPERACIONAL	18
ANEXO IV – PARAMETROS GEOMÉTRICOS DOS PERCURSOS CICLÁVEIS	39
ANEXO V – ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS	48
ANEXO VI – FICHAS TÉCNICAS DOS TROÇOS CICLÁVEIS DA REDE CICLÁVEL DO BARREIRO	53

## ANEXO I – DESENHOS

Descrição	Escala	N.º Arquivo	N.º Desenho
→ Rede rodoviária existente - hierarquia	1/20000	7261	1
→ Rede de potenciais ligações cicláveis – proposta de troços cicláveis	1/20000	7260	2
→ Rede de potenciais ligações cicláveis – critério operacional – continuidade (condicionalismos)	1/20000	7262	3
→ Rede de potenciais ligações cicláveis – critério operacional – conforto (declives)	1/20000	7263	4
→ Rede de potenciais ligações cicláveis – alternativas e recomendações	1/20000	7264	5
→ Rede ciclável – proposta de troços cicláveis	1/20000	7265	6
→ Rede ciclável – proposta de hierarquia	1/20000	7266	7
→ Rede ciclável – proposta de hierarquia e tipologia dos percursos cicláveis	1/20000	7267	8
→ Rede ciclável – proposta de estacionamentos para bicicletas	1/20000	7268	9













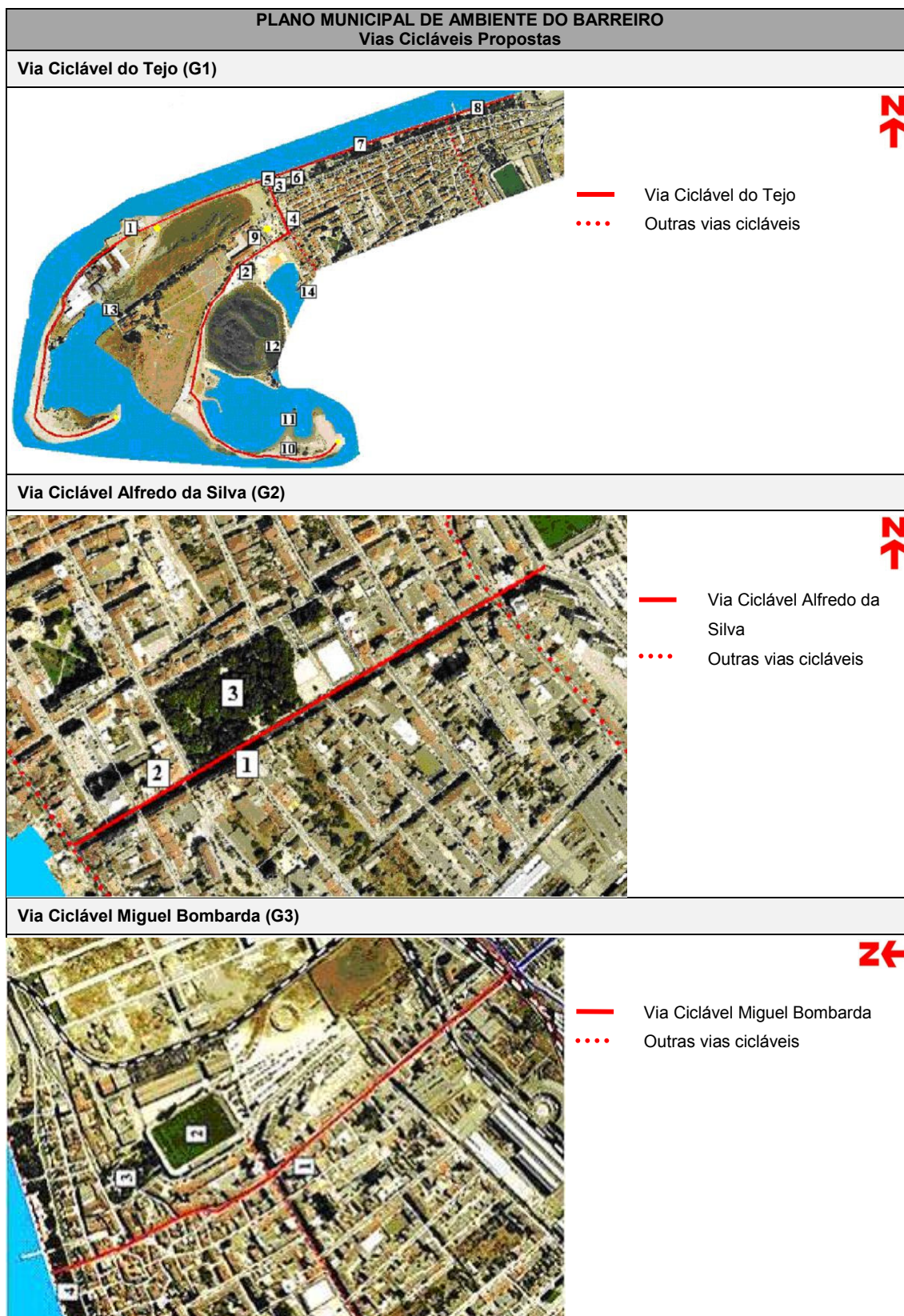




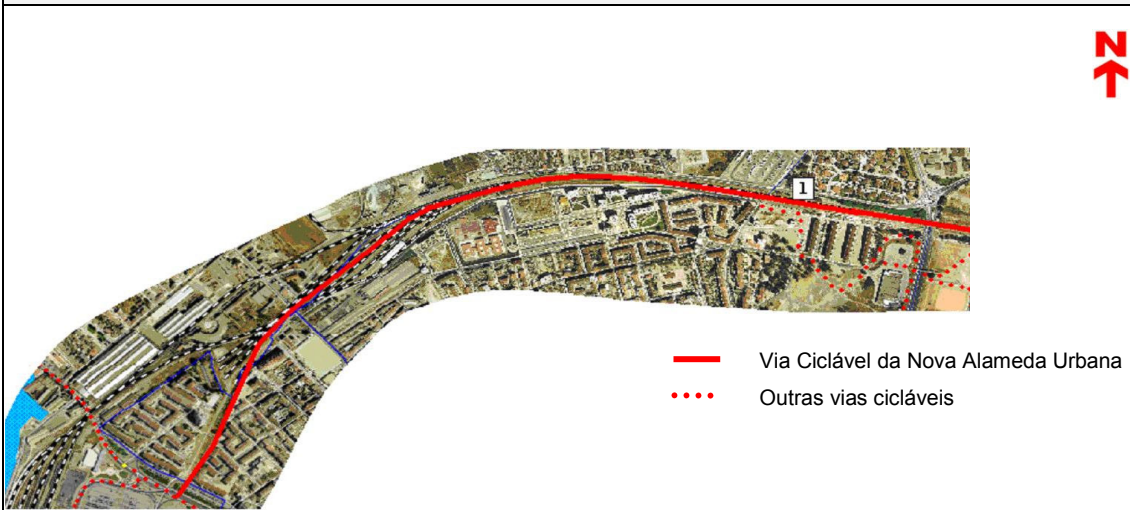




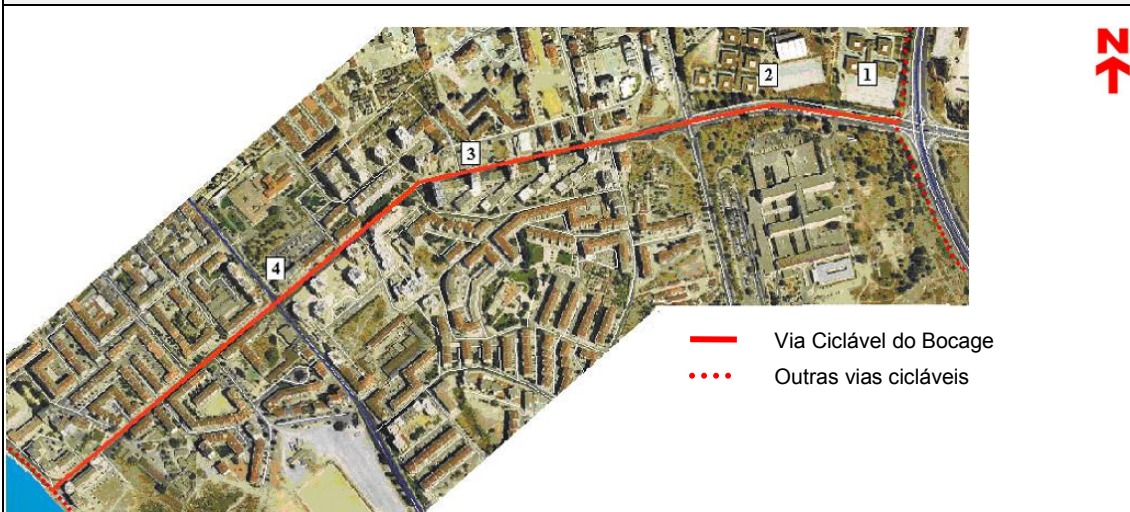
## ANEXO II – PLANO MUNICIPAL DE AMBIENTE DO BARREIRO



Via Ciclável da Nova Alameda Urbana (G4)



Via Ciclável do Bocage (G5)



Via Ciclável da Ponta da Passadeira (G6)



### Via Ciclável da Mata da Machada (G7)



- Via Ciclável da Mata da Machada
- ..... Outras vias cicláveis

### Via Ciclável de Coina (G8)



- Via Ciclável de Coina
- ..... Outras vias cicláveis

### Via Ciclável do IC21 (G9)



- Via Ciclável do IC21
- ..... Outras vias cicláveis

Via Ciclável Ribeirinha (G10)

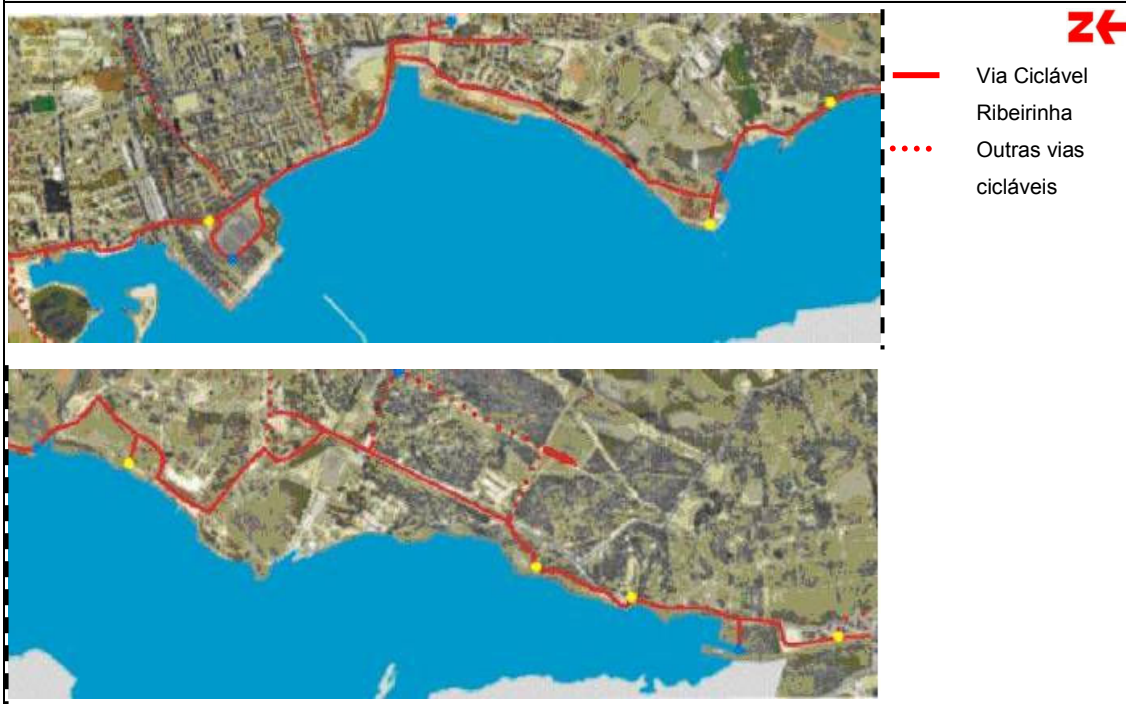


Tabela 1 – Vias cicláveis propostas no Plano Municipal de Ambiente (PMA) do Barreiro.

Fonte: FCT e CMB (2008). *Plano Municipal de Ambiente do Barreiro – Proposta do Plano.*



PLANO MUNICIPAL DE AMBIENTE (PMA)	REDE CICLÁVEL DO BARREIRO (RCB)	
	Concordância	Observações
Via Ciclável do Tejo (G1)	<b>PARCIALMENTE COINCIDENTE</b> com a potencial ligação ciclável do Passeio Augusto Cabrita e da Rua Miguel Pais.	- Conetividade para a zona de Alburrica <b>a considerar</b> , enquanto ligação ciclável com a função predominante de recreio e lazer.
Via Ciclável Alfredo da Silva (G2)	<b>COINCIDENTE</b> com a potencial ligação ciclável da Avenida Alfredo da Silva.	
Via Ciclável Miguel Bombarda (G3)	<b>COINCIDENTE</b> com a potencial ligação ciclável da Rua Miguel Bombarda.	
Via Ciclável da Nova Alameda Urbana (G4)	<b>NÃO COINCIDENTE</b>	- Via ciclável <b>a não considerar</b> pois encontra-se maioritariamente sobre o canal ferroviário da Linha do Alentejo (território de domínio privado).
Via Ciclável do Bocage (G5)	<b>PARCIALMENTE COINCIDENTE</b> com a potencial ligação ciclável da Avenida do Bocage entre o IC21 e a Av. do Movimento das Forças Armadas.	- Restante troço da Avenida do Bocage <b>a considerar</b> .
Via Ciclável da Ponta da Passadeira (G6)	<b>NÃO COINCIDENTE</b>	- Conetividade para a zona da Ponta da Passadeira <b>a considerar</b> , enquanto ligação ciclável com a função predominante de recreio e lazer.
Via Ciclável da Mata da Machada (G7)	<b>PARCIALMENTE COINCIDENTE</b> com a potencial ligação ciclável da EN11-2.	- Via ciclável de ligação à Mata da Machada <b>a considerar</b> , enquanto troço ciclável com a função predominante de recreio e lazer.
Via Ciclável de Coina (G8)	<b>PARCIALMENTE COINCIDENTE</b> com as potenciais ligações cicláveis da EN10 e da via de acesso à Estação Ferroviária de Coina.	- Via ciclável de ligação na zona da Estrada da Quinta da Areia <b>a não considerar</b> pois encontra-se maioritariamente em territórios de domínio privado.
Via Ciclável do IC21 (G9)	<b>PARCIALMENTE COINCIDENTE</b> com alguns troços das ligações cicláveis da Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas, do IC21 e da Rua 6 à Cidade Sol.	- Via ciclável da ligação interior do complexo desportivo do Fabril <b>a considerar</b> , enquanto troço ciclável com alternativo ao troço ciclável adjacente ao IC21.
Via Ciclável Ribeirinha (G10)	<b>PARCIALMENTE COINCIDENTE</b> com alguns troços das ligações cicláveis da Rua Miguel Pais, da Av. da Liberdade, da Av. da Escola dos Fuzileiros Navais e da EN10-3.	- Via ciclável na zona ribeirinha do Rio Coina <b>a não considerar</b> pois encontra-se maioritariamente em territórios de domínio privado.

Tabela 2 – Vias cicláveis propostas no Plano Municipal de Ambiente (PMA) do Barreiro.

Fonte: FCT e CMB (2008). Plano Municipal de Ambiente do Barreiro – Proposta do Plano.

### ANEXO III – ANÁLISE OPERACIONAL

TROÇOS CICLÁVEIS		ANÁLISE OPERACIONAL	
N.º	Descrição	CrITÉRIOS	Observações
T1	Rua Bento de Jesus Caraça	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona adjacente à faixa de rodagem poderá ser uma alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percorso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação à zona de Alburrica.
		Segurança <sup>1</sup>	<b>Tipologia recomendada:</b> - - TMD = - veículos/dia - VMD = - km/h
T2	Rua do Clube Naval Barreirense	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Percorso ciclável concretizado</b> - Pista ciclável concretizada e integrada na zona pedonal.
		Funcionalidade	<b>Percorso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação à zona de Alburrica.
		Segurança <sup>1</sup>	<b>Tipologia recomendada:</b> - - TMD = - veículos/dia - VMD = - km/h
T3	Passeio Augusto Cabrita	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Percorso ciclável concretizado</b> - Pista ciclável concretizada e integrada na zona pedonal.
		Funcionalidade	<b>Percorso de recreio e lazer</b> - Promove uma ligação ciclável na zona ribeirinha do Rio Tejo. Supletivamente interliga-se com outros percursos cicláveis de ligação à área central do Barreiro e à zona industrial e logística da Quimiparque.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 5.670 veículos/dia - VMD = 40,8 km/h
T4	Avenida Bento Gonçalves	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A presença do Oleoduto pode condicionar a localização mas a continuidade deste troço é viável.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente à faixa de rodagem, a sul, poderá ser uma alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percorso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável entre os percursos cicláveis de acesso à área central do Barreiro, à zona industrial e logística da Quimiparque e à zona de recreio e lazer de Alburrica.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 5.670 veículos/dia - VMD = 40,8 km/h
T5	Rua da União I (troço entre o Largo Alexandre Herculano e a rotunda da portaria da Baía do Tejo)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - O traçado do MST proposto no PU da Quimiparque poderia condicionar a continuidade deste troço, contudo está programado no âmbito deste PU um percurso ciclável compatível com o traçado do MST que assegurará as conexões inerentes a este troço.

<sup>1</sup> Esta via de acesso local não foi contemplada no processo de modelação de tráfego realizado no PMTI.

		Conforto	- A presença do Oleoduto pode condicionar a localização mas a continuidade deste troço é viável. <b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal maioritariamente inexistente.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável entre os percursos cicláveis de acesso à área central do Barreiro e a zona industrial e logística da Quimiparque.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 3.750veículos/dia - VMD = 30,9 km/h
T6	Rua da União II (troço entre a rotunda da portaria da Baía do Tejo e a Av. das Nacionalizações)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - O traçado do MST proposto no PU da Quimiparque e o projeto da TTT poderiam condicionar a continuidade deste troço, contudo está programado no âmbito deste PU um percurso ciclável compatível com o traçado do MST e com o projeto da TTT que assegurará as conexões inerentes a este troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação à área industrial e logística da Quimiparque.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.570 veículos/dia - VMD = 40,8 km/h
T7	Rua Miguel Pais	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente impossível de garantir a circulação em bicicleta devido às suas características de circulação pedonal.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação entre os percursos cicláveis de acesso à área central do Barreiro, à zona ribeirinha e ao terminal rodoferro-fluvial do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 5.231 veículos/dia - VMD = 41,0 km/h
T8	Avenida Alfredo da Silva	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%). O troço mais a Poente apresenta um declive de 7%, contudo o mesmo poderá funcionar como espaço ciclável derivado da distância ser limitada (≈55m).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente impossível de garantir a circulação em bicicleta devido às suas características de circulação pedonal.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável na área central do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 7.775 veículos/dia - VMD = 24,9 km/h
T9	Avenida da República	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno maioritariamente considerado plano (declives - 0 a

			3%), com uma zona com terreno pouco declivoso (declives – 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável na área central do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 2.930 veículos/dia - VMD = 38 km/h
<b>T10</b>	Ruas Barreiro – Antigo I (inclui a Tv. St. <sup>a</sup> Cruz, a Rua Serpa Pinto e o troço Norte da Rua Miguel Bombarda)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno pouco declivoso (declives – 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove o acesso ciclável à área central do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 5.643 veículos/dia - VMD = 39,1 km/h
<b>T11</b>	Ruas Barreiro – Antigo II (inclui a Rua Camilo Castelo Branco, o Largo de Camões e a Rua D. Manuel de Mello)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável da área central do Barreiro ao percurso ciclável de conexão à zona industrial e logística da Quimiparque.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 5.432 veículos/dia - VMD = 30,1 km/h
<b>T12</b>	Avenida da CUF	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem, na maioria do seu traçado, com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.050 veículos/dia - VMD = 41,0 km/h
<b>T13</b>	Ruas do Bairro das Palmeiras (inclui a Rua Nove de Abril, a Rua 1º de Maio e a Rua 31 de Janeiro)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A proposta de PU da Quimiparque e o projeto da TTT poderiam condicionar a continuidade deste troço, contudo está programado no âmbito deste PU um percurso ciclável compatível com o projeto da TTT que assegurará as conexões inerentes a este troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.629 veículos/dia - VMD = 35,0 km/h
<b>T14</b>	Rua das Palmeiras	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.640 veículos/dia - VMD = 36,5 km/h
<b>T15</b>	Avenida José Gomes Ferreira	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma.

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.</li> <li>- Zona verde adjacente à faixa de rodagem, a sul desta, poderá constituir uma possível alternativa.</li> </ul>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 2.833 veículos/dia - VMD = 37,2 km/h
T16	Rua dos Resistentes Antifascistas	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - A maioria do percurso está localizado em terreno pouco declivoso (declives – 3 a 5%). O restante troço está terreno considerado plano (declives – 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação entre a área central da zona urbana do Lavradio e a estação ferroviária do Lavradio.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 807 veículos/dia - VMD = 32,1 km/h
T17	Avenida das Nacionalizações I	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - O traçado do MST proposto no PU da Quimiparque e o projeto da TTT poderiam condicionar a continuidade deste troço, contudo está programado no âmbito deste PU um percurso ciclável compatível com o traçado do MST e com o projeto da TTT que assegurará as conexões inerentes a este troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal e verde adjacente à faixa de rodagem poderão constituir uma possível alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.730 veículos/dia - VMD = 39,0 km/h
T18	Avenida das Nacionalizações II	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - O traçado do MST proposto no PU da Quimiparque e o projeto da TTT poderiam condicionar a continuidade deste troço, contudo está programado no âmbito deste PU um percurso ciclável compatível com o traçado do MST e com o projeto da TTT que assegurará as conexões inerentes a este troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.591 veículos/dia - VMD = 39 km/h
T19	Rua dos Mártires da Guerra Colonial	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação à zona da Ponta da Passadeira.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.040 veículos/dia - VMD = 45,6 km/h
T20	Rua de acesso à ETAR Barreiro - Moita	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem, na maioria do seu traçado, com um perfil

			transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas e/ou inexistente.
		Funcionalidade	<b>Percurso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação à zona da Ponta da Passadeira.
		Segurança <sup>2</sup>	<b>Tipologia recomendada:</b> - - TMD = - veículos/dia - VMD = - km/h
T21	Rua da Indústria e Rua Alves Cunha	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - O projeto da TTT poderia condicionar a continuidade deste troço, contudo está programado no âmbito deste PU um percurso ciclável, compatível com o projeto da TTT, que facilmente se articulará com o presente troço e assegurará a continuidade do mesmo.
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - O percurso da Rua da Indústria é realizado em terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%), salvo um troço a Poente o qual é mais declivosos (declives ≈8%) o qual pode funcionar como espaço ciclável derivado da sua extensão ser limitada (≈23m). - O percurso da Rua Alves Cunha é realizado maioritariamente em terreno considerado pouco declivoso (declives - 3 a 5%). O restante troço está terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com ao Centro de Saúde e a áreas residenciais do Lavradio
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 5.477 veículos/dia - VMD = 40,8 km/h
T22	Avenida Joaquim José Fernandes	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Metade do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives - 0 a 3%). O restante troço deste percurso está localizado em terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ao centro urbano e áreas residenciais do Lavradio e ao mercado municipal do Lavradio.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.152 veículos/dia - VMD = 40,1 km/h
T23	Rua Adelina Abranches	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação a áreas residenciais do Lavradio e ao concelho da Moita.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 2.453 veículos/dia

<sup>2</sup> Esta via de acesso local não foi contemplada no processo de modelação de tráfego realizado no PMTI.

			- VMD = 31,1 km/h
T24	Rua da Índia e Rua de Damão (Moita)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ao centro urbano da Baixa da Banheira (concelho da Moita).
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.219 veículos/dia - VMD = 41 km/h
T25	Alameda Ary dos Santos / EN11 -1	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno maioritariamente considerado plano (declives - 0 a 3%), com uma zona com terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ao centro urbano da Baixa da Banheira (concelho da Moita).
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.780 veículos/dia - VMD = 35,0 km/h
T26	IC21 (troço entre a rotunda do Lavradio e a Avenida do Bocage)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A continuidade pode ficar condicionada devido ao PU da Quimiparque e ao projeto da TTT.
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Metade do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives - 0 a 3%). O restante troço deste percurso está localizado em terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - As características funcionais inerentes a esta infraestrutura rodoviária (Itinerário Complementar) impossibilitam a inclusão de um percurso ciclável na faixa de rodagem. - Zona adjacente à faixa de rodagem, fora da plataforma de estrada, poderá ser uma alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 7.850 veículos/dia - VMD = 45,0 km/h
T27	Rua dos Capitães de Abril (no Alto do Seixalinho)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b> - A continuidade pode ficar condicionada por um período de tempo limitado aquando da construção do traçado em túnel do projeto da TTT.
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%). A zona mais a Nascente do percurso apresenta um troço mais declivoso (declive ≈6%), contudo o mesmo poderá funcionar como espaço ciclável derivado da distância ser limitada (≈75m).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal de dimensões reduzidas. - Terreno adjacente à zona pedonal poderá ser uma alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação entre os percursos cicláveis de acesso ao centro urbano e áreas residenciais do Alto do Seixalinho e ao Complexo Desportivo do Fabril.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 5.306 veículos/dia - VMD = 45,0 km/h
T28	Rua Dr. Manuel Pacheco	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>

	Nobre (inclui o Largo 3 de Maio)	Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%), apresentando um troço de ≈160 m em terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação às áreas residenciais do Alto do Seixalinho e ao tribunal do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 5.765 veículos/dia - VMD = 45,0 km/h
T29	Rua 20 de Abril	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Metade do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives - 0 a 3%). A outra metade está localizada em terreno declivoso (declive ≈6%), contudo o mesmo poderá funcionar como espaço ciclável derivado da distância ser limitada (≈186m).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com o terminal rodo-ferro-fluvial do Barreiro, às áreas residenciais da Verderena e ao tribunal do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 4.200 veículos/dia - VMD = 34,0 km/h
T30	Avenida da Liberdade I	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A continuidade deste percurso para Norte está condicionada pelo canal ferroviário existente, sendo ultrapassável atualmente mediante a passagem superior existente. No âmbito do PU da Quimiparque está programada a eliminação desta barreira mediante a desafetação do canal ferroviário. - O traçado do MST proposto no PU da Quimiparque poderia condicionar a continuidade deste troço, contudo está programado no âmbito deste PU um percurso ciclável compatível com o traçado do MST que assegurará as conexões inerentes a este troço.
		Conforto	<b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%). O troço correspondente à passagem superior do canal ferroviário apresenta declives de 7-8% que, associados à sua extensão, são impróprios para a circulação de bicicletas.
		Inclusão	<b>Percurso ciclável parcialmente concretizado</b> - Pista ciclável parcialmente concretizada e integrada na zona pedonal.
		Funcionalidade	<b>Percurso de recreio e lazer</b> - Promove uma ligação ciclável na zona ribeirinha do Rio Coina. Supletivamente promove a ligação ao terminal rodo-ferro-fluvial do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.750 veículos/dia - VMD = 36,3 km/h
T31	Rua Miguel Bombarda I (troço entre a Avenida Alfredo da Silva e a Avenida do Bocage)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A continuidade está condicionada pelo canal ferroviário existente, sendo ultrapassável atualmente mediante a passagem superior existente. No âmbito do PU da Quimiparque está programada a eliminação desta barreira mediante a desafetação do canal ferroviário. - O traçado do MST proposto no PU da Quimiparque poderia condicionar a continuidade deste troço, contudo está programado no âmbito deste PU um percurso ciclável



		Conforto	compatível com o traçado do MST que assegurará as conexões inerentes a este troço. <b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%). O troço correspondente à passagem inferior do canal ferroviário apresenta um declive de 7%, contudo o mesmo poderá funcionar como espaço ciclável derivado da distância ser limitada (<120m).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação à área central do Barreiro, interligando-se simultaneamente com os percursos cicláveis de acesso aos centros urbanos e áreas residenciais da Verderena e do Alto do Seixalinho.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 2750 veículos/dia - VMD = 35,9 km/h
T32	Rua Miguel Bombarda II (troço entre a Avenida do Bocage e a Rua Calouste Gulbenkian)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação à área central do Barreiro, interligando-se simultaneamente com os percursos cicláveis de acesso aos centros urbanos e áreas residenciais da Verderena e do Alto do Seixalinho.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 2.978 veículos/dia - VMD = 45,1 km/h
T33	Avenida do Movimento das Forças Armadas I (troço entre a Rua Dr. Manuel Pacheco Nobre e a Avenida do Bocage)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação a equipamentos de educação.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 4.105 veículos/dia - VMD = 40,0 km/h
T34	Avenida do Movimento das Forças Armadas II (troço entre a Avenida do Bocage e a Rua Calouste Gulbenkian)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ao Hospital do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.925 veículos/dia - VMD = 35,0 km/h
T35	Ligação interior do Complexo do Fabril	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A continuidade pode ficar condicionada pelo projeto da TTT mas é viável.
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%), sendo que o troço mais a Sul é um pouco mais declivoso (declives - 3 a 5%).

		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável ao Complexo Desportivo do Fabril.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 2.110 veículos/dia - VMD = 40,8 km/h
T36	Rua da Amizade I (troço entre a Rua Carlos dos Santos Costa e a Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com o equipamento de de ensino superior no Lavradio e com o concelho da Moita
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 8.284 veículos/dia - VMD = 46,5 km/h
T37	Rua da Amizade II (troço entre a Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas e a Rua Ville Plaisir) e Rua Ville Plaisir (Moita)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ao centro urbano da Baixa da Banheira (concelho da Moita).
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 2.780 veículos/dia - VMD = 35 km/h
T38	Avenida Mestre Manuel dos Santos Cabanas	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A continuidade pode ficar condicionada pelo projeto da TTT mas é viável. - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização deste troço.
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%), existindo um troço mais declivoso (declive ≈5%), contudo o mesmo poderá funcionar como espaço ciclável derivado da distância ser limitada (≈135m).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com o equipamento de de ensino superior no Lavradio e com o concelho da Moita
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 3.955 veículos/dia - VMD = 29,0 km/h
T39	Avenida do Bocage I (troço entre a Avenida do Movimento das Forças Armadas e o IC21)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A continuidade pode ficar condicionada pelo projeto da TTT mas é viável.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal de dimensões reduzidas. - Terreno adjacente à zona pedonal, a norte, poderá ser uma alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a interligação entre os percursos cicláveis de acesso ao Hospital do Barreiro e ao equipamento de ensino superior no Lavradio.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 5.898 veículos/dia

			- VMD = 41,2 km/h
<b>T40</b>	Avenida do Bocage II (troço entre a Rua Miguel Bombarda e a Avenida do Movimento das Forças Armadas)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Metade do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives – 0 a 3%). O restante troço deste percurso está localizado em terreno pouco declivoso (declives – 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade Segurança	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> <b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 5.879 veículos/dia - VMD = 45,0 km/h
<b>T41</b>	Avenida do Bocage III (troço entre a Avenida da Liberdade e a Rua Miguel Bombarda)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade Segurança	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> <b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 5.845 veículos/dia - VMD = 47,2 km/h
<b>T42</b>	Avenida da Liberdade II (troço de ligação à Rua Calouste Gulbenkian)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade Segurança	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação entre a zona ribeirinha do Rio Coina e os percursos cicláveis da Av. da Escola dos Fuzileiros Navais e da Rua Calouste Gulbenkian. <b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 9.094 veículos/dia - VMD = 39,0 km/h
<b>T43</b>	Rua Calouste Gulbenkian	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b> - A metade Nascente do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives – 0 a 3%). A outra metade está localizada em terreno declivoso (declives - 7ª 8%) impróprio para a circulação de bicicletas.
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - A faixa de rodagem, na parte inicial do troço (poente→nascente), com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente pode ser uma possível alternativa.
		Funcionalidade Segurança	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove o acesso a zonas residenciais do Alto do seixalinho e aos percursos cicláveis de ligação com o Hospital do Barreiro. <b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 4.761 veículos/dia - VMD = 40,8 km/h
<b>T44</b>	Avenida do Parque da Cidade (inclui a Rua Dr. Sousa Martins)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Percurso ciclável parcialmente concretizado</b> - Pista ciclável parcialmente concretizada e integrada na zona

		Funcionalidade	adjacente ao espaço pedonal. <b>Percorso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação ciclável de contemplação paisagística e acesso ao Parque da Cidade. Supletivamente interliga os percursos cicláveis de ligação ao centro urbano de Santo André e Barreiro e o de acesso ao Hospital do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.093 veículos/dia - VMD = 39,0 km/h
T45	Rua Aquiles de Almeida (inclui um troço da Rua da Amizade e a passagem superior do IC21)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem, na maioria do seu traçado, com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal adjacente de dimensões reduzidas e/ou inexistente.
		Funcionalidade	<b>Percorso de mobilidade urbana</b>
		Segurança <sup>3</sup>	<b>Tipologia recomendada: -</b> - TMD = - veículos/dia - VMD = - km/h
T46	Rua Ferreira Soares	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percorso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 550 veículos/dia - VMD = 32,2 km/h
T47	Rua D. Afonso de Albuquerque	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o estacionamento longitudinal existente na zona marginal da faixa de rodagem, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percorso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ao centro urbano e áreas residenciais de Santo André e ao Mercado Municipal.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 8.082 veículos/dia - VMD = 48,3 km/h
T48	Rua Ferreira Castro	Continuidade	<b>Continuidade assegurada.</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Percorso ciclável concretizado</b> - Pista ciclável concretizada e integrada na zona pedonal.
		Funcionalidade	<b>Percorso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação ciclável entre a zona ribeirinha do Rio Coima e o Parque da Cidade.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 4.090 veículos/dia - VMD = 36,3 km/h
T49	Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%). Contudo existe um troço do percurso, entre o quartel

<sup>3</sup> Esta via de acesso local não foi contemplada no processo de modelação de tráfego realizado no PMTI.

			dos Bombeiros Voluntários do Barreiro e a Rua Quinta dos Arcos, cujo declive (≈5%) associado à sua extensão (≈375m) torna-o impróprio para a circulação de bicicletas.
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal e terreno adjacente poderão ser alternativas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com o Parque da Cidade e com o centro urbano e áreas residenciais de Santo André
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.403veículos/dia - VMD = 30,0 km/h
<b>T50</b>	EN10-3 I (troço entre a Av. da Escola dos Fuzileiros Navais e a Rua Almirante Reis em Palhais)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A continuidade pode ficar condicionada pelo projeto de ligação rodoviária Barreiro-Seixal.
		Conforto	<b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%). Contudo existe um troço do percurso cujo declive (≈6%) associado à sua extensão (≈500m) torna-o impróprio para a circulação de bicicletas.
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes. - Zona adjacente à faixa de rodagem, dentro da área de servidão desta via, poderá constituir uma possível alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a ligação com as zonas industriais de Sete Portais e Quinta das Rebelas e também com o centro urbano e área residencial de Palhais.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.608 veículos/dia - VMD = 45,5 km/h
<b>T51</b>	Rua Almirante Reis / EN10-3	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável no centro urbano e área residencial de Palhais.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.640 veículos/dia - VMD = 45,1 km/h
<b>T52</b>	EN10-3 II (troço entre a Rua Almirante Reis, em Palhais, e a Rua D. Manuel I, em Coima)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A continuidade pode ficar condicionada pelo projeto do IC32/CRIPS.
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%). Existem dois troços do percurso mais declivosos (declives ≈5%), contudo os mesmos podem funcionar como espaços cicláveis derivado das distâncias serem limitadas (≈148m e ≈76m, respectivamente).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões inexistentes. - Zona adjacente à faixa de rodagem, dentro da área de servidão desta via, poderá constituir uma possível alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação com a Mata da Machada

		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 7.304 veículos/dia - VMD = 39,0 km/h
T53	Rua D. Manuel I / EN10-3	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável no centro urbano e área residencial de Coina.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.223 veículos/dia - VMD = 39,6 km/h
T54	EN10	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização ou continuidade deste troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões inexistentes. - Zona adjacente à faixa de rodagem, dentro da área de servidão desta via, poderá constituir uma possível alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a ligação ao percurso ciclável de acesso ao interface rodo-ferroviário de Coina e ao concelho de Sesimbra.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 10.944 veículos/dia - VMD = 42,3 km/h
T55	Via de acesso à Estação Ferroviária de Coina	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização ou continuidade deste troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a ligação ciclável ao interface rodo-ferroviário de Coina
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 2.450 veículos/dia - VMD = 28,8 km/h
T56	Rua Jornal Heraldo	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com ao Centro de Saúde e áreas residenciais de Santo André.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 4.323 veículos/dia - VMD = 31,1 km/h
T57	Rua Capitães de Abril I (troço entre a EM510 e a Rua Jornal Heraldo)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização deste troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal e terreno adjacente poderão ser alternativas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>

		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 4.883 veículos/dia - VMD = 44 km/h
<b>T58</b>	Rua Capitães de Abril II (troço entre a Rua Jornal Heraldo e a Av. da Escola dos Fuzileiros Navais)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal e terreno adjacente poderão ser alternativas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 2.998 veículos/dia - VMD = 39 km/h
<b>T59</b>	Rua de Santo António e Avenida dos Oceanos	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal e terreno adjacente poderão ser alternativas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.054 veículos/dia - VMD = 35,0 km/h
<b>T60</b>	Ruas da Quinta das Rebelas (inclui a Rua João Lino, a Rua João Caeiro e um troço da Rua Encarnação Coelho)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente pouco declivoso (declives - 3 a 5%). Apresenta um troço, mais a Poente, com um declive de 8%, contudo o mesmo poderá funcionar como espaço ciclável derivado da distância ser limitada (≈75 m).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 3.958 veículos/dia - VMD = 31,1 km/h
<b>T61</b>	Rua do Oceano Índico (inclui a passagem superior do IC21)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança <sup>4</sup>	<b>Tipologia recomendada: -</b> - TMD = - veículos/dia - VMD = - km/h
<b>T62</b>	Rua Carlos dos Santos Costa	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A continuidade pode ficar condicionada pelo projeto da TTT. - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização deste troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem possível</b>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.335 veículos/dia - VMD = 39,1 km/h

<sup>4</sup> Esta via de acesso local não foi contemplada no processo de modelação de tráfego realizado no PMTI.

<b>T63</b>	EM510 I (troço entre a Rua 6 e o IC21)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A continuidade pode ficar condicionada pelo projeto de ligação rodoviária Barreiro-Seixal. - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização deste troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal e terreno adjacente poderão ser alternativas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com o centro urbano e áreas residenciais de Santo António da Charneca e a Escola Secundária.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.987 veículos/dia - VMD = 42,5 km/h
<b>T64</b>	EM510 II (troço entre a Rua 6 e a Rua Primeiro de Maio/EN11-2)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com o centro urbano e áreas residenciais de Santo António da Charneca e a Escola Secundária.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.570 veículos/dia - VMD = 48,9 km/h
<b>T65</b>	Ruas de Palhais (inclui um troço da Rua Camilo Castelo Branco, da Rua das Vieiras e da Rua dos Arrábidos)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização ou continuidade deste troço.
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno maioritariamente considerado plano (declives - 0 a 3%). Existem um troço do percurso mais declivoso (declive ≈7%) o qual pode funcionar como espaço ciclável derivado da extensão ser limitada (≈88m).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável no centro urbano e área residencial de Palhais.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.944 veículos/dia - VMD = 37,9 km/h
<b>T66</b>	Rua Duarte Pacheco Pereira / CM1134	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização deste troço.
		Conforto	<b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%) ou pouco declivoso (declives - 3 a 5%). Existem um troço do percurso mais declivosos (declive ≈9%). O troço com declive de ≈9%, associado à sua extensão (≈98m), é impróprio para a circulação de bicicletas.
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a interligação das áreas residenciais de Palhais e



		Segurança	da Vila Chã. <b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 2.450 veículos/dia - VMD = 30,0 km/h
T67	Rua 6 – Cidade Sol	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Percurso ciclável parcialmente concretizado</b> - Pistas cicláveis parcialmente concretizada e integrada na zona pedonal.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com a área residencial da Cidade Sol.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.678 veículos/dia - VMD = 40,5 km/h
T68	EN11-2 I (inclui a Rua Primeiro de Maio)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A presença do Gasoduto pode condicionar a localização ou continuidade deste troço.
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%) ou pouco declivoso (declives - 3 a 5%). Existe um troço do percurso mais declivoso (declives ≈6%), contudo o mesmo pode funcionar como espaço ciclável derivado da extensão ser limitada (≈195m).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes. - Zona adjacente à faixa de rodagem, dentro da área de servidão desta via, poderá constituir uma possível alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação à Mata da Machada. Supletivamente interliga os percursos cicláveis de ligação aos centros urbanos de Palhais e de Santo António da Charneca.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: pista ciclável</b> - TMD = 6.324 veículos/dia - VMD = 54,1 km/h
T69	EN11- 2 II (inclui a Rua Engenheiro Duarte Pacheco e a Rua Alberto Pinto)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - A maioria do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives - 0 a 3%). O restante troço está em terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes. - Zona adjacente à faixa de rodagem, dentro da área de servidão desta via, poderá constituir uma possível alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a ligação aos centros urbanos de Palhais e de Santo António da Charneca e ao concelho da Moita.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.214 veículos/dia - VMD = 50,0 km/h
T70	Rua da Fronteira / CM1130	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> - A maioria do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives - 0 a 3%). O restante troço está em terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a ligação à zona sul do concelho, a nascente do

		Segurança	IC21. <b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 2.567 veículos/dia - VMD = 37 km/h
T71	Ruas do núcleo antigo de Santo António da Charneca	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o estacionamento longitudinal existente na zona marginal da faixa de rodagem, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação com o núcleo habitacional de Santo António da Charneca.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 5.481 veículos/dia - VMD = 29,0 km/h
T72	Rua Manuel Martins Gomes Júnior (troço entre a Rua Vasco da Gama e a Rua de O'Neil) e Rua de O'Neil	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas. - Zona adjacente à faixa de rodagem poderá constituir uma possível alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a ligação à zona sul do concelho, a nascente do IC21.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b> - TMD = 3.560 veículos/dia - VMD = 46,7 km/h
T73	Rua do Centenário e Rua da Fonte	Continuidade	<b>Continuidade condicionada mas viável</b> - A presença do Gasoduto no final da Rua da Fonte pode condicionar a localização mas a continuidade deste troço é viável.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona adjacente à faixa de rodagem da Rua do Centenário poderá constituir uma possível alternativa. - A Rua da Fonte apresenta uma zona pedonal com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de recreio e lazer</b> - Promove a ligação à Mata da Machada.
		Segurança <sup>5</sup>	<b>Tipologia recomendada: -</b> - TMD = - veículos/dia - VMD = - km/h
T74	EM510 III (troço entre a Rua Alexandre O'Neil e a Rua Dr. Canário)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a ligação à zona sul do concelho, a nascente do IC21.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b>

<sup>5</sup> Estas vias de acesso local não foram contempladas no processo de modelação de tráfego realizado no PMTI.

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- TMD = 4.250 veículos/dia</li> <li>- VMD = 42,3 km/h</li> </ul>
T75	EM510 IV (troço entre a Rua Dr. Canário e a EM510-1)	Continuidade	<p><b>Continuidade condicionada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A presença do Gasoduto pode condicionar a localização ou continuidade deste troço.</li> </ul>
		Conforto	<p><b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%) ou pouco declivoso (declives - 3 a 5%). Existe um troço do percurso mais declivoso (declives ≈6%), contudo o mesmo pode funcionar como espaço ciclável derivado da extensão ser limitada (≈72m).</li> </ul>
		Inclusão	<p><b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma.</li> <li>- Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.</li> </ul>
		Funcionalidade	<p><b>Percurso de mobilidade interurbana</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promove a ligação à zona sul do concelho, a nascente do IC21.</li> </ul>
		Segurança	<p><b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TMD = 2.125 veículos/dia</li> <li>- VMD = 42,8 km/h</li> </ul>
T76	EM510-1 I (troço entre a EN10-3 e o CM1028)	Continuidade	<p><b>Continuidade condicionada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A presença do Gasoduto pode condicionar a localização ou continuidade deste troço.</li> </ul>
		Conforto	<p><b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).</li> </ul>
		Inclusão	<p><b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma.</li> <li>- Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.</li> </ul>
		Funcionalidade	<p><b>Percurso de mobilidade urbana</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promove a ligação ciclável no centro urbano e área residencial de Coina.</li> </ul>
		Segurança	<p><b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TMD = 2.770 veículos/dia</li> <li>- VMD = 45,6 km/h</li> </ul>
T77	EM510-1 II (troço entre o CM1028)	Continuidade	<p><b>Continuidade assegurada</b></p>
		Conforto	<p><b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Metade do terreno considerado plano (declives - 0 a 3%) ou pouco declivoso (declives - 3 a 5%). A outra metade do terreno apresenta declives (entre ≈8% e ≈10%) que, associado à sua extensão (≈500m), torna-o impróprio para a circulação de bicicletas.</li> </ul>
		Inclusão	<p><b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma.</li> <li>- Zona pedonal inexistente.</li> </ul>
		Funcionalidade	<p><b>Percurso de mobilidade interurbana</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promove a ligação ciclável entre o centro urbano e área residencial de Coina e a zona da Penalva.</li> </ul>
		Segurança	<p><b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TMD = 2.540 veículos/dia</li> <li>- VMD = 44,7 km/h</li> </ul>
T78	EM510-1 III (troço entre o CM1028 e o CM1132)	Continuidade	<p><b>Continuidade assegurada</b></p>
		Conforto	<p><b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Terreno considerado maioritariamente plano (declives - 0 a 3%) ou pouco declivoso (declives - 3 a 5%). Existe um troço do percurso mais declivoso (declives ≈8%), contudo o mesmo pode funcionar como espaço ciclável derivado da extensão ser limitada (≈90m).</li> </ul>
		Inclusão	<p><b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma.</li> <li>- Zona pedonal inexistente.</li> </ul>
		Funcionalidade	<p><b>Percurso de mobilidade interurbana</b></p>

		Segurança	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promove a ligação ciclável entre o centro urbano e área residencial de Coima e a zona da Penalva.</li> </ul> <p><b>Tipologia recomendada: faixa ciclável</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TMD = 2.896 veículos/dia</li> <li>- VMD = 42,7 km/h</li> </ul>
T79	EM510-1 IV (troço entre a CM1132 e o limite do concelho)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Metade do terreno considerado plano (declives - 0 a 3%). A outra metade do terreno apresenta declives (≈7%) que, associado à sua extensão (&gt;120m), torna-o impróprio para a circulação de bicicletas.</li> </ul>
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma.</li> <li>- Zona pedonal com dimensões reduzidas.</li> </ul>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promove a ligação ciclável entre a zona da Penalva e o concelho da Moita.</li> </ul>
		Segurança <sup>6</sup>	<b>Tipologia recomendada: -</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TMD = - veículos/dia</li> <li>- VMD = - km/h</li> </ul>
T80	CM1028 I (troço poente entre a rotunda do Alto da Santa e a EM510-1)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A presença do Gasoduto pode condicionar a localização ou continuidade deste troço.</li> </ul>
		Conforto	<b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A maioria do terreno considerado plano (declives - 0 a 3%) ou pouco declivoso (declives - 3 a 5%). Existe um troço do percurso mais declivoso (declives ≈8%) que, associado à sua extensão (&gt;120m), torna-o impróprio para a circulação de bicicletas.</li> </ul>
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma.</li> <li>- Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.</li> </ul>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promove a ligação ciclável entre o centro urbano e área residencial de Coima e a área residencial de Covas de Coima.</li> </ul>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TMD = 650 veículos/dia</li> <li>- VMD = 45,2 km/h</li> </ul>
T81	CM1028 II (troço nascente entre a rotunda do Alto da Santa e a EM510-1)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A presença do Gasoduto pode condicionar a localização ou continuidade deste troço.</li> </ul>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A maioria do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives - 0 a 3%). O restante troço está em terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).</li> </ul>
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma.</li> <li>- Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.</li> </ul>
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promove a ligação ciclável entre as áreas residenciais de Covas de Coima e da Penalva.</li> </ul>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TMD = 670 veículos/dia</li> <li>- VMD = 45,3 km/h</li> </ul>
T82	CM1132 – Estrada da Marquesa	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Satisfatória para a circulação em bicicleta</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A maioria do percurso está localizado em terreno considerado plano (declives - 0 a 3%). O restante troço está em terreno pouco declivoso (declives - 3 a 5%).</li> </ul>

<sup>6</sup> Estas vias de acesso local não foram contempladas no processo de modelação de tráfego realizado no PMTI.

		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas ou inexistentes.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade interurbana</b> - Promove a ligação ciclável na zona da Penalva.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 550 veículos/dia - VMD = 45,0 km/h
T83	Ligação Barreiro-Seixal (troço sobre o esteiro do Rio Coina)	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - A presença do esteiro do Rio Coina condiciona a continuidade deste troço.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal de dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade intermunicipal</b> - Promove a ligação ciclável entre os Municípios do Barreiro e Seixal e entre as interfaces de transporte inerentes aos terminais fluviais do Barreiro e do Seixal.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: -</b> - TMD = - - VMD = -

Tabela 3 – Análise operacional dos troços cicláveis da Rede de Potenciais Ligações Cicláveis (RPLC).

Fonte: Própria e “Plano de Mobilidade e Transportes Intermunicipal da Área de Influência da TTT (Margem Sul)”.

ALTERNATIVAS CICLÁVEIS		ANÁLISE OPERACIONAL	
N.º	Descrição	Crítérios	Observações
A1 / T84	Antiga estação ferroviária do Barreiro e Terminal rodo-ferro-fluvial	Continuidade	<b>Continuidade condicionada</b> - Um percurso ciclável pela antiga estação ferroviária e pelo terminal rodo-ferro-fluvial do Barreiro está condiciona à obtenção de autorização destas pela entidade que tutela estas infraestruturas.
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o estacionamento longitudinal existente na zona marginal da faixa de rodagem, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável entre os percursos cicláveis de acesso à área central do Barreiro e a interface multimodal de transportes do Barreiro.
		Segurança <sup>7</sup>	<b>Tipologia recomendada: -</b> - TMD = - veículos/dia - VMD = - km/h
A2 / T85	Rua Camilo Castelo Branco	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal com dimensões reduzidas.
		Funcionalidade	<b>Percurso de mobilidade urbana</b>

<sup>7</sup> A via de acesso local que integra esta alternativa não foi contemplada no processo de modelação de tráfego realizado no PMTI.

		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.052 veículos/dia - VMD = 42,0 km/h
A3 / T86	Rua Stara Zagora (inclui a Rua do Rossio)	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Aptidão total para a circulação em bicicleta</b> - Terreno considerado plano (declives - 0 a 3%).
		Inclusão	<b>Inclusão na faixa de rodagem condicionada</b> - Faixa de rodagem com um perfil transversal cuja dimensão, conjugada com o número de vias de circulação existentes, inviabiliza a inclusão de um percurso ciclável segregado (unidirecional ou bidirecional) na mesma. - Zona pedonal poderá ser uma alternativa.
		Funcionalidade	<b>Percuso de mobilidade urbana</b> - Promove a ligação ciclável à área central do Barreiro.
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: via banalizada</b> - TMD = 1.295 veículos/dia - VMD = 41,3 km/h
A4 / T87	Ligação interior do Parque da Cidade	Continuidade	<b>Continuidade assegurada</b>
		Conforto	<b>Troço com uma zona imprópria para a circulação de bicicletas</b> - A maioria do percurso está localizado em terreno declivoso (declives – 9 a 10%) .
		Inclusão	-
		Funcionalidade	<b>Percuso de recreio e lazer</b>
		Segurança	<b>Tipologia recomendada: -</b> - TMD = - veículos/dia - VMD = - km/h

Tabela 4 – Análise operacional das alternativas cicláveis propostas.

Fonte: Própria e “Plano de Mobilidade e Transportes Intermunicipal da Área de Influência da TTT (Margem Sul)”.

## ANEXO IV – PARAMETROS GEOMÉTRICOS DOS PERCURSOS CICLÁVEIS

A largura de uma via ciclável está relacionada com o espaço de operação necessário para a deslocação de um ciclista. Nesta perspetiva, as dimensões mínimas desta largura são obtidas através de uma rápida análise das dimensões médias de um ciclista e do espaço que este necessita para se movimentar de forma segura e confortável. Segundo a publicação do IMTT<sup>8</sup>, o perfil de um ciclista é de, pelo menos, 0,75 m, ao qual se adiciona mais 0,125 m de cada lado para ser possível efetuar manobras essenciais ao seu deslocamento (ver imagem 1).

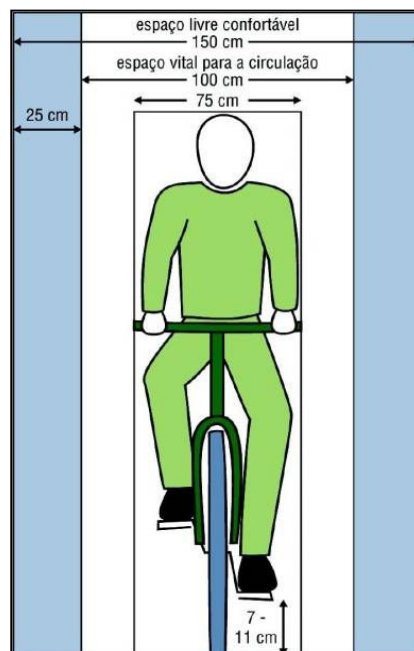


Imagem 1 – Espaço de manobra dos ciclistas.

Fonte: IMTT (2011). Coleção de Brochuras Técnicas / Temáticas. Rede Ciclável – Princípios de Planeamento e Desenho.

Face ao referido apresenta-se na tabela 5 as dimensões transversais que servem como parâmetro de referência a aplicar nas diferentes tipologias de percursos cicláveis consideradas na RCB.

TIPOLOGIAS	CARATERÍSTICAS
<b>Via banalizada (coexistência)</b>	<p><b>Descrição:</b> o ciclista partilha o espaço com o tráfego motorizado, o percurso apresenta sinalização horizontal indicativa da presença de ciclistas (símbolo de velocípede e bandas cromáticas)</p> <p><b>Largura:</b> símbolo de velocípede = 1,0 m (mínimo 0,75 m) bandas cromáticas = 1,25 m (mínimo 0,75 m)</p> <p><b>Observações:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ o símbolo de velocípede (sinalização horizontal) deve ser colocado, aproximadamente, de 25 em 25 m e nas zonas de interseções com outras vias rodoviárias</li> <li>→ as bandas cromáticas devem ser colocadas de forma a formarem um corredor visual e alertarem para a necessidade de praticar velocidades mais reduzidas</li> </ul>

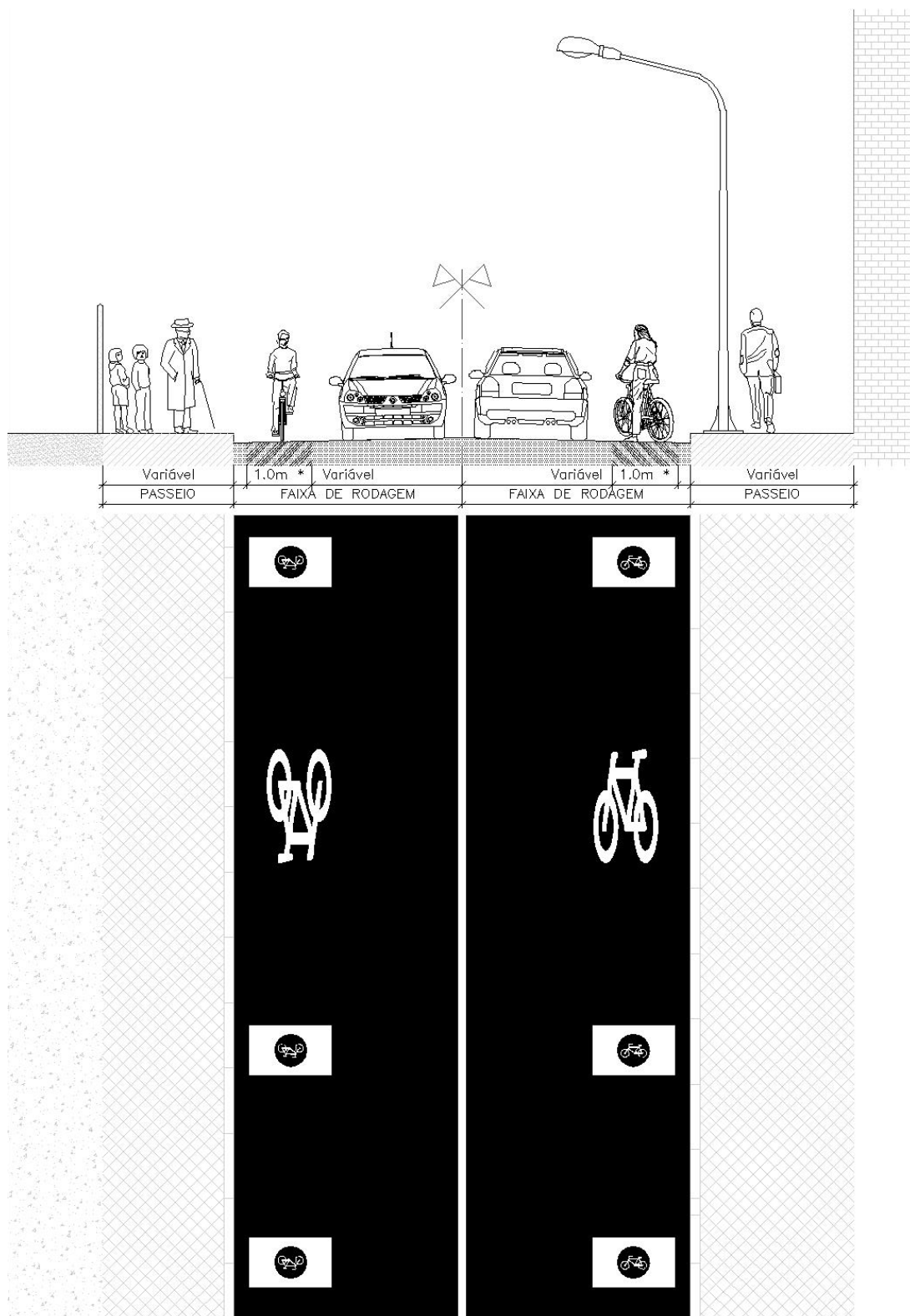
<sup>8</sup> IMTT (2011). Coleção de Brochuras Técnicas / Temáticas. Rede Ciclável – Princípios de Planeamento e Desenho.

<p><b>Faixa ciclável (separação visual)</b></p>	<p><b>Descrição:</b> o ciclista dispõe do seu espaço de circulação delimitado contíguo à faixa de rodagem ou integrando a mesma, no caso da faixa ciclável ser exclusiva para os ciclistas ou partilhada com o restante tráfego motorizado, respetivamente</p> <p><b>Largura:</b> faixa com 1,5 m</p> <p><b>Observações:</b></p> <p>→ o símbolo de velocípede (sinalização horizontal) deve ser colocado, aproximadamente, de 50 em 50 m e nas zonas de interseções com outras vias rodoviárias</p> <p>→ nas faixas cicláveis partilhadas deverá garantir-se que a faixa de rodagem disponível para o tráfego rodoviário seja no mínimo de 2,75 m por sentido, de modo a acautelar que os veículos ligeiros possam transitar recorrendo, sempre que possível, sem utilizar o espaço ciclável partilhado</p> <p>→ nas faixas cicláveis adjacentes a zonas de estacionamento longitudinal deverá salvaguardar-se uma zona de segurança adicional com uma largura de 0,80 m (mínimo 0,5 m)</p>
<p><b>Pista ciclável (separação física)</b></p>	<p><b>Descrição:</b> o ciclista é fisicamente segregado da circulação motorizada mediante uma infraestrutura ciclável dedicada</p> <p><b>Largura:</b></p> <p>→ Pista ciclável destinada exclusivamente a ciclistas</p> <p><u>Unidirecional:</u> largura = 1,5 m (mínimo 1,0 m)</p> <p><u>Bidirecional:</u> largura = 2,5 m (mínimo 2,0 m)</p> <p>→ Pista ciclável partilhada com peões, mista</p> <p><u>Unidirecional:</u> largura = 2,0 m</p> <p><u>Bidirecional:</u> largura = 3,0 m (mínimo 2,5 m)</p> <p><b>Observações:</b></p> <p>→ o símbolo de velocípede (sinalização horizontal) deve ser colocado nas zonas de acesso às pistas cicláveis, complementado pela sinalização vertical (sinal D7a – pista obrigatória para velocípedes – ou sinal D7e – pista obrigatória para peões e velocípedes, mista – ou sinal D7f – pista obrigatória para peões e velocípedes, separada)</p> <p>→ nas pistas cicláveis adjacentes a zonas de estacionamento longitudinal ou à faixa de rodagem deverá salvaguardar-se, se necessário, uma zona de segurança adicional com uma largura de 0,80 m (mínimo 0,5 m)</p>

Tabela 5 – Principais parâmetros geométricos dos percursos cicláveis por tipologia.

Fonte: Própria.

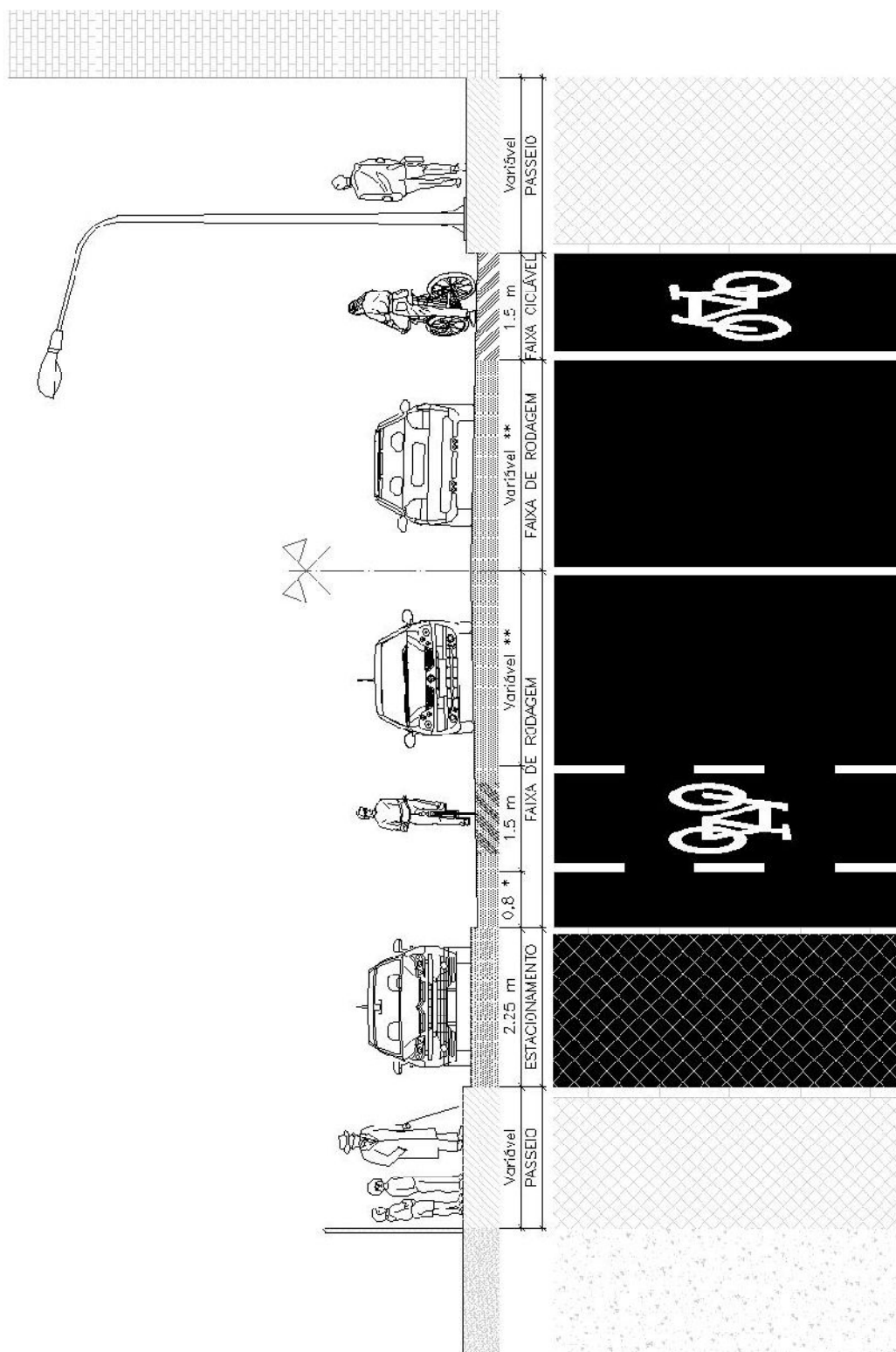




\* O símbolo de velocípede pode apresentar uma largura mínima de 0,75 m

Imagem 2 – Perfil transversal tipo de um percurso ciclável da tipologia via banalizada.

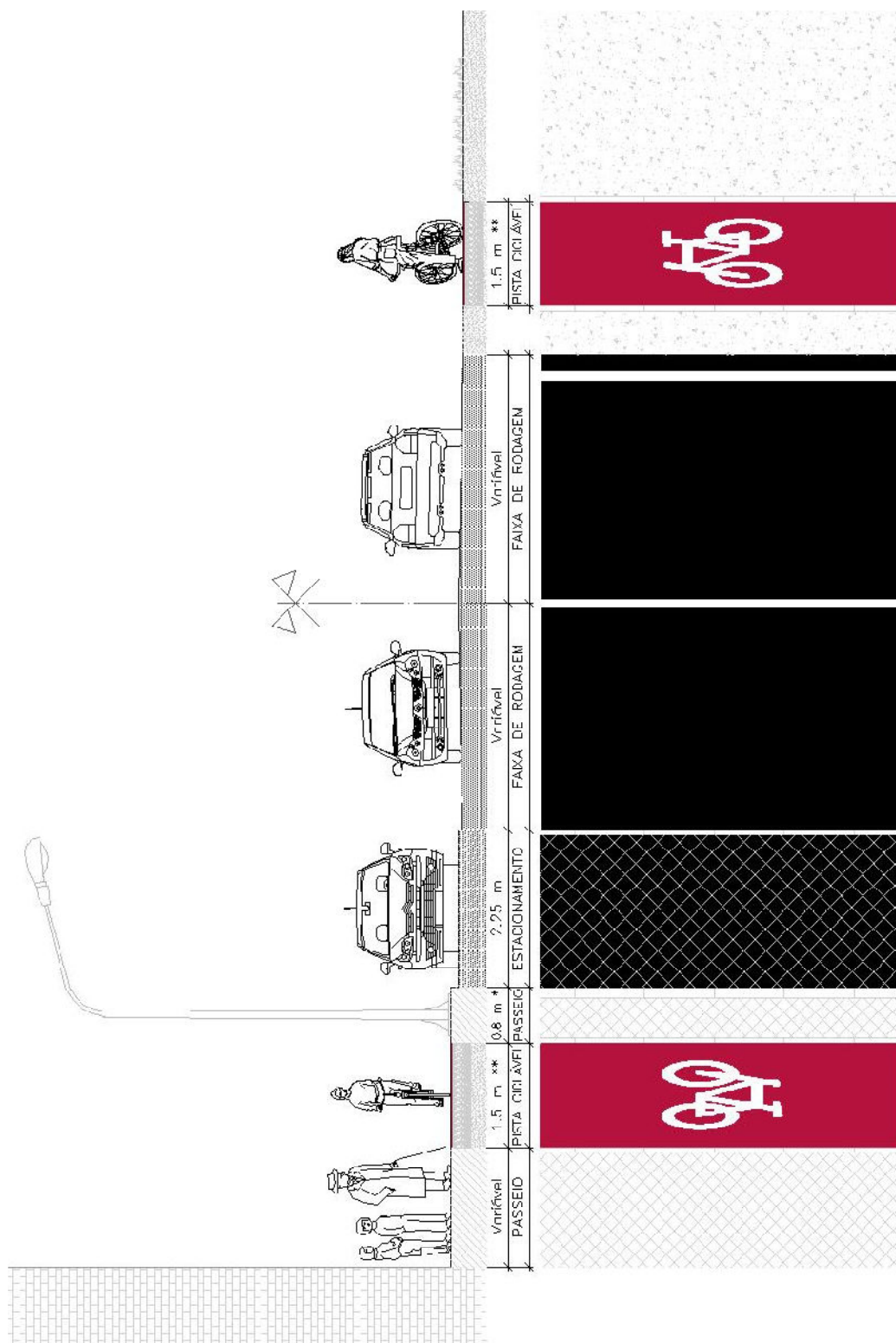
Fonte: Própria.



† A zona de segurança adicional pode apresentar uma largura mínima de 0,5 m
   
 \*\* A faixa de rodagem disponível para o trânsito rodoviário motorizado deve apresentar uma largura mínima de 2,75 m

Imagem 3 – Perfil transversal tipo de um percurso ciclável da tipologia faixa ciclável.

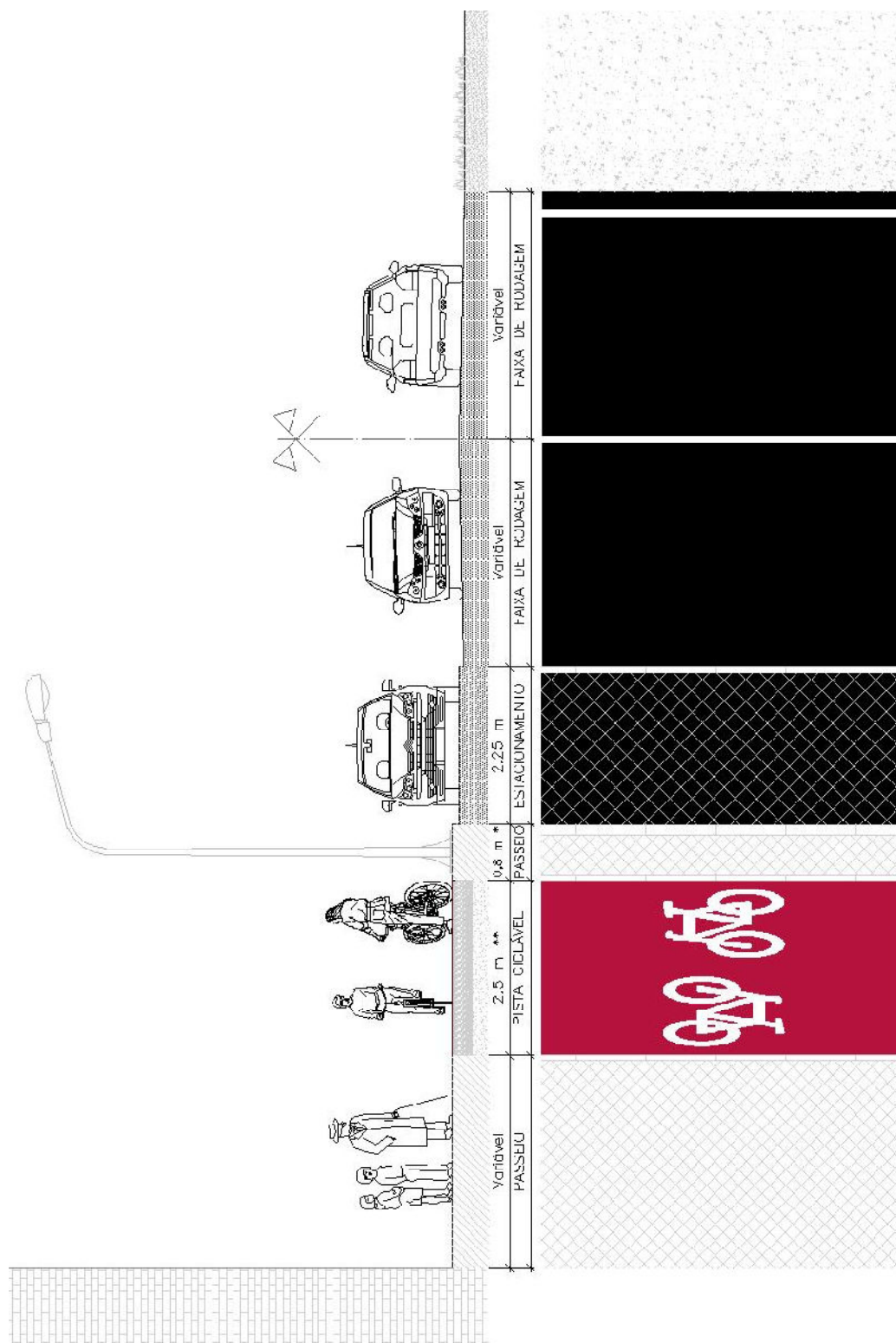
Fonte: Própria.



\* A zona de segurança adicional pode apresentar uma largura mínima de 0,5 m  
 \*\* A pista ciclável unidirecional exclusiva pode apresentar uma largura mínima de 1,0 m. Se a pista ciclável for partilhada com as peças (mixta) deve apresentar no mínimo 2,0 m de largura

Imagem 4 – Perfil transversal tipo de um percurso ciclável da tipologia pista ciclável (unidirec.).

Fonte: Própria.



\* A zona de segurança adicional pode apresentar uma largura mínima de 0,5 m  
 \*\* A pista ciclável bidirecional exclusiva pode apresentar uma largura mínima de 2,0 m. Se a pista ciclável for partilhada com os veículos (misto) deve apresentar no mínimo 2,5 m de largura

Imagem 5 – Perfil transversal tipo de um percurso ciclável da tipologia pista ciclável (bidirecion.).

Fonte: Própria.

Aquando da elaboração dos projetos de execução dos diferentes troços cicláveis da RCB também devem ser tidas em consideração as seguintes diretrizes:

- ➔ Garantir as devidas condições de acessibilidade entre todos os troços cicláveis e entre estes e a rede viária (com especial atenção para os casos das pistas cicláveis).
- ➔ Resolver as interseções viárias entre o modo ciclável com o tráfego motorizado.

As interseções são pontos críticos da rede pelo que a sua resolução é crucial e deve ser tratada com a devida precaução, procurando soluções que otimizem a segurança das deslocações, dos ciclistas e dos restantes utilizadores da interseção, privilegiem a visibilidade recíproca entre todos os utilizadores e fomentem a legibilidade do traçado, que deverá ser de fácil reconhecimento e evitar qualquer tipo de ambiguidades.

que permitam assegurar a segurança não só dos ciclistas, mas também dos restantes utilizadores.

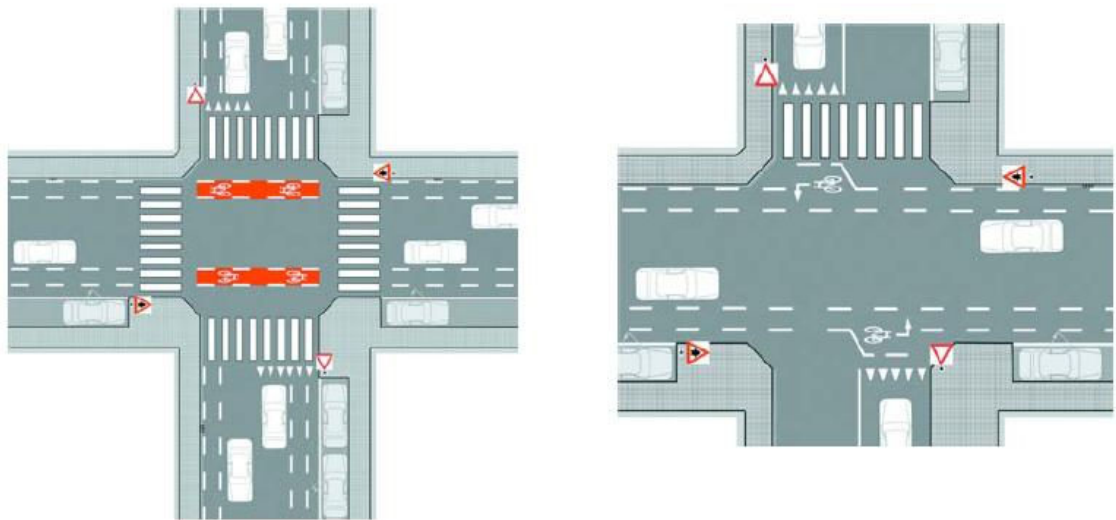


Imagem 7 – Exemplos de soluções de interseções sinalizadas - faixas cicláveis.

Fonte: IMTT (2011). Coleção de Brochuras Técnicas / Temáticas. Rede Ciclável – Princípios de Planeamento e Desenho.

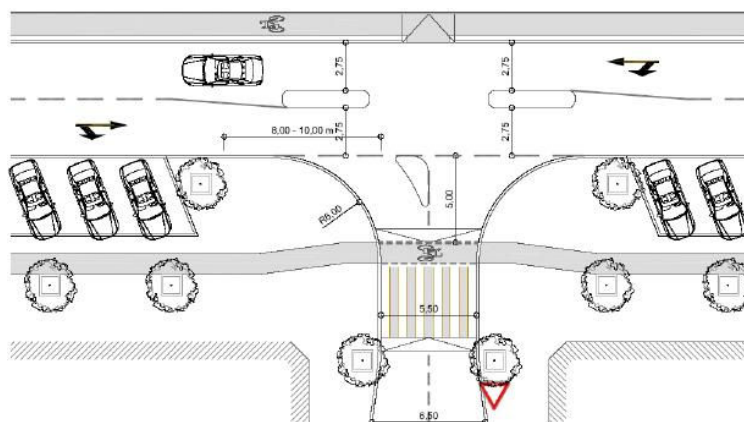


Imagem 8 – Exemplo de solução de interseção sinalizada - pistas cicláveis.

Fonte: AYUNTAMIENTO DE MADRID (2008). Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) de Madrid. Dirección General de Planificación del Área de Obras y Espacios Públicos, Madrid.

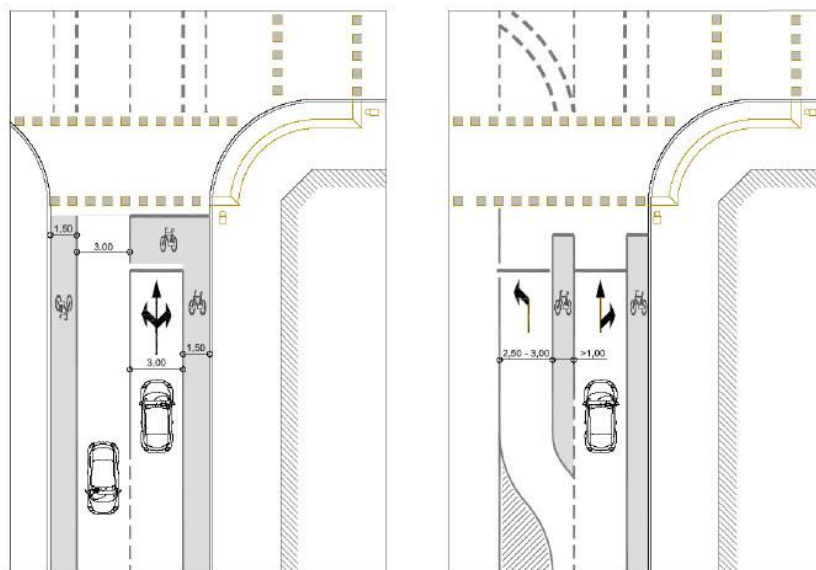


Imagem 9 – Exemplo de solução de interseção semaforizada - faixas cicláveis.

Fonte: AYUNTAMIENTO DE MADRID (2008). Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) de Madrid. Dirección General de Planificación del Área de Obras y Espacios Públicos, Madrid.

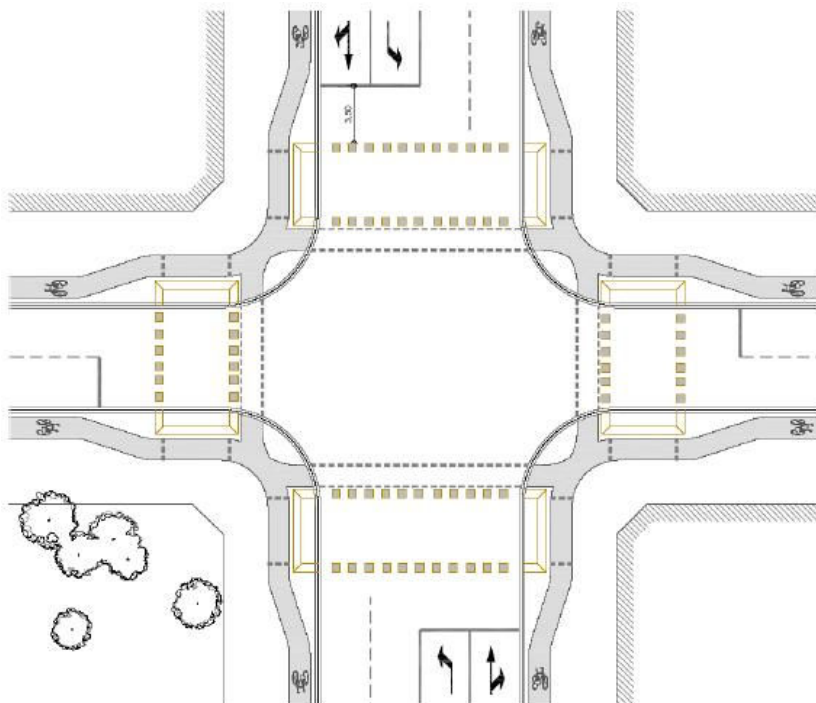


Imagem 10 – Exemplo de solução de interseção semaforizada - pistas cicláveis.

Fonte: AYUNTAMIENTO DE MADRID (2008). Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) de Madrid. Dirección General de Planificación del Área de Obras y Espacios Públicos, Madrid.

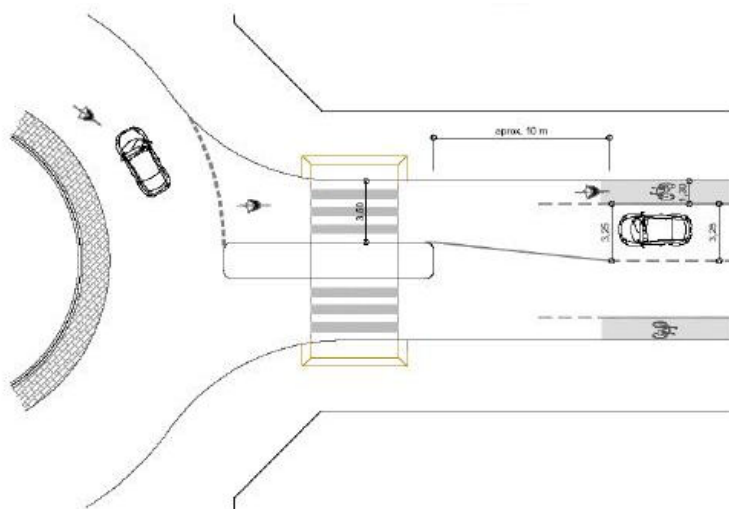


Imagem 11 – Exemplo de solução de interseção giratória (rotunda) - faixas cicláveis.

Fonte: AYUNTAMIENTO DE MADRID (2008). Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) de Madrid. Dirección General de Planificación del Área de Obras y Espacios Públicos, Madrid.

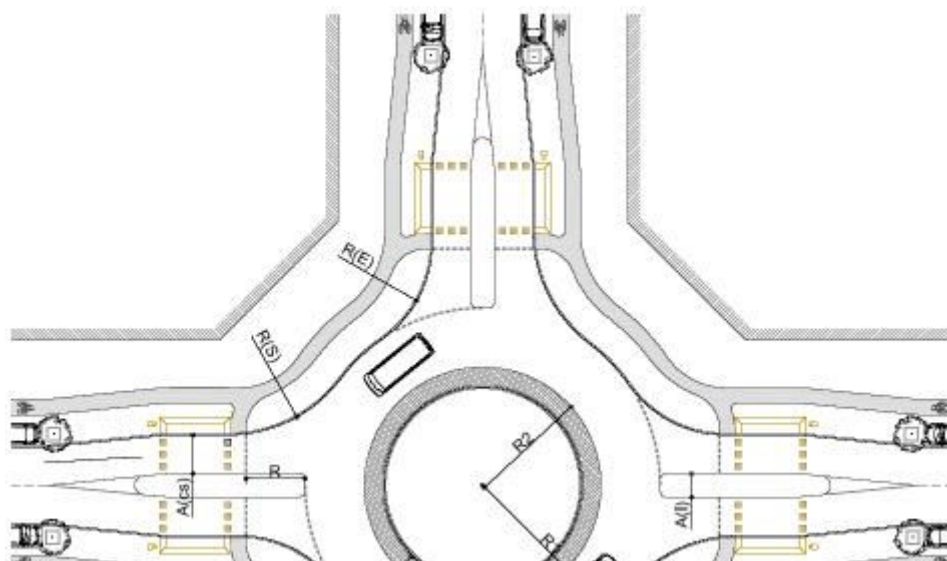


Imagem 12 – Exemplo de solução de interseção giratória (rotunda) - pistas cicláveis.

Fonte: AYUNTAMIENTO DE MADRID (2008). Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) de Madrid. Dirección General de Planificación del Área de Obras y Espacios Públicos, Madrid.

- ➔ Garantir as devidas condições ao nível da pavimentação (regularidade da superfície) e da drenagem das águas pluviais.

## ANEXO V – ESTACIONAMENTO PARA BICICLETAS

### Tipos de suporte

Existem disponíveis no mercado várias soluções de suporte para estacionamento para bicicletas, algumas das quais já implementadas no território do Município do Barreiro. Genericamente as diferentes soluções de suporte podem ser classificadas em duas tipologias básicas:

- Suporte de fixação de uma roda ou de apoio do quadro em apenas um ponto;
- Suporte de apoio do quadro em dois pontos.

Os suportes de fixação de uma roda ou de apoio do quadro em apenas um ponto são tipologias que devem ser evitadas (não recomendadas) pois os mesmos podem danificar a bicicleta, atendendo que todo o peso da bicicleta estará suportado num único local o que poderá, no caso da bicicleta acabar por reclinar-se sobre si própria, provocar uma força de torção que pode danificar a roda ou o quadro. Este tipo de suporte apresenta os seguintes inconvenientes:

- Não permite prender as rodas e o quadro da bicicleta ao suporte (menos seguras);
- A roda que fixa pode ficar danificada facilmente por vandalismo ou mesmo pelo uso normal do suporte, pois é o único ponto da bicicleta que está imobilizado e qualquer movimento da mesma induz à aplicação de pressão nesse ponto;
- Não possibilita o estacionamento de bicicletas com carga, por estar apoiada num único local (roda ou quadro).



Imagem 13 – Suportes não recomendados.

Fonte: Própria.



O suporte de apoio do quadro em dois pontos é o tipo de suporte **mais aceite e recomendado** a nível europeu pela sua segurança e conforto. Deste tipo de suporte a estrutura mais conhecida e implementada é a de “*Sheffield*” ou “U” invertido. Este tipo de suporte apresenta as seguintes vantagens:

- Permite suportar a bicicleta mediante pelo menos dois pontos de apoio;
- Possibilita fixar simultaneamente no suporte o quadro e as rodas da bicicleta e que a fixação seja realizada com recurso a cadeados mais seguros (do tipo “U” ou “D”);
- Evita que a bicicleta rode sobre si danificando a roda dianteira ou o quadro.



Imagem 14 – Suportes não recomendados.

Fonte: Própria.

### Dimensionamento dos lugares de estacionamento para bicicletas

Apresenta-se em seguida alguns exemplos de dimensionamento dos lugares de estacionamento para bicicletas, atendendo às dimensões gerais de uma bicicleta.

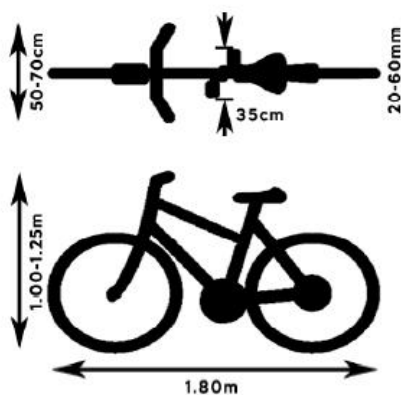


Imagem 15 – Dimensões gerais de uma bicicleta.

Fonte: Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta.

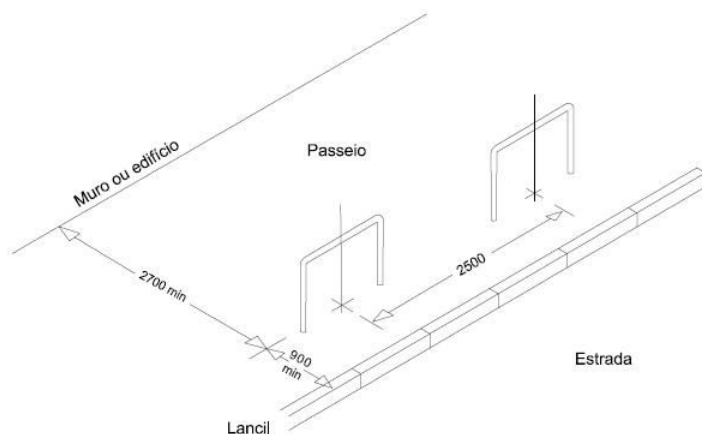


Imagem 16 – Exemplo de estacionamento no passeio paralelo à faixa de rodagem.

Fonte: Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta.

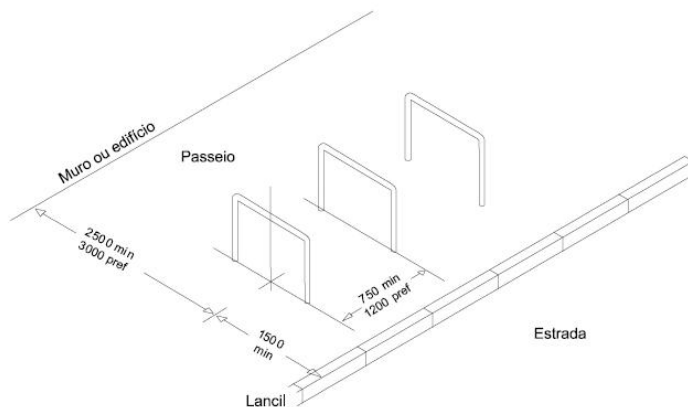


Imagem 17 – Exemplo de estacionamento no passeio perpendicular à faixa de rodagem.

Fonte: Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta.

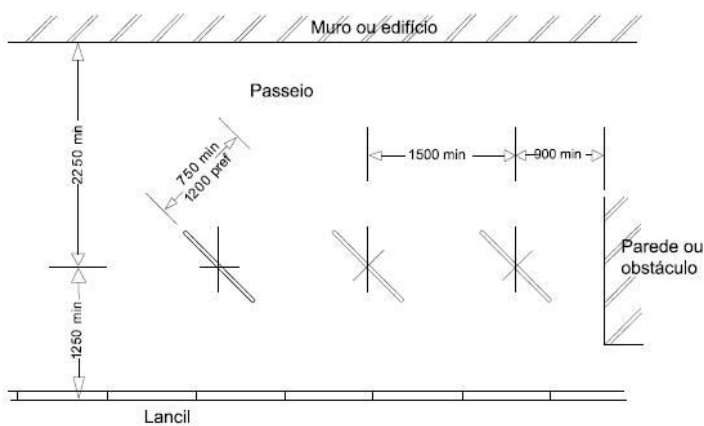


Imagem 18 – Exemplo de estacionamento oblíquo (a 45°) no passeio.

Fonte: Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta.

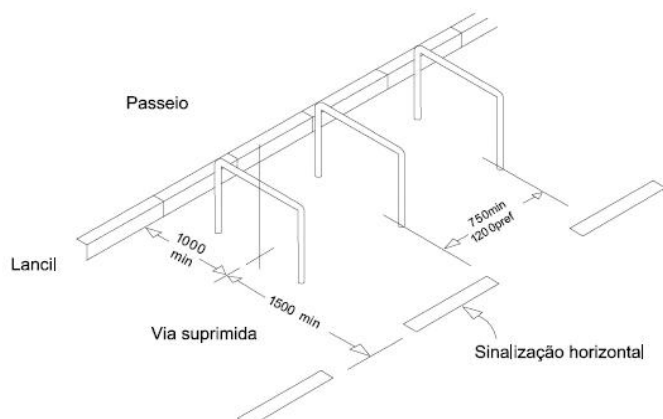


Imagem 19 – Exemplo de estacionamento perpendicular na faixa de rodagem (via suprimida).

Fonte: Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta.

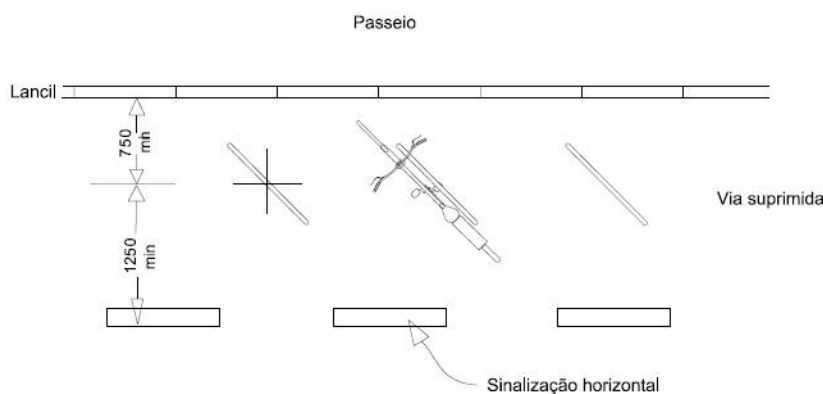


Imagem 20 – Exemplo de estacionamento oblíquo (a 45°) na faixa de rodagem (via suprimida).

Fonte: Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta.

### Dimensionamento da oferta de estacionamento para bicicletas

Considera-se que o dimensionamento da oferta de estacionamento para bicicletas deverá seguir os valores de referência da proposta de dimensionamento dos parqueamentos por tipo de pólo gerador/atrator apresentada no plano de ação do projeto do Plano de Mobilidade e Transportes Intermunicipal da Área de Influência da TTT (Margem Sul), adiante designado por PMTI, patentes na tabela 6.

<b>PÓLO GERADOR/ATRATOR</b>	<b>NÚMERO DE LUGARES</b>
<b>Interfaces de transporte – 1.º nível</b>	15 a 20
<b>Interfaces de transporte – 2.º nível</b>	10 a 15
<b>Interfaces de transporte – 3.º nível</b>	5 a 10
<b>Escolas (EB2,3 e ES)</b>	10 a 15
<b>Hospital</b>	10 a 15
<b>Centros de Saúde</b>	2 a 5
<b>Equipamentos administrativos – Câmaras Municipais (serviços centrais ou equiparados)</b>	5 a 10
<b>Equipamentos administrativos – Juntas de Freguesia</b>	2 a 5
<b>Equipamentos administrativos – Tribunais</b>	2 a 5
<b>Equipamentos culturais – Bibliotecas</b>	2 a 5
<b>Equipamentos desportivos – Grandes campos de jogos</b>	5
<b>Equipamentos desportivos – Pequenos campos de jogos</b>	2 a 5
<b>Equipamentos desportivos – Piscinas e pavilhões municipais</b>	2 a 5
<b>Outros equipamentos – Mercados municipais</b>	2 a 5
<b>Grandes superfícies comerciais</b>	15 a 20
<b>Arruamentos</b>	5 a 10

Tabela 6 – Proposta de dimensionamento do estacionamento para bicicletas por tipo de pólo gerador/atrator.

Fonte: Plano de Ação do “Plano de Mobilidade e Transportes Intermunicipal da Área de Influência da TTT (Margem Sul)”.

**ANEXO VI – FICHAS TÉCNICAS DOS TROÇOS CICLÁVEIS DA REDE CICLÁVEL DO BARREIRO**

**FICHA TÉCNICA**

**TROÇO CICLÁVEL T1**

**Designação:** Rua Bento de Jesus Caraça

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

**CARACTERÍSTICAS**

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 275 m (linear) / 488 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 2

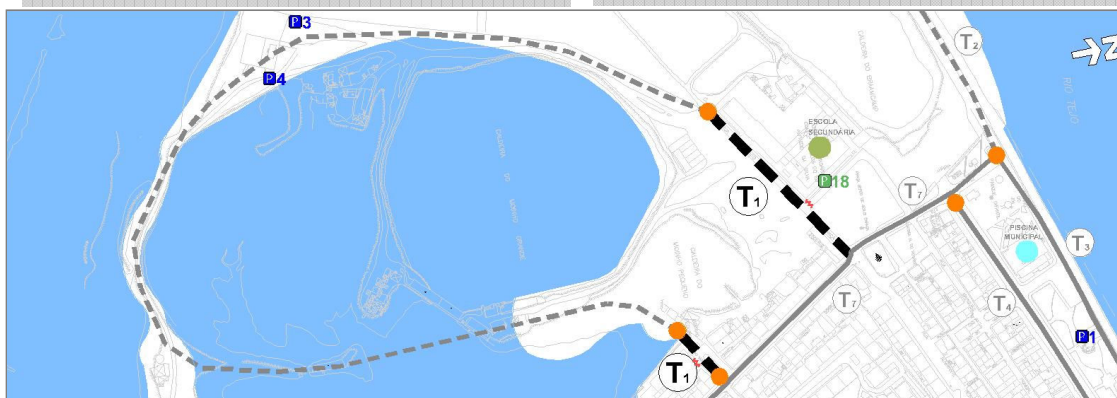
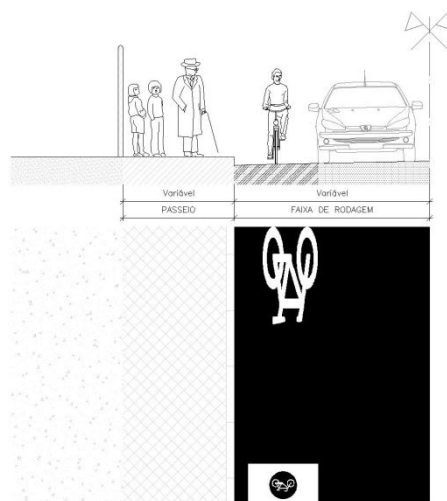
**Troços cicláveis com que se articula:**

T7 - Rua Miguel Pais










**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P18 - Escola Secundária Alfredo da Silva

**PERFIL TIPO PROPOSTO**



**LEGENDA:**

- |   |  |   |
|---|--|---|
|  LIMITE DO CONCELHO            |  EQUIP. COLETIVO – DESPORTO |  LOCALS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES |
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO |  LOCALS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS                 |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |  |   |

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T2

**Designação:** Rua do Clube Naval Barreirense

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 415 m (linear) / 415 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 0

**Troços cicláveis com que se articula:**

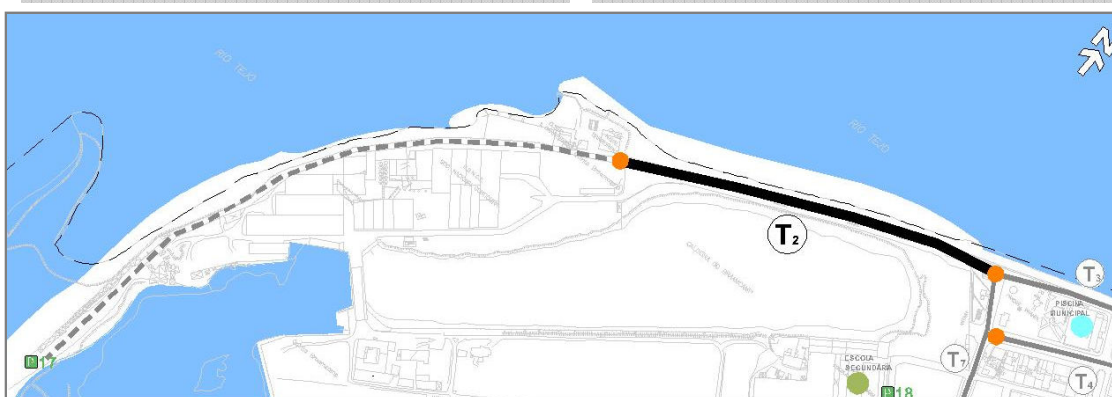
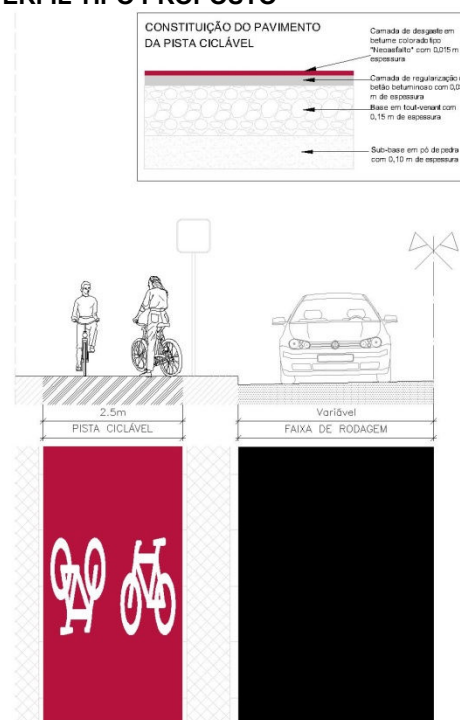
T3 - Passeio Augusto Cabrita

T7 - Rua Miguel Pais

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

— TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO — DESPORTO

● EQUIP. COLETIVO — EDUCAÇÃO

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

### Observações

- Pista ciclável já existente.

- Promove a continuidade física da pista ciclável do Passeio Augusto Cabrita.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T3

**Designação:** Passeio Augusto Cabrita

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 766 m (linear) / 766 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 1

**Troços cicláveis com que se articula:**

T2 - Rua do Clube Naval Barreirense

T4 - Avenida Bento Gonçalves

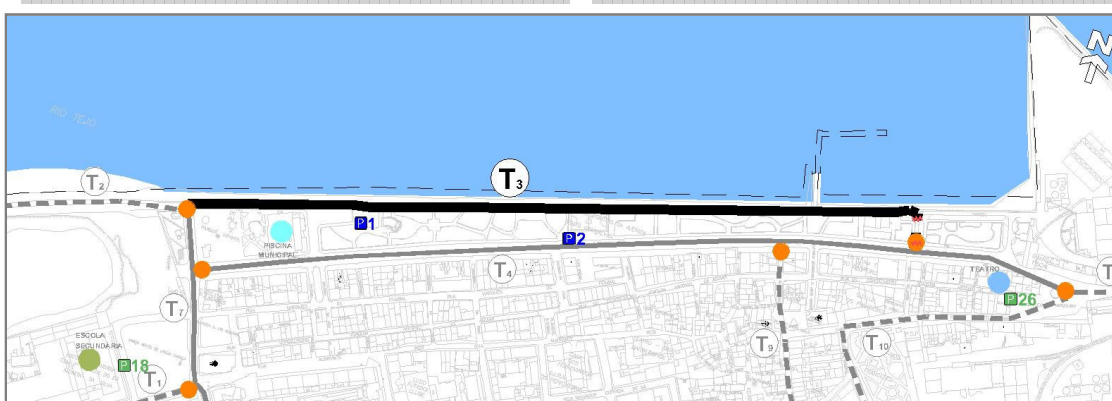
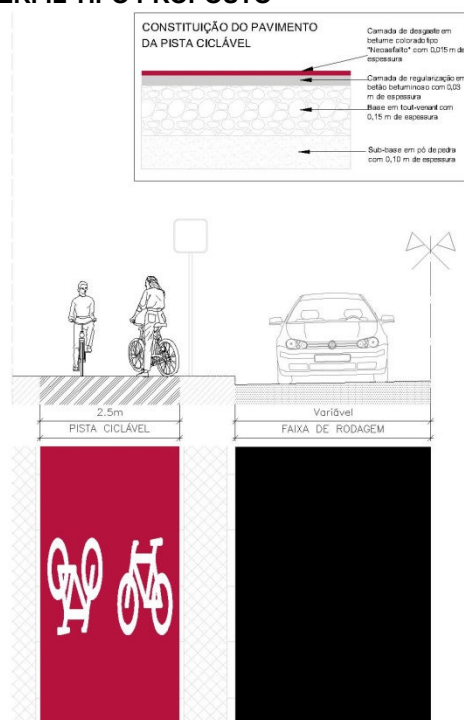
T7 - Rua Miguel Pais

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P1 - Passeio Augusto Cabrita (piscina)

P2 - Passeio Augusto Cabrita (polidesportivo)

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- LIMITE DO CONCELHO
- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- ▨ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

- EQUIP. COLETIVO – CULTURA
- EQUIP. COLETIVO – DESPORTO
- EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

- P LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES
- P LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS
- \*\* INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Pista ciclável já existente.

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula (T4 e T7).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T4

**Designação:** Avenida Bento Gonçalves

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 898 m (linear) / 1.791 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 8

**Troços cicláveis com que se articula:**

T3 - Passeio Augusto Cabrita

T5 - Rua da União I

T7 - Rua Miguel Pais

T10 - Ruas Barreiro - Antigo I

T11 - Ruas Barreiro - Antigo II

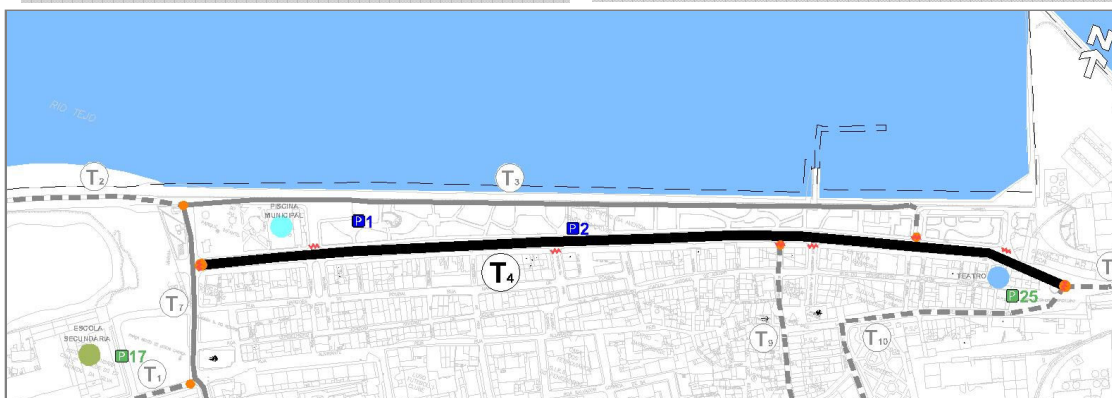
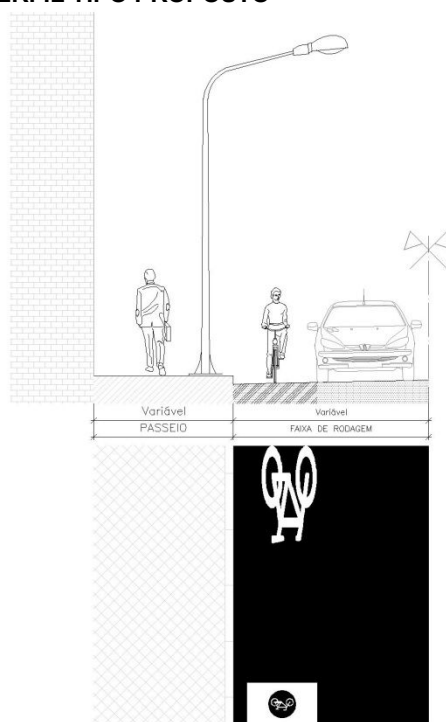
**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P1 - Passeio Augusto Cabrita (piscina)

P2 - Passeio Augusto Cabrita (polidesportivo)

P26 - Serviços municipais e Teatro de Ensaio do Barreiro

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – CULTURA

● EQUIP. COLETIVO – DESPORTO

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Percurso ciclável já existente sob a tipologia de via banalizada, sinalizada horizontalmente com símbolos de velocípede.

- Nas zonas de acalmia de tráfego, onde a faixa de rodagem está à cota dos passeios e apresenta um pavimento diferenciado, não se procede à marcação da sinalização horizontal (símb. velocípede).



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T5

**Designação:** Rua da União I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 688 m (linear) / 1.385 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 5

**Troços cicláveis com que se articula:**

T4 - Avenida Bento Gonçalves

T6 - Rua da União II

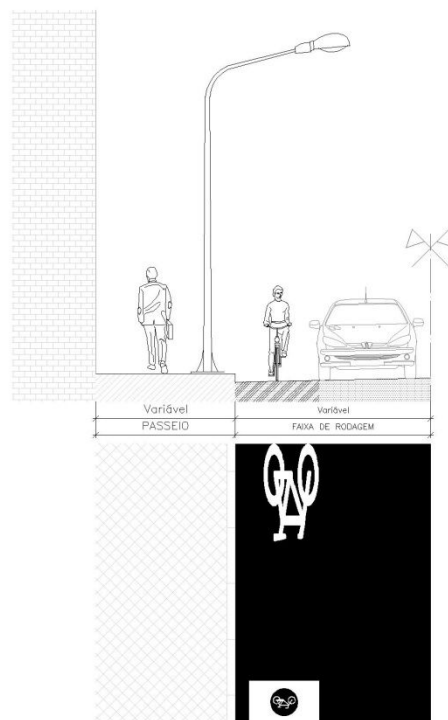
T11 - Ruas Barreiro - Antigo II

T12 - Avenida da CUF

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P26 - Serviços municipais e Teatro de Ensaio do Barreiro

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – CULTURA

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

✕ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Nos locais onde ocorre um estreitamento da faixa de rodagem o percurso ciclável deverá estar mais perceptível (por exemplo, mediante a redução da distância entre os símbolos de velocípede marcados no pavimento – colocados aproximadamente de 25 em 25 m ou menos).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T6

**Designação:** Rua da União II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Faixa ciclável

**Extensão:** 879 m (linear) / 1.758 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T5 - Rua da União I

T17 - Avenida das Nacionalizações I

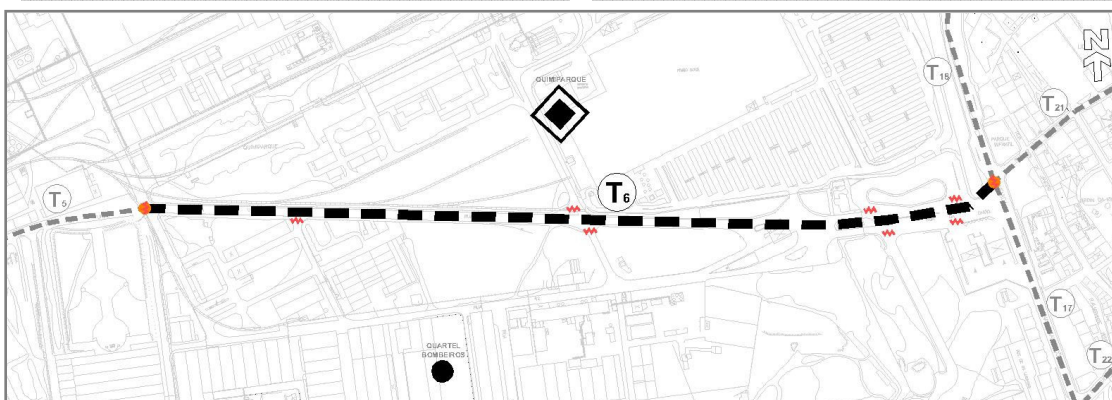
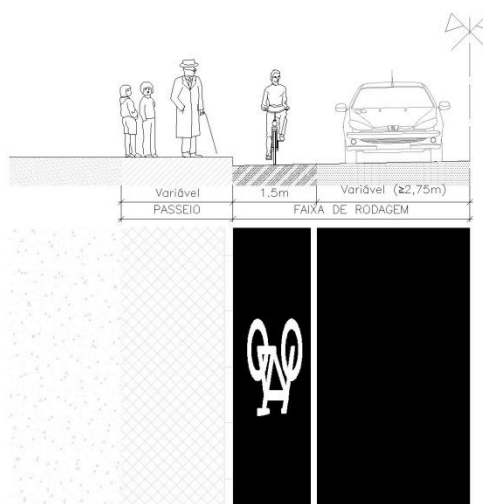
T18 - Avenida das Nacionalizações II

T21 - Rua da Indústria e Rua Alves Cunha

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |                                 |                                  |                       |
|---------------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| ■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ◆ ÁREA INDUSTRIAL / LOGÍSTICA    | W INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
| --- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS     | ● EQUIP. COLETIVO – SEG. PÚBLICA |                       |
| ● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |                                  |                       |

### Observações

- Nos locais onde o perfil transversal da faixa de rodagem apresente largura suficiente para conter, num sentido, uma via rodoviária com 3,0 m e uma faixa ciclável com 1,5 m, a faixa ciclável a implementar deverá ser exclusiva para os ciclistas (delimitada com traço contínuo branco).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T7

**Designação:** Rua Miguel Pais

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 874 m (linear) / 1.736 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 13

**Troços cicláveis com que se articula:**

T1 - Rua Bento de Jesus Caraça

T2 - Rua do Clube Naval Barreirense

T3 - Passeio Augusto Cabrita

T4 - Avenida Bento Gonçalves

T8 - Avenida Alfredo da Silva

T9 - Avenida da República

T30 - Avenida da Liberdade I

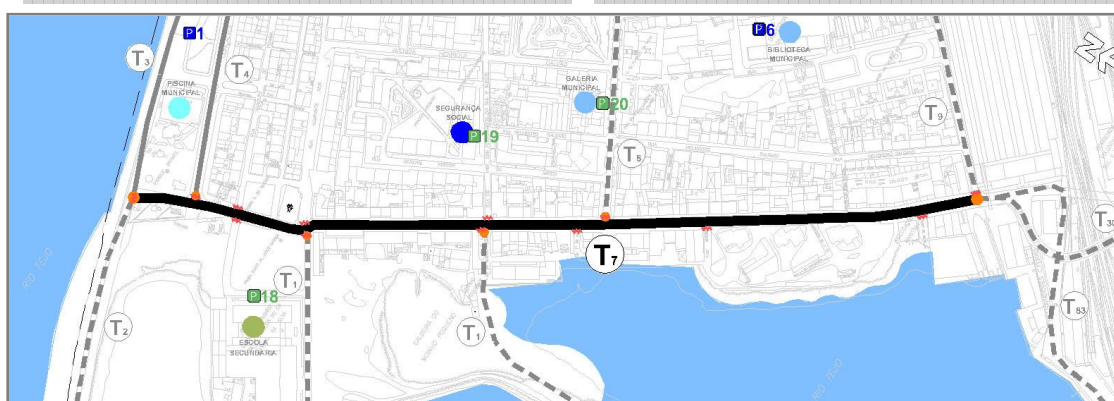
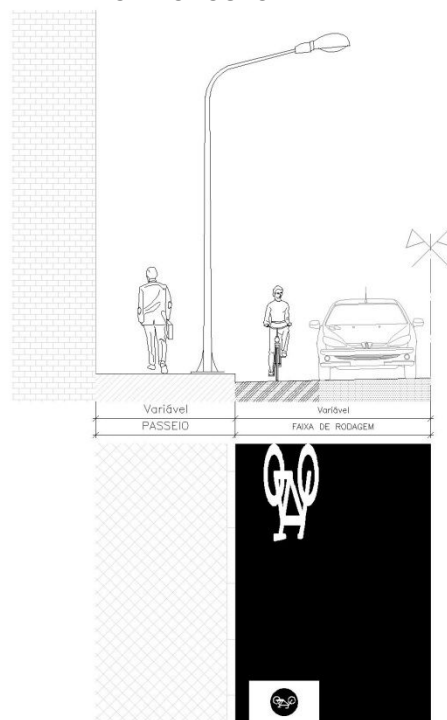
T83 - Ant. Est. Ferroviário do Barreiro

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P18 - Escola Secundária Alfredo da Silva

P19 - Segurança social

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO

● EQUIP. COLETIVO – CULTURA

● EQUIP. COLETIVO – DESPORTO

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

P LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES

P LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

✱ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Percurso ciclável já existente sob a tipologia de via banalizada, sinalizada horizontalmente com símbolos de velocípede.

- Nas zonas de acalmia de tráfego, onde a faixa de rodagem está à cota dos passeios e apresenta um pavimento diferenciado, não se procede à marcação da sinalização horizontal (símb. velocípede).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T8

**Designação:** Avenida Alfredo da Silva

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 649 m (linear) / 1.282 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta zona de ≈55 m com declive de 7%)

**Nº de interseções viárias:** 15

**Troços cicláveis com que se articula:**

T7 - Rua Miguel Pais

T10 - Ruas Barreiro – Antigo I

T11 - Ruas Barreiro – Antigo II

T10 - Ruas Barreiro – Antigo I

T85 - Rua Stara Zagora

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

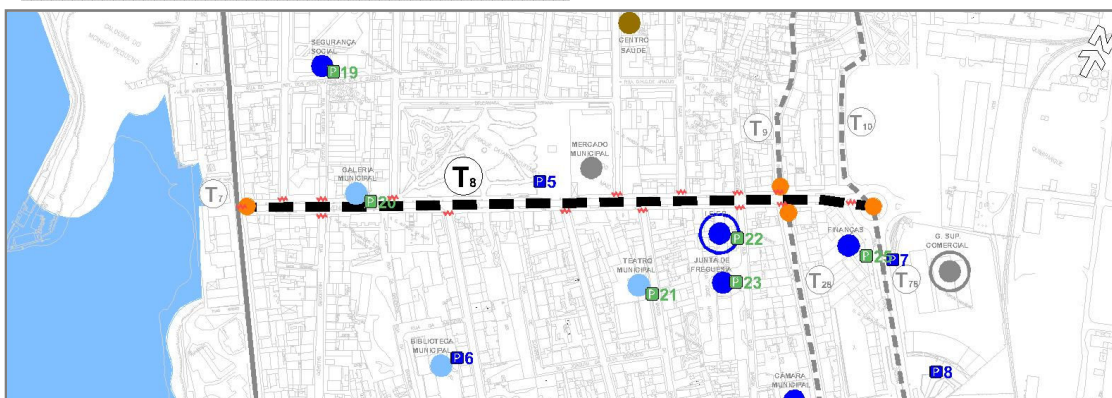
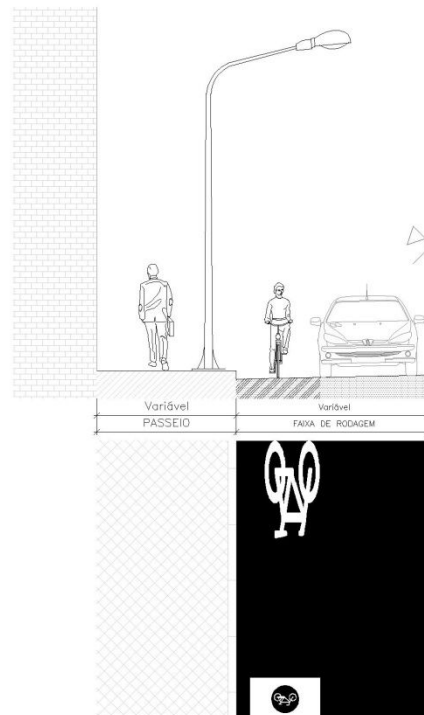
P5 - Parque C. E. / P7 - Fórum Barreiro (N) /

P20 - Galeria Mun. / P21 - Teatro Mun. /

P22 - IEFP / P23 - U. Freg. Barr. Lavradio /

P25 - Finanças

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE  
— OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS  
● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO  
● EQUIP. COLETIVO – CULTURA  
● EQUIP. COLETIVO – OUTROS  
● EQUIP. COLETIVO – SAÚDE

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES  
■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  
★ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T9

**Designação:** Avenida da República

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada / Faixa ciclável

**Extensão:** 569 m (linear) / 1.110 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta zona com declive de 3 a 5%)

**Nº de interseções viárias:** 10

**Troços cicláveis com que se articula:**

T7 - Rua Miguel Pais

T30 - Avenida da Liberdade I

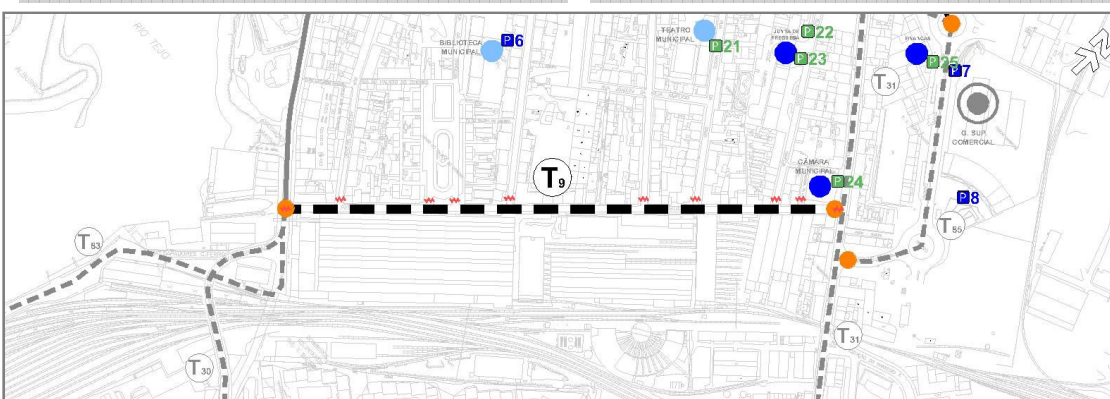
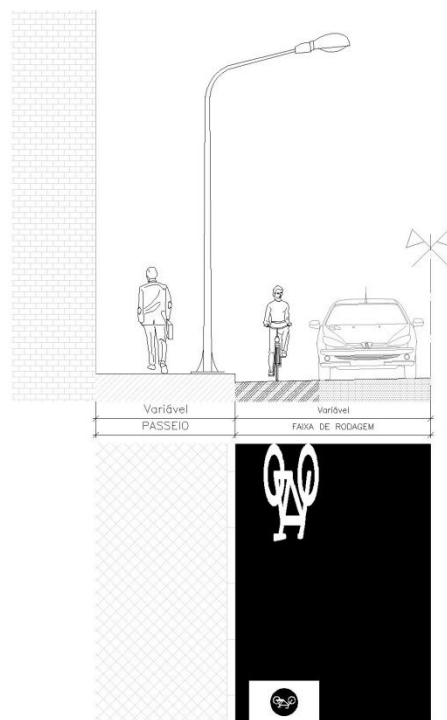
T31 - Rua Miguel Bombarda I

T83 - Ant. Est. Ferrov. do Barreiro

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P24 - Câmara Municipal

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

—	LIMITE DO CONCELHO	●	EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO	Ⓟ	LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES
—	TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE	●	EQUIP. COLETIVO – CULTURA	Ⓟ	LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS
—	OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS	●		Ⓟ	INTERSEÇÕES VIÁRIAS
●	EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS				

### Observações

- Via rodoviária com um regime de circulação de sentido único.

- A circulação ciclável proceder-se-á em dois sentidos de circulação: (i) adoção da tipologia de via banalizada no percurso ciclável de sentido coincidente com o sentido único de circulação; (ii) adoção da tipologia de faixa no percurso ciclável de sentido contrário ao sentido único de circulação.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T10

**Designação:** Ruas Barreiro – Antigo I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 327 m (linear) / 327 m (operacional)

**Declives:** De 3 a 5%

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T4 - Avenida Bento Gonçalves

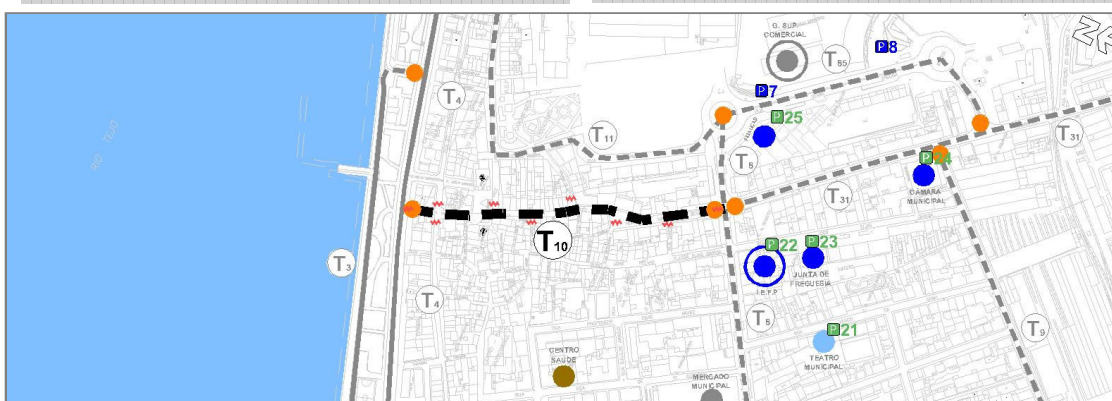
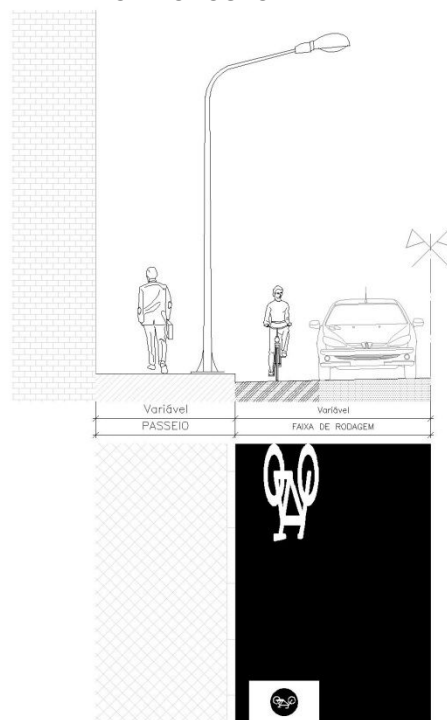
T8 - Avenida Alfredo da Silva

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P22 - IEFP

P23 - U. Freg. Barreiro e Lavradio

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO  
 ■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE  
 ■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS  
 ● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO  
 ● EQUIP. COLETIVO – CULTURA  
 ● EQUIP. COLETIVO – OUTROS  
 ● EQUIP. COLETIVO – SAÚDE

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES  
 ■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  
 ■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

#### Observações

- Via rodoviária com um regime de circulação de sentido único.

- A circulação ciclável proceder-se-á no sentido coincidente com o sentido único de circulação.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T11

**Designação:** Ruas Barreiro – Antigo II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 499 m (linear) / 499 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 6

**Troços cicláveis com que se articula:**

T4 - Avenida Bento Gonçalves

T5 - Rua da União I

T8 - Avenida Alfredo da Silva

T85 - Rua Stara Zagora

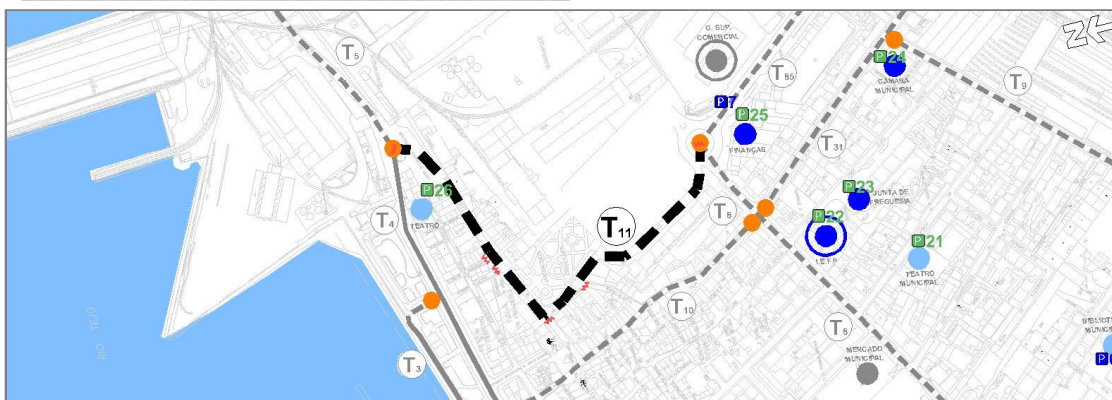
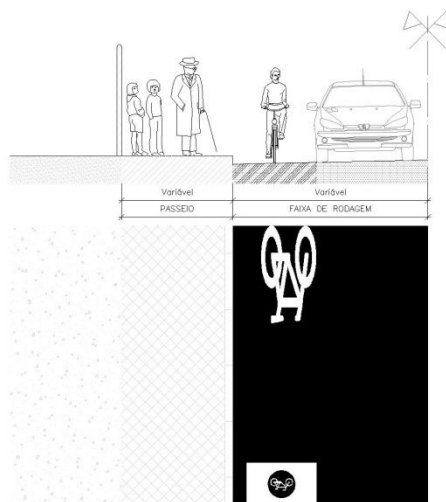
**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P7 - Fórum Barreiro (N)

P25 - Finanças

P26 - Serviços municipais e Teatro de Ensaio do Barreiro

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO  
 ■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE  
 ■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS  
 ● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVOS  
 ● EQUIP. COLETIVO – CULTURA  
 ● EQUIP. COLETIVO – OUTROS

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES  
 ■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  
 ■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

#### Observações

- Via rodoviária com um regime de circulação de sentido único.

- A circulação ciclável proceder-se-á no sentido coincidente com o sentido único de circulação.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T12

**Designação:** Avenida da CUF

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 436 m (linear) / 858 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 4

**Troços cicláveis com que se articula:**

T5 - Rua da União I

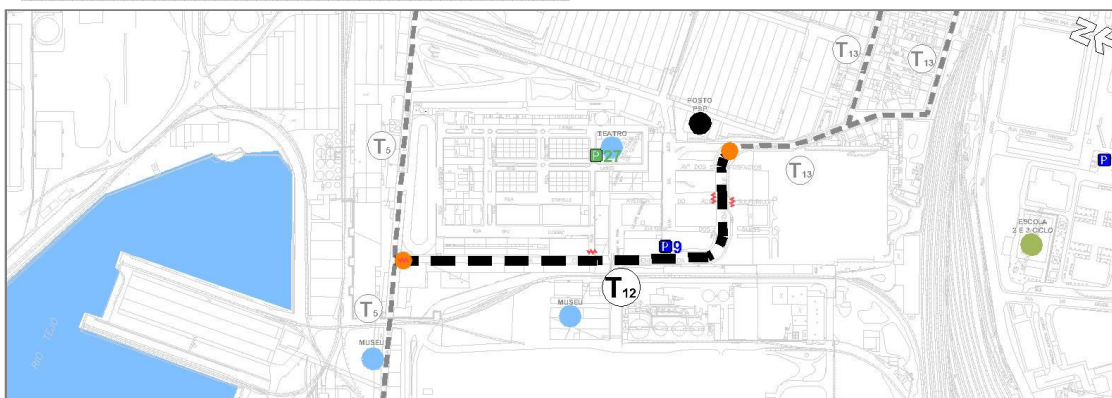
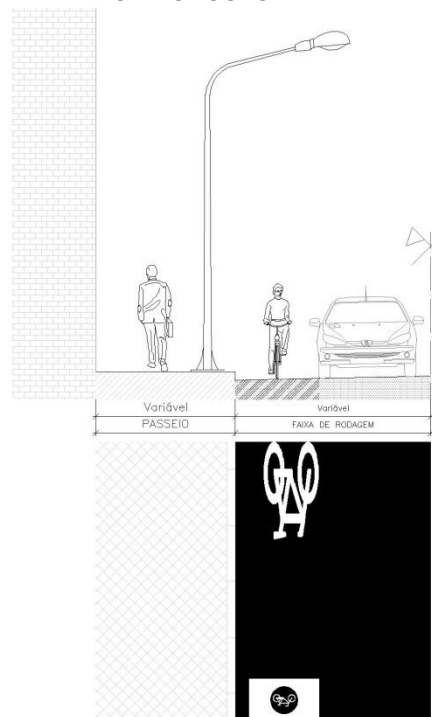
T13 - Ruas do Bairro das Palmeiras

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P9 - Ginásio

P27 - Casa da Cultura da Quimiparque

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

— TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

— OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – CULTURA

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

● EQUIP. COLETIVO – SEG. PÚBLICA

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

✕ INTERSEÇÕES VIÁRIAS



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T13

**Designação:** Ruas do Bairro das Palmeiras

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 1.143 m (linear) / 1.320 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 4

**Troços cicláveis com que se articula:**

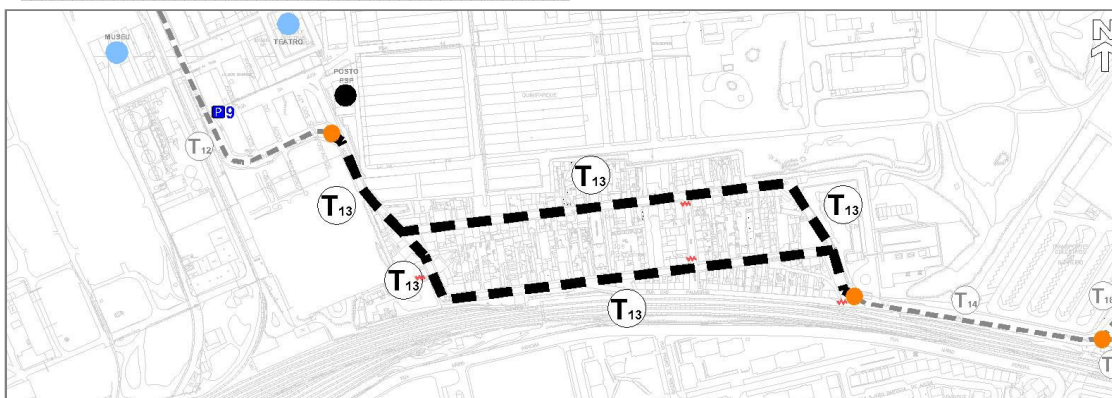
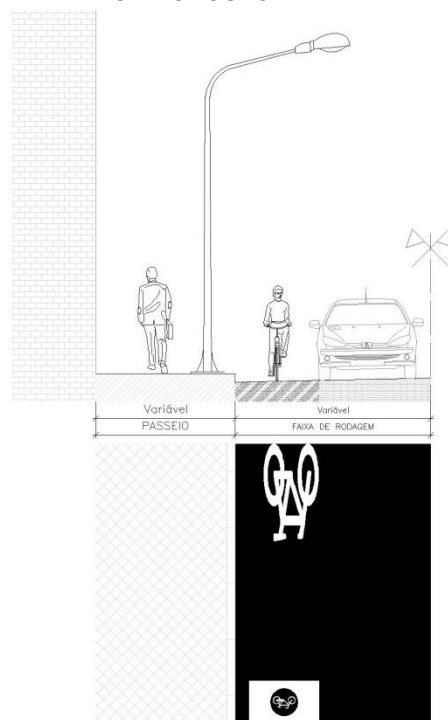
T12 - Avenida da CUF

T14 - Rua das Palmeiras

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

▬ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – CULTURA

● EQUIP. COLETIVO – SEG. PÚBLICA

Ⓟ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES

⚡ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T14

**Designação:** Rua das Palmeiras

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 258 m (linear) / 518 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 2

**Troços cicláveis com que se articula:**

T13 - Ruas do Bairro das Palmeiras

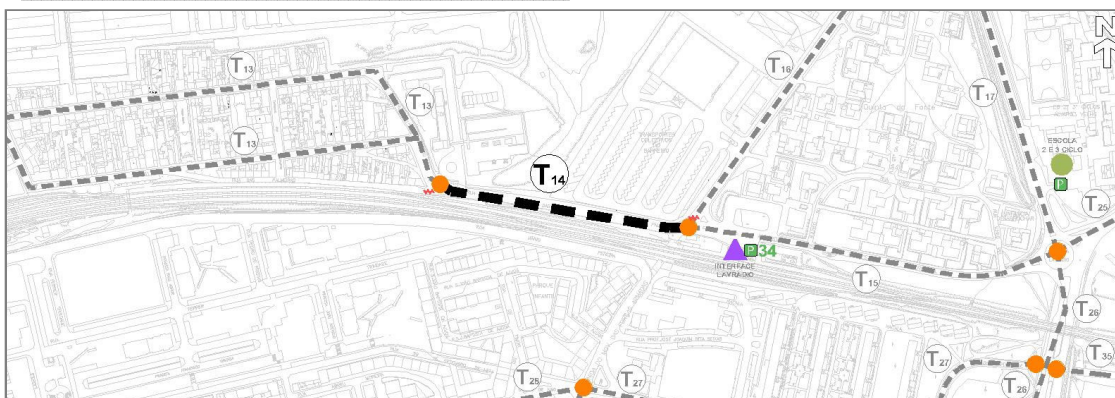
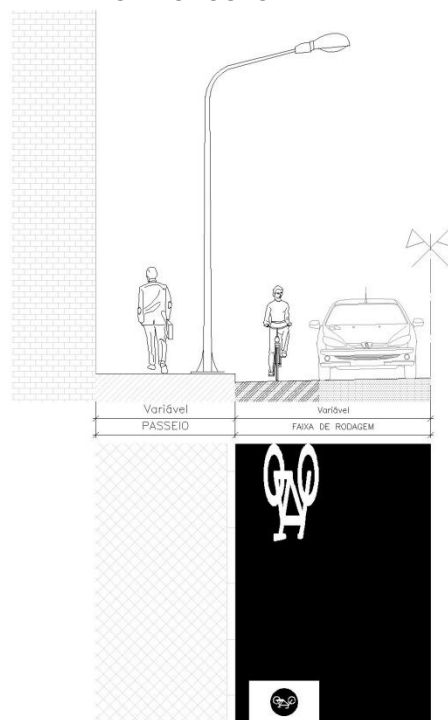
T15 - Avenida José Gomes Ferreira

T16 - Rua dos Resistentes Antifascistas

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P34 - Interface Rodo-Ferroviária do Lavradio

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |  |  |
|---|--|--|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  INTERFACE DE TRANSPORTES   |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |  |  |

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T15

**Designação:** Avenida José Gomes Ferreira

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 386 m (linear) / 771 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 4

**Troços cicláveis com que se articula:**

T14 - Rua das Palmeiras

T16 - Rua dos Resistentes Antifascistas

T17 - Avenida das Nacionalizações I

T25 - Alameda Ary dos Santos / EN11-1

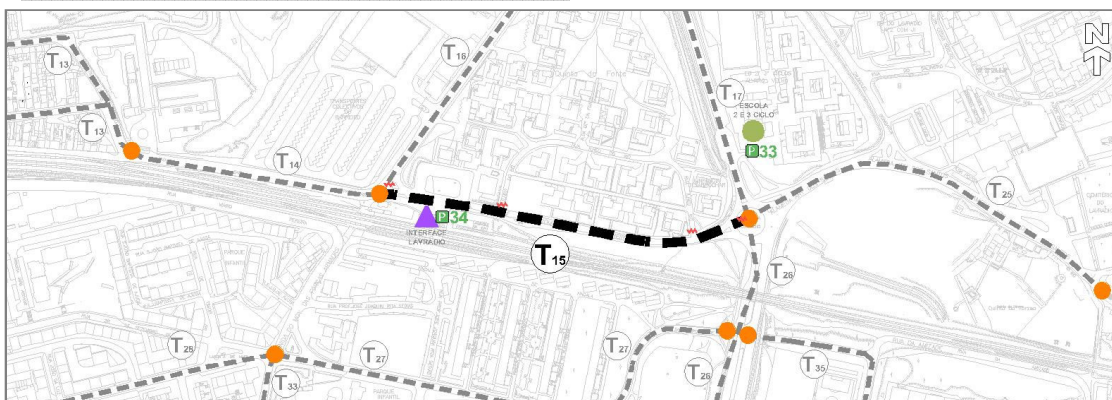
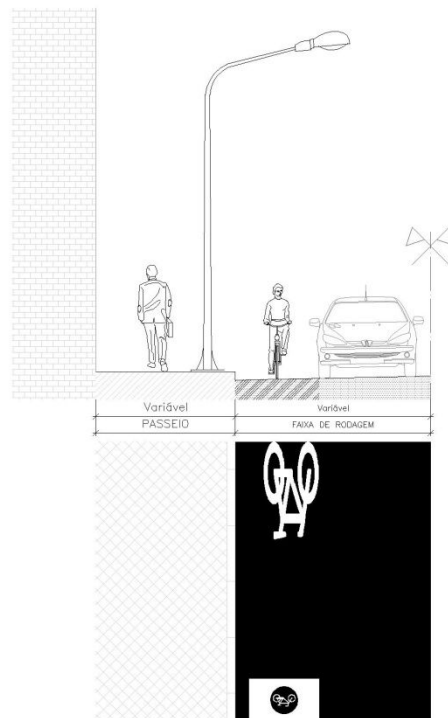
T26 - IC21

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P33 - EB 2,3 Álvaro Velho

P34 - Interface Rodo-Ferroviária do Lavradio

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

— TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

— OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO — EDUCAÇÃO

▲ INTERFACE DE TRANSPORTES

● LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

✕ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T16

**Designação:** Rua dos Resistentes Antifascistas

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 428 m (linear) / 829 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 3 a 5%  
(restante troço com declive de 0 a 3%)

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T14 - Rua das Palmeiras

T15 - Avenida José Gomes Ferreira

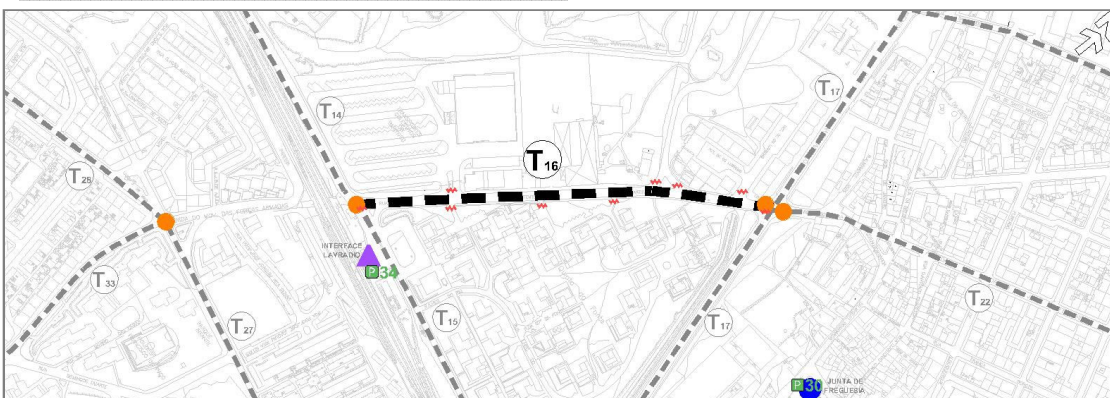
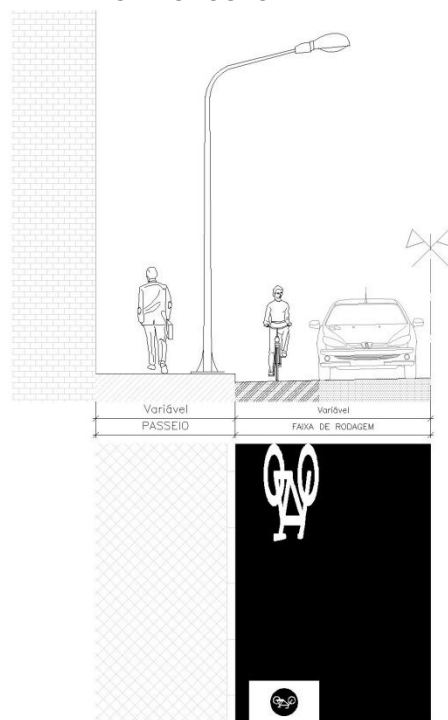
T17 - Avenida das Nacionalizações I

T22 - Avenida Joaquim José Fernandes

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P34 - Interface Rodo-Ferroviária do Lavradio

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE  
- - - OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS  
● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO  
▲ INTERFACE DE TRANSPORTES

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  
\* INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T17

**Designação:** Avenida das Nacionalizações I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 617 m (linear) / 617 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 6

**Troços cicláveis com que se articula:**

T6 - Rua da União II

T15 - Avenida José Gomes Ferreira

T16 - Rua dos Resistentes Antifascistas

T18 - Avenida das Nacionalizações II

T21 - Rua da Indústria e Rua Alves Cunha

T22 - Avenida Joaquim José Fernandes

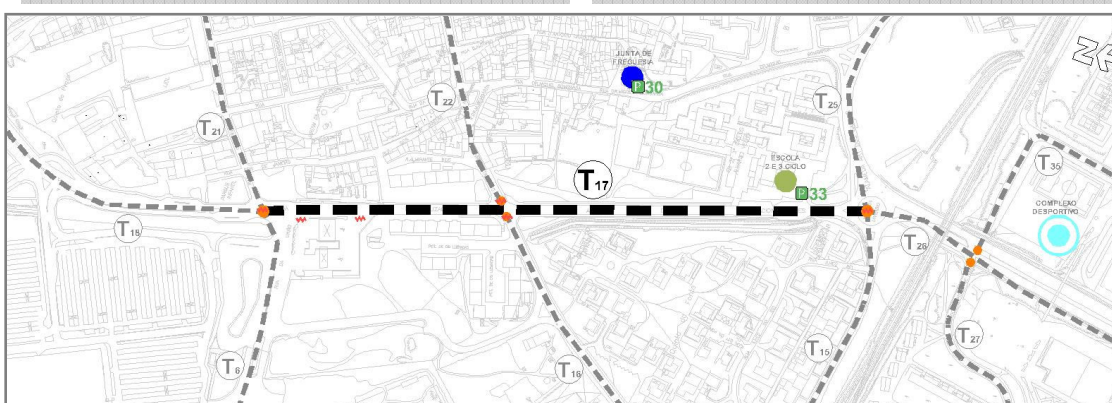
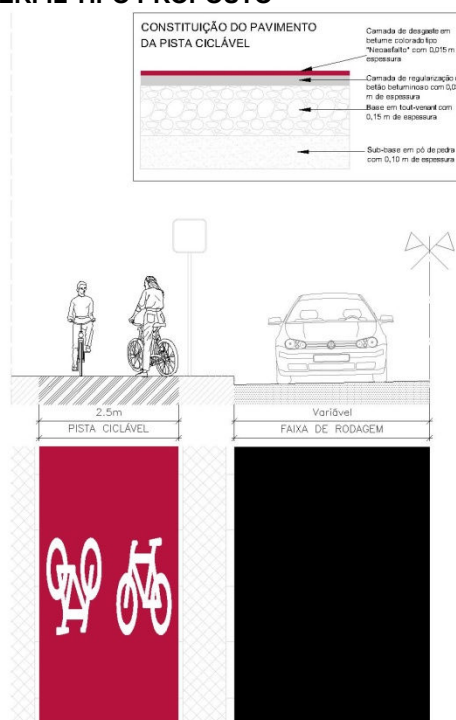
T25 - Avenida Ary dos Santos/ EN11-1

T26 - IC21

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P33 - EB 2,3 Álvaro Velho

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |                                 |                                    |                                      |
|---------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| ■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO | ■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
| ■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       | ● EQUIP. COLETIVO – DESPORTO       | ■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
| ● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS | ● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO       |                                      |

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar sobre o passeio localizado a nascente da faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T18

**Designação:** Avenida das Nacionalizações II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Faixa ciclável

**Extensão:** 750 m (linear) / 1.501 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

T6 - Rua da União II

T17 - Avenida das Nacionalizações I

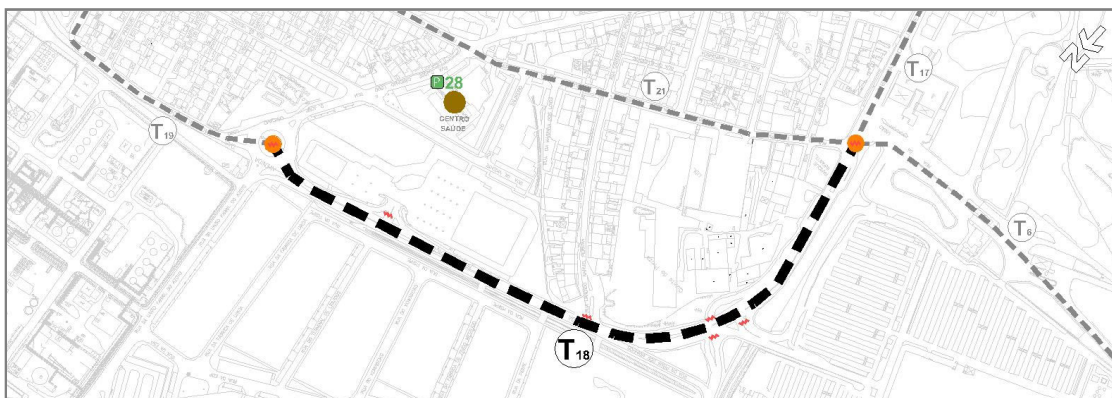
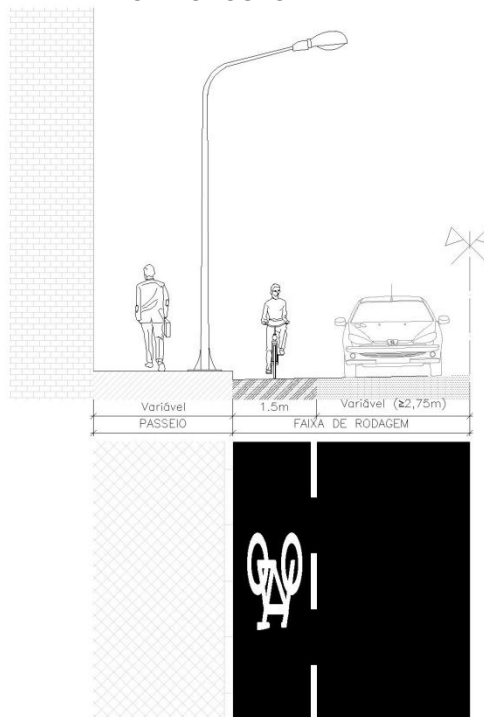
T19 - Rua dos Mártires da Guerra Colonial

T21 - Rua da Indústria e Rua Alves Cunha

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |   |  |
|---|---|--|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – SAÚDE |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS     |  |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |  |

### Observações

- Nos locais onde o perfil transversal da faixa de rodagem apresente largura suficiente para conter, num sentido, uma via rodoviária com 3,0 m e uma faixa ciclável com 1,5 m, a faixa ciclável a implementar deverá ser exclusiva para os ciclistas (delimitada com traço contínuo branco).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T19

**Designação:** Rua dos Mártires da Guerra Colonial

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 828 m (linear) / 1.656 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 6

**Troços cicláveis com que se articula:**

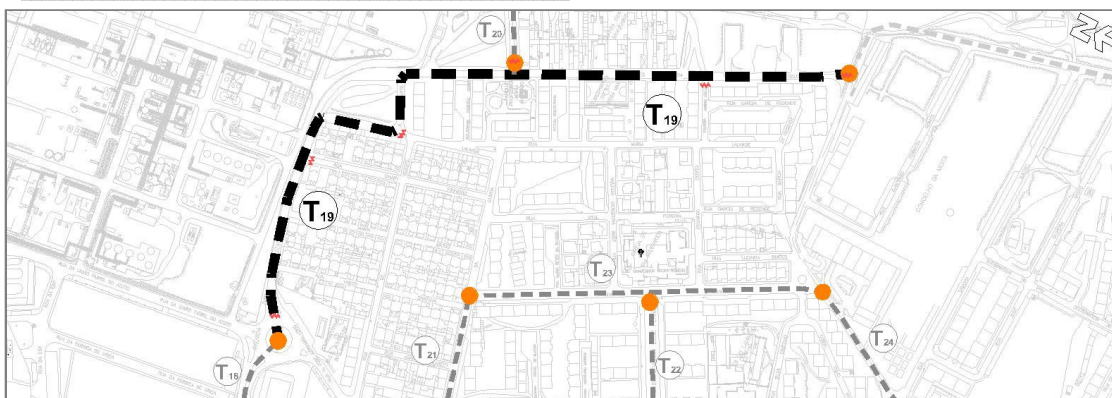
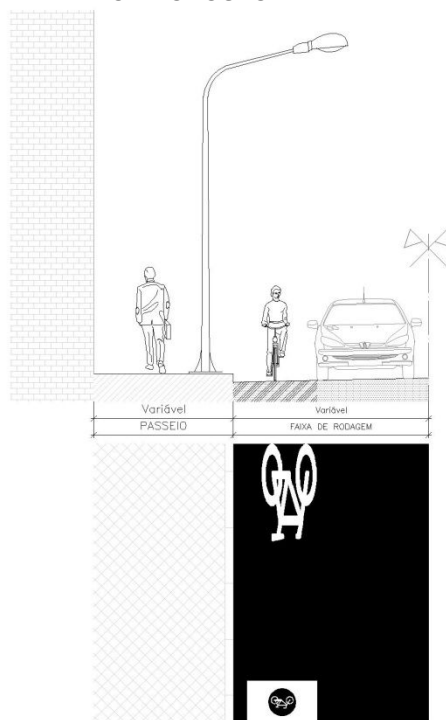
T18 - Avenida das Nacionalizações II

T20 - Rua de acesso à ETAR Barreiro - Moita

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- LIMITE DO CONCELHO
- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- ✶ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T20

**Designação:** Rua de acesso à ETAR Barreiro - Moita

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 809 m (linear) / 1.606 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 1

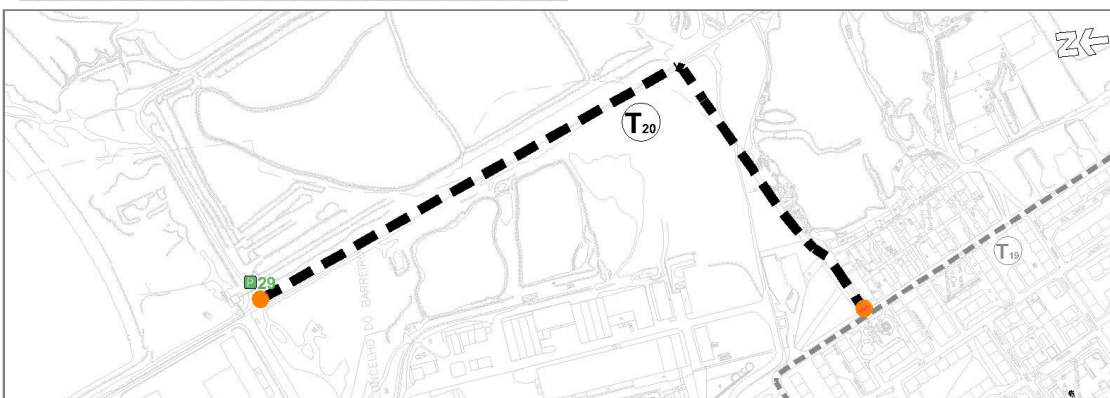
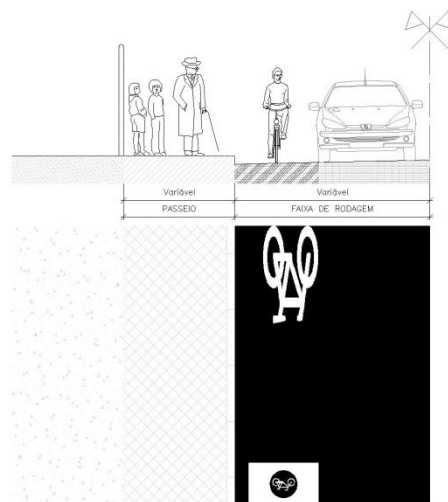
**Troços cicláveis com que se articula:**

T19 - Rua dos Mártires da Guerra Colonial

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P29 - Ponta da Passadeira

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

⋯ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS



LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS



INTERSEÇÕES VIÁRIAS



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T21

**Designação:** Rua da Indústria e Rua Alves Cunha

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 623 m (linear) / 1.246 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 5%  
(apresenta zona de ≈23 m com declive de 8%)

**Nº de interseções viárias:** 14

**Troços cicláveis com que se articula:**

T6 - Rua da União II

T17 - Avenida das Nacionalizações I

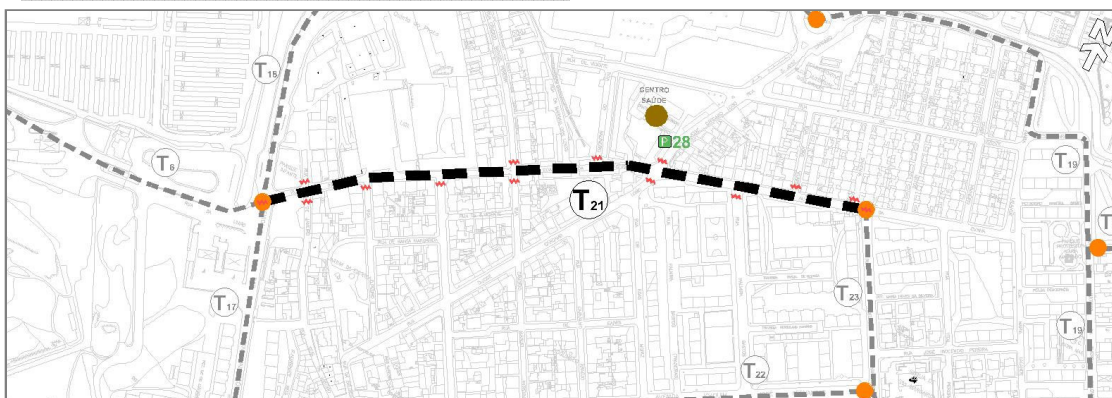
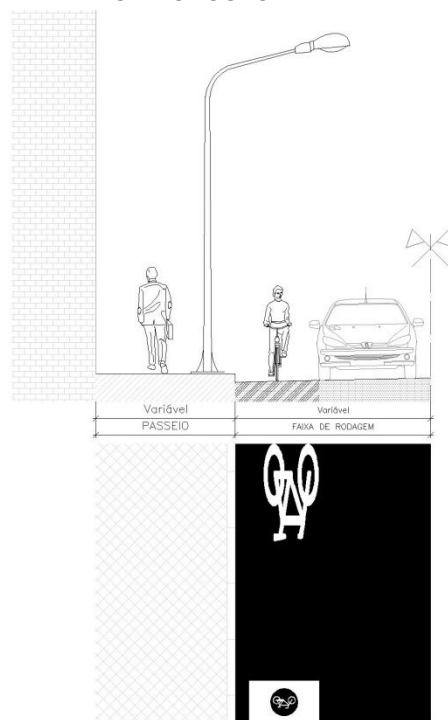
T18 - Avenida das Nacionalizações II

T23 - Rua Adelina Abranches

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P28 - Unidade de Saúde Familiar do Lavradio

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – SAÚDE

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

W INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T22

**Designação:** Avenida Joaquim José Fernandes

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 663 m (linear) / 1.302 m (operacional)

**Declives:** Metade do troço com declives de 0 a 3% e a outra metade com declives de 3 a 5%

**Nº de interseções viárias:** 18

**Troços cicláveis com que se articula:**

T16 - Rua dos Resistentes Antifascistas

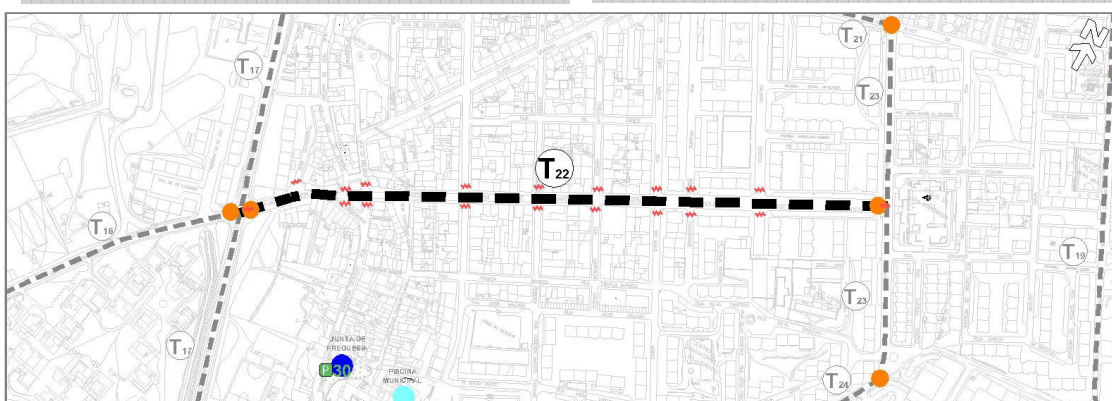
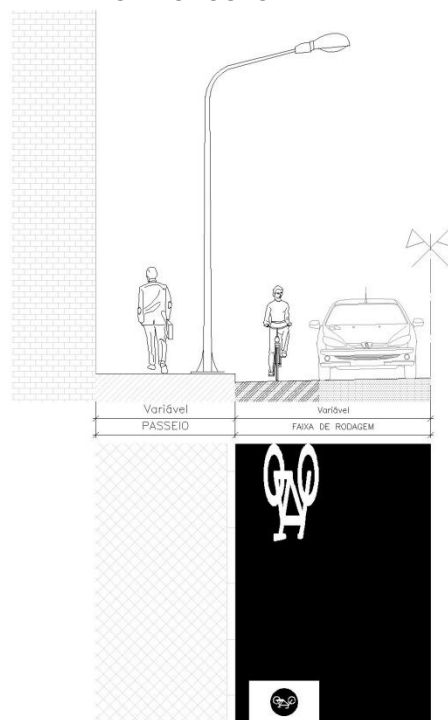
T17 - Avenida das Nacionalizações I

T23 - Rua Adelina Abranches

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO — ADMINISTRATIVO

● EQUIP. COLETIVO — DESPORTO

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

⚡ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Nos locais onde ocorre um estreitamento da faixa de rodagem o percurso ciclável deverá estar mais perceptível (por exemplo, mediante a redução da distância entre os símbolos de velocípede).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T23

**Designação:** Rua Adelina Abranches

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 361 m (linear) / 722 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

T21 - Rua da Indústria e Rua Alves Cunha

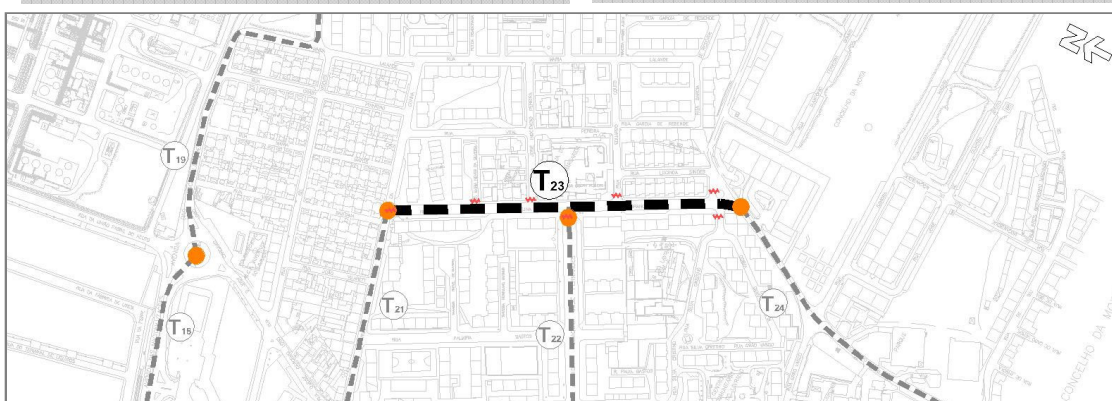
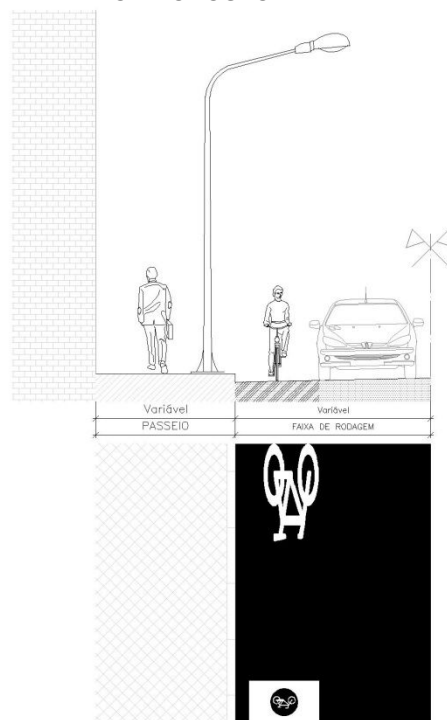
T22 - Avenida Joaquim José Fernandes

T24 - Rua da Índia e Rua de Damão (Moita)

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

✶ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T24

**Designação:** Rua da Índia e Rua de Damão (Moita)

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 345 m (linear) / 691 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

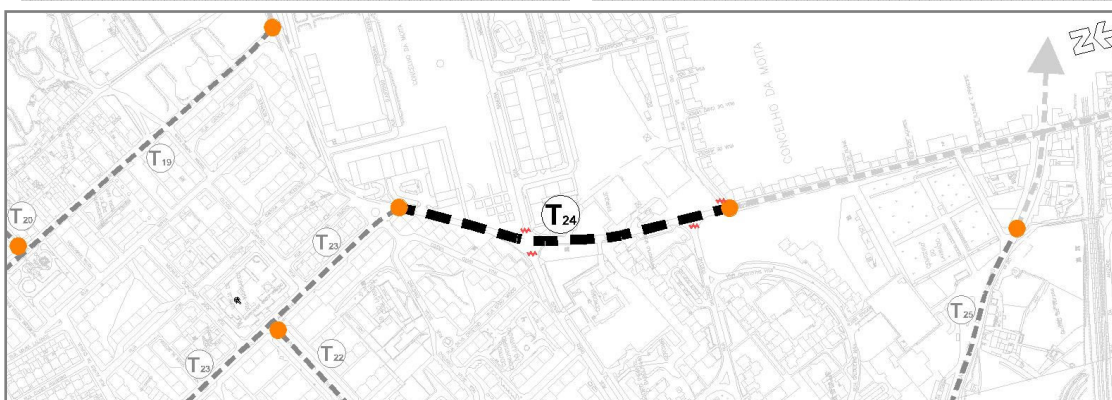
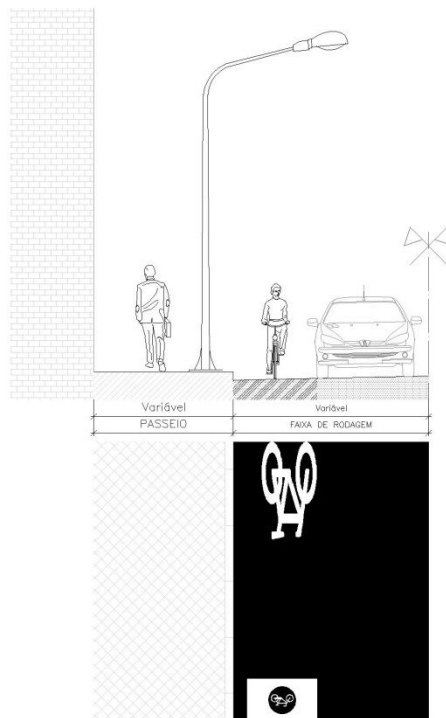
**Nº de interseções viárias:** 4

**Troços cicláveis com que se articula:**  
T23 - Rua Adelina Abranches

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- LIMITE DO CONCELHO
- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- ✕ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T25

**Designação:** Alameda Ary dos Santos / EN11-1

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Faixa ciclável

**Extensão:** 412 m (linear) / 824 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta uma zona com declives de 3 a 5%)

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

T15 - Avenida José Gomes Ferreira

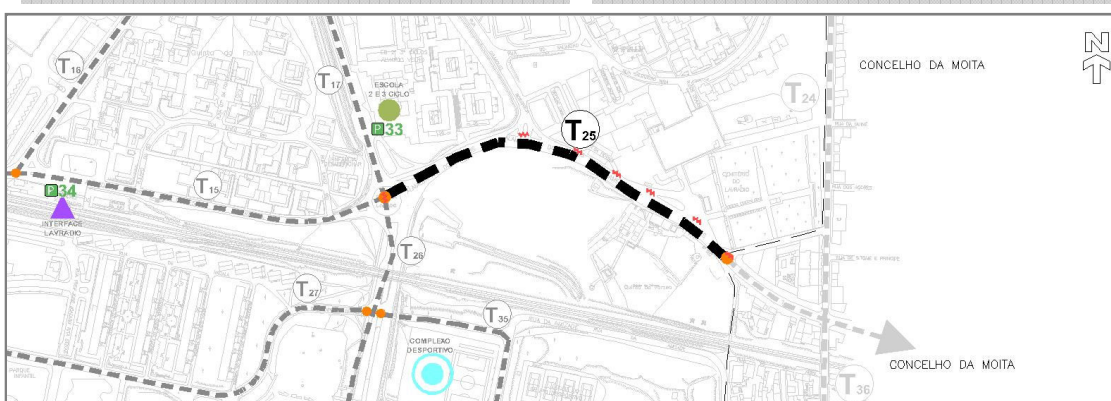
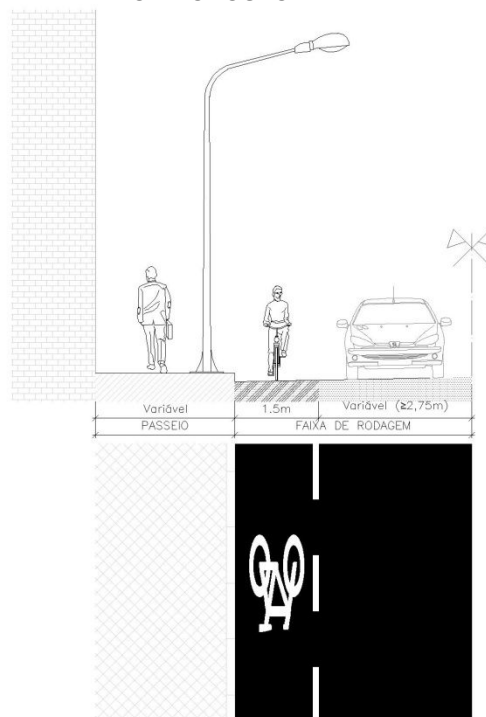
T17 - Avenida das Nacionalizações I

T26 - IC21

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P33 - EB 2,3 Álvaro Velho

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

▨ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – DESPORTO

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

▲ INTERFACE DE TRANSPORTES

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Nos locais onde o perfil transversal da faixa de rodagem apresente largura suficiente para conter, num sentido, uma via rodoviária com 3,0 m e uma faixa ciclável com 1,5 m, a faixa ciclável a implementar deverá ser exclusiva para os ciclistas (delimitada com traço contínuo branco).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T26

**Designação:** IC21

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 640 m (linear) / 640 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 5%

**Nº de interseções viárias:** 3

**Troços cicláveis com que se articula:**

T15 - Avenida José Gomes Ferreira

T17 - Avenida das Nacionalizações I

T25 - Alameda Ary dos Santos / EN11-1

T27 - Rua dos Capitães de Abril (no Alto do Seixalinho)

T35 - Ligação interior do Complexo do Fabril

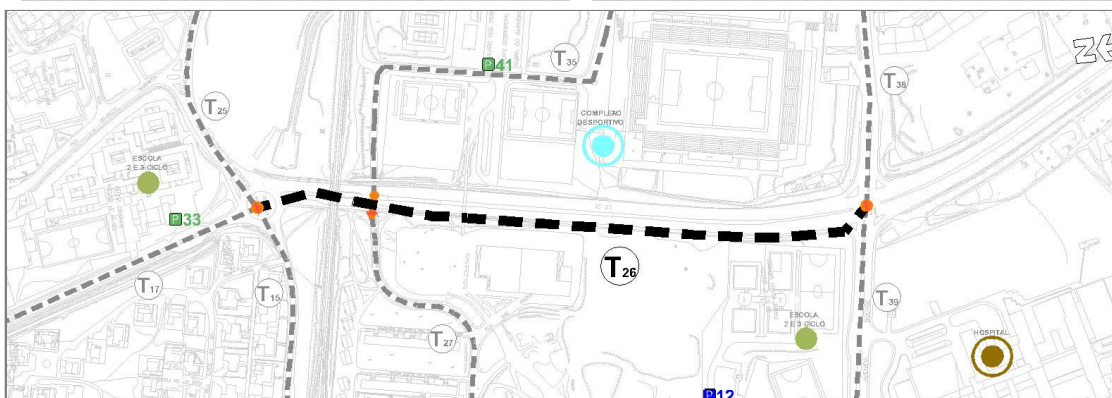
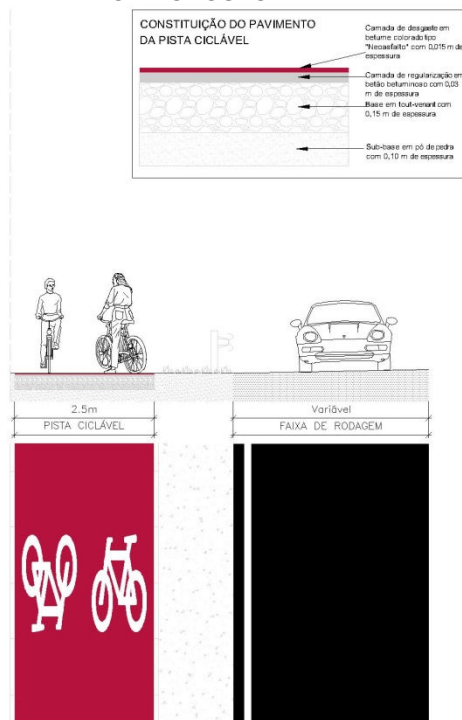
T38 - Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas

T39 - Avenida do Bocage I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P33 - EB 2,3 Álvaro Velho

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – DESPORTO

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

● EQUIP. COLETIVO – SAÚDE

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar sobre o percurso pedonal localizado a poente da faixa de rodagem. Transformar o percurso pedonal em percurso misto (ciclável + pedonal).

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T27

**Designação:** Rua dos Capitães de Abril

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 516 m (linear) / 1.032 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta zona de ≈75 m com declive de 6%)

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T26 - IC21

T28 - Rua Dr. Manuel Pacheco Nobre

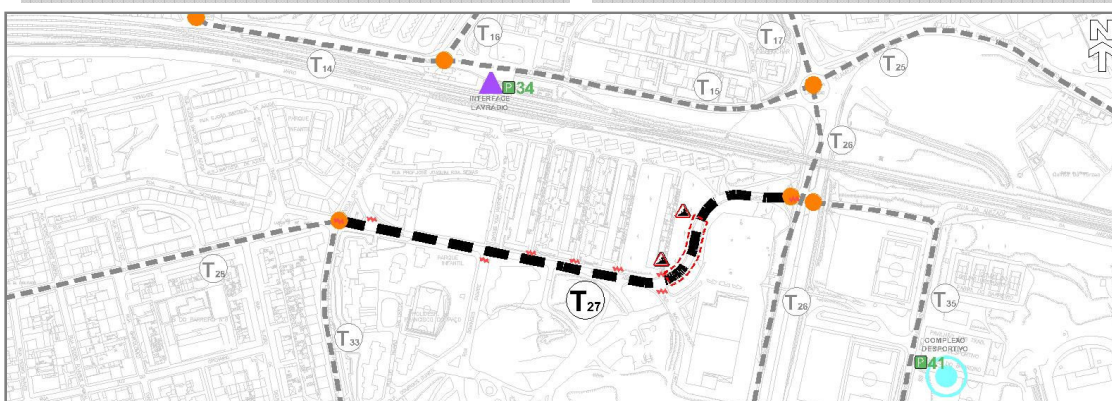
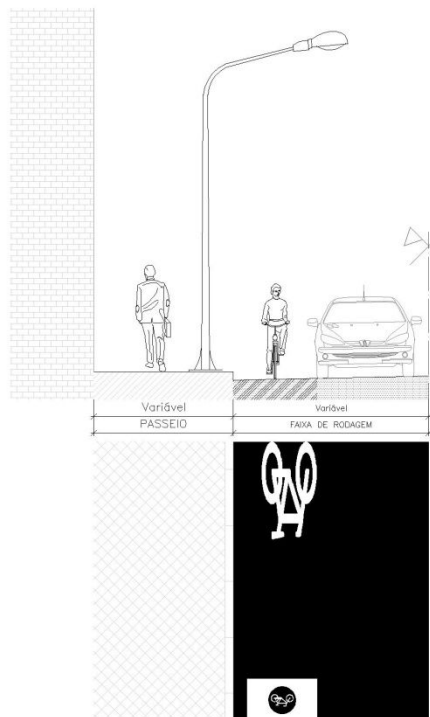
T33 - Av. do Movimento das Forças Armadas I

T35 - Ligação interior do Complexo do Fabril

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

□ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – DESPORTO

▲ INTERFACE DE TRANSPORTES

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

● INTERSEÇÕES VIÁRIAS

▲ TROÇO DECLIVOSO

### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, a faixa ciclável poderá, mediante um estudo mais pormenorizado, adquirir uma tipologia diferente – pista ciclável unidirecional.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T28

**Designação:** Rua Dr. Manuel Pacheco Nobre

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 997 m (linear) / 1.981 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta uma zona com declives de 3 a 5%)

**Nº de interseções viárias:** 16

**Troços cicláveis com que se articula:**

T27 - Rua dos Capitães de Abril

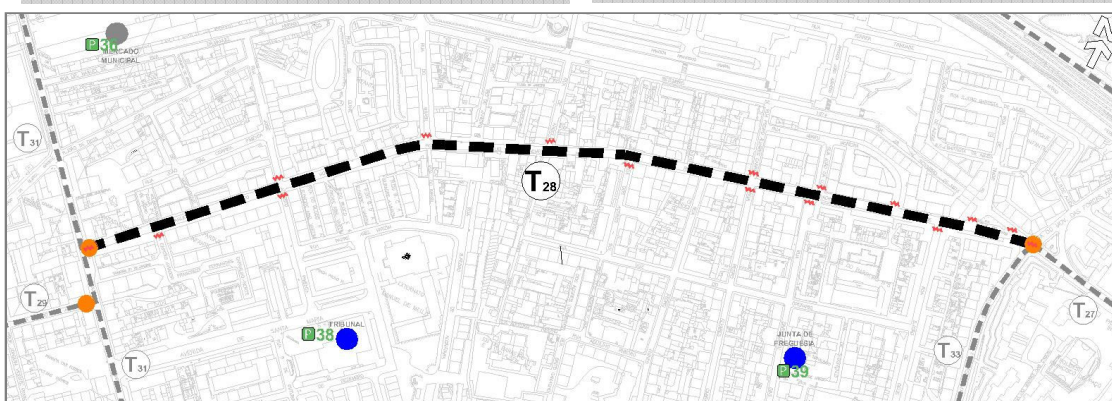
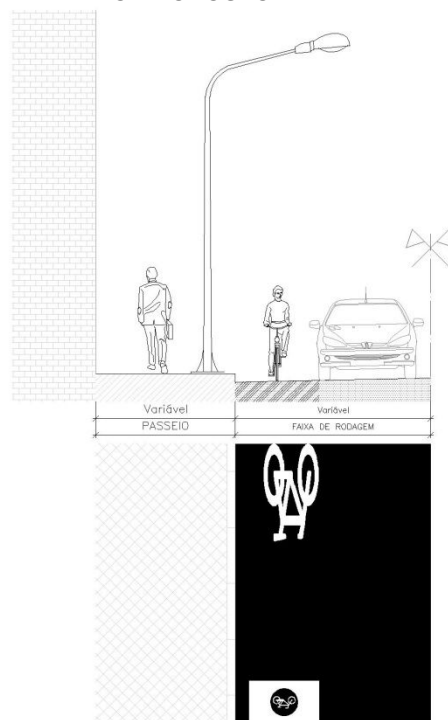
T31 - Rua Miguel Bombarda I

T33 - Av. do Movimento das Forças Armadas I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |                                 |                                    |                                      |
|---------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| ■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO | ■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
| --- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS     | ● EQUIP. COLETIVO – OUTROS         | ✚ INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
| ● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |                                    |                                      |



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T29

**Designação:** Rua 20 de Abril

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 518 m (linear) / 1.030 m (operacional)

**Declives:** Metade do troço com declives de 0 a 3% e a outra metade com declives de 6%

**Nº de interseções viárias:** 13

**Troços cicláveis com que se articula:**

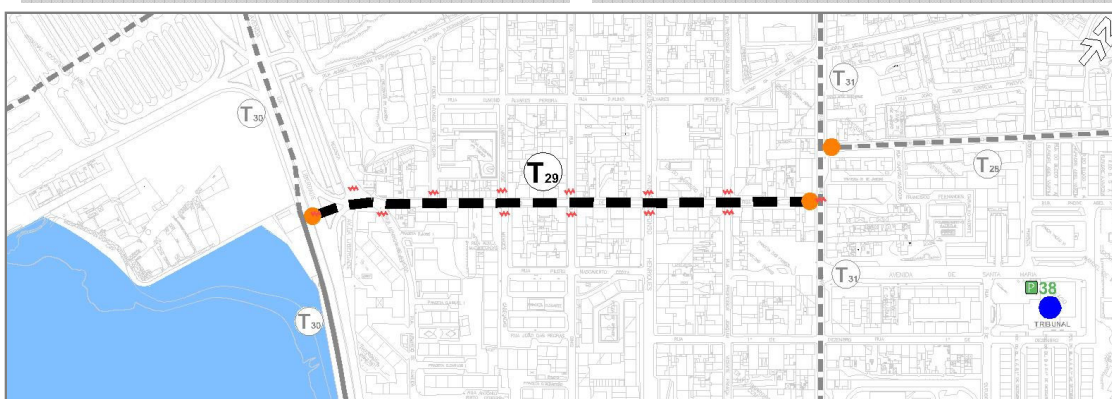
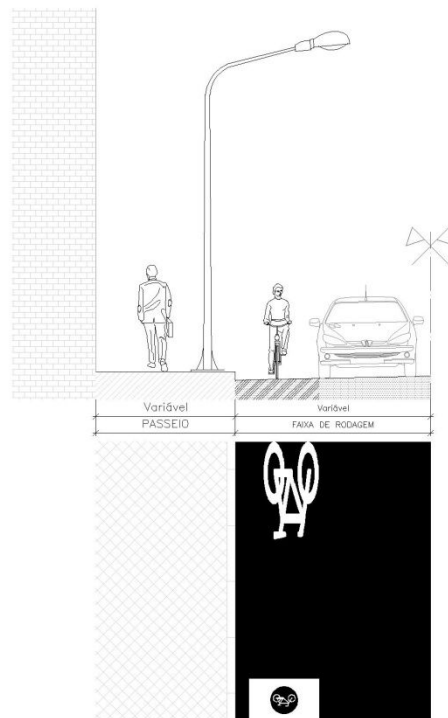
T30 - Avenida da Liberdade I

T31 - Rua Miguel Bombarda I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |  |  |
|---|--|--|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS              |  |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |  |  |

### Observações

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e o troço ciclável da Av. da Liberdade (T30).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T30

**Designação:** Avenida da Liberdade I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 1.653 m (linear) / 2.005 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(com zona declivosa - 7 a 8%)

**Nº de interseções viárias:** 11

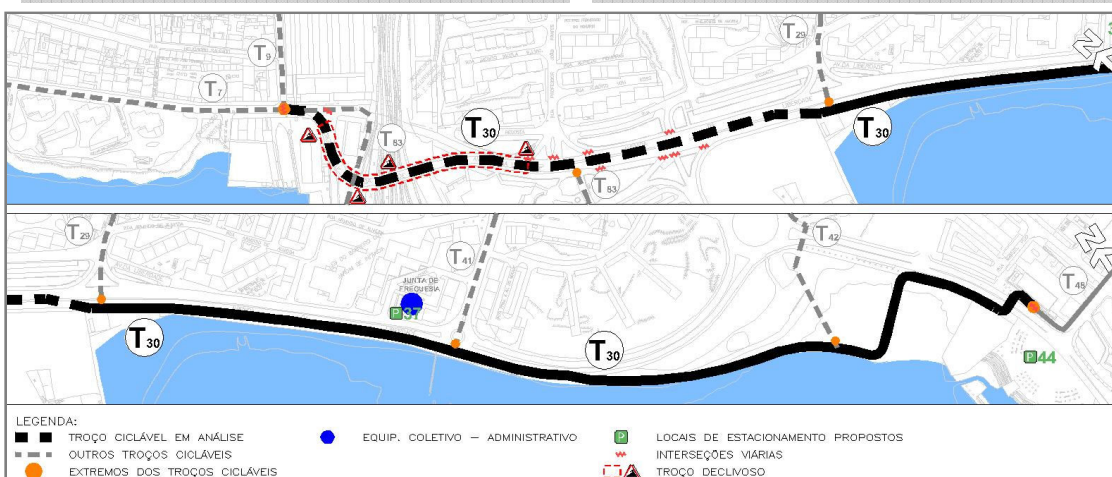
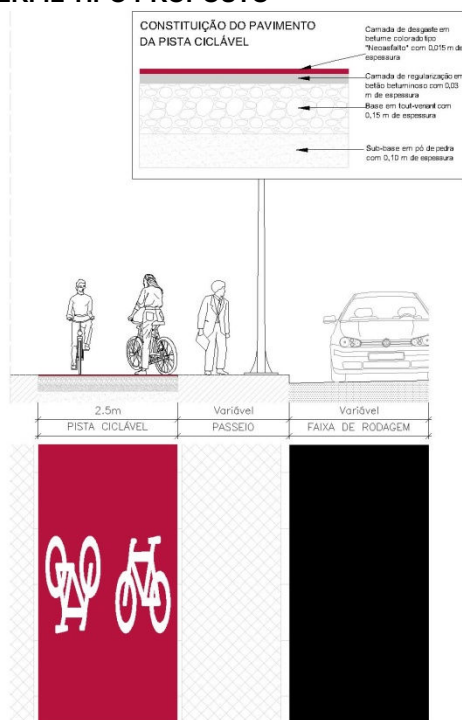
**Troços cicláveis com que se articula:**

- T7 - Rua Miguel Pais
- T9 - Avenida da República
- T29 - Rua 20 de Abril
- T41 - Avenida do Bocage III
- T42 - Avenida da Liberdade II
- T48 - Rua Ferreira Castro
- T83 - Ant. Est. Ferrov. do Barreiro

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

- P37 – União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena
- P44 – Zona ribeirinha Polis Barreiro

### PERFIL TIPO PROPOSTO



### Observações

- Maioria deste percurso ciclável já existente.
- Pista ciclável bidirecional a colocar sobre o percurso pedonal localizado a poente da faixa de rodagem, de modo a promover continuidade física ao troço existente.
- Na passagem superior à infraestrutura ferroviária deverá transformar-se o percurso pedonal em percurso misto (ciclável + pedonal).

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T31

**Designação:** Rua Miguel Bombarda I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio e União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 1.200 m (linear) / 2.378 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta uma zona com declive de 7%)

**Nº de interseções viárias:** 14

**Troços cicláveis com que se articula:**

T8 - Avenida Alfredo da Silva

T9 - Avenida da República

T10 - Ruas Barreiro – Antigo I

T28 - Rua Dr. Manuel Pacheco Nobre

T29 - Rua 20 de Abril

T32 - Rua Miguel Bombarda II

T40 - Avenida do Bocage II

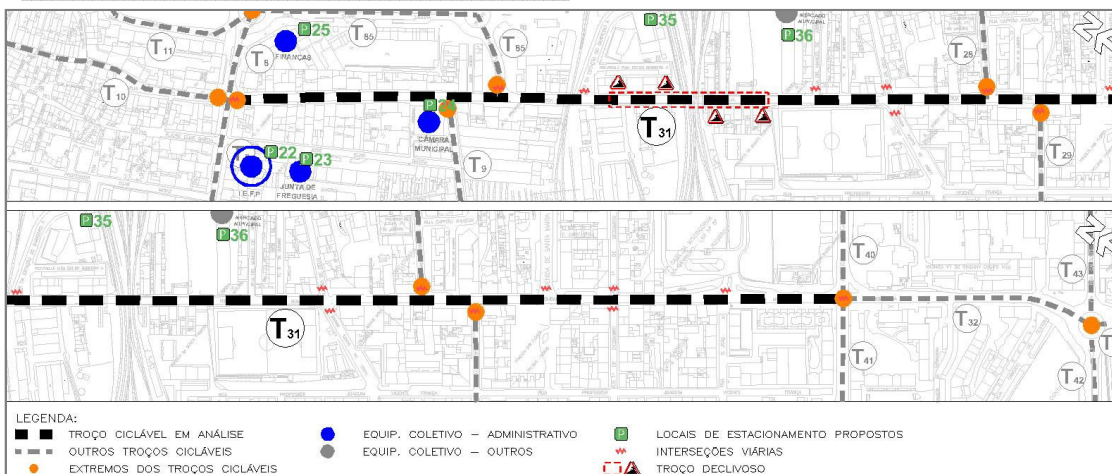
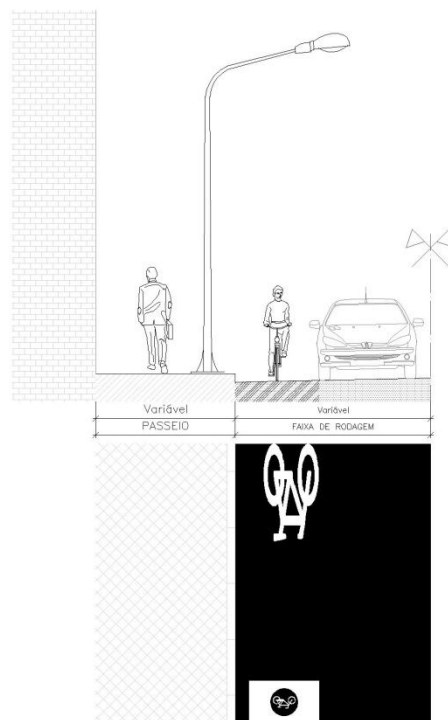
T41 - Avenida do Bocage III

T85 - Rua Stara Zagora

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P24 - Câmara Municipal / P35 – Interface R-F  
Barreiro-A / P36 – Mercado Municipal

### PERFIL TIPO PROPOSTO



### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, correspondente à passagem inferior à infraestrutura ferroviária, nos sentidos ascendentes, deverá tornar-se o percurso ciclável mais perceptível.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T32

**Designação:** Rua Miguel Bombarda II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 260 m (linear) / 529 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 4

**Troços cicláveis com que se articula:**

T31 - Rua Miguel Bombarda I

T40 - Avenida do Bocage II

T41 - Avenida do Bocage III

T42 - Avenida da Liberdade II

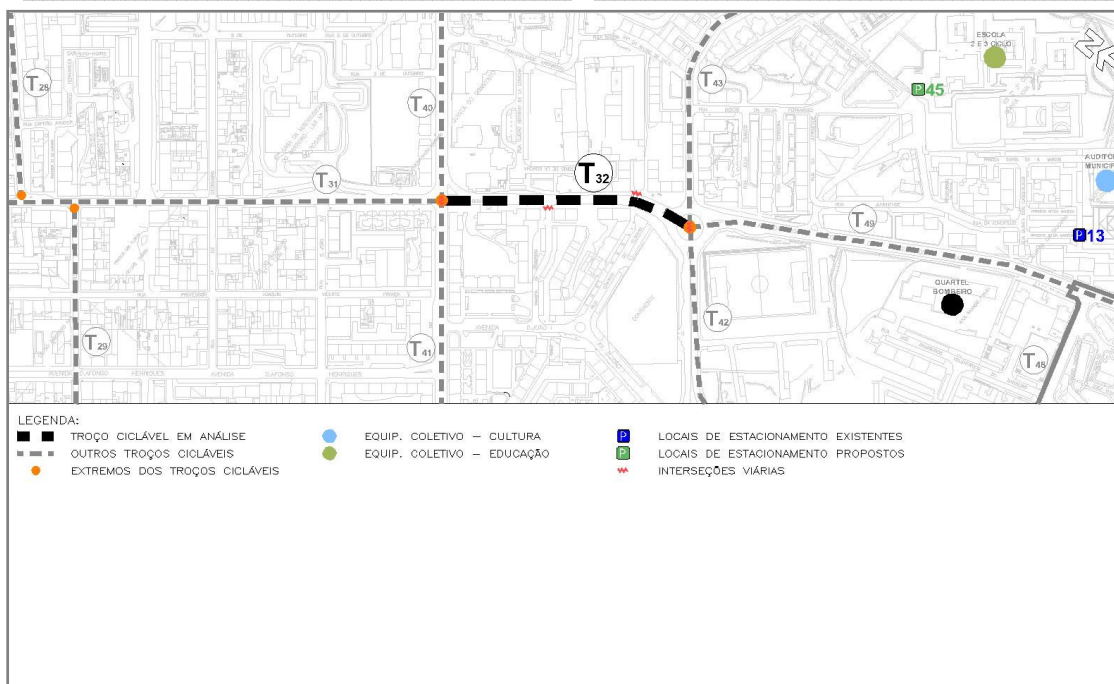
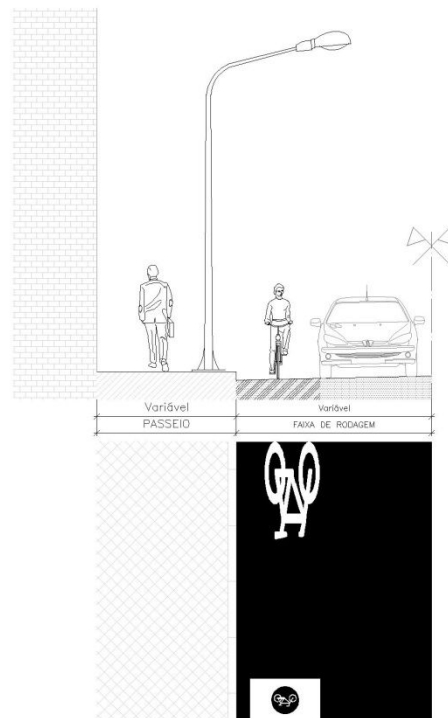
T43 - Rua Calouste Gulbenkian

T49 - Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T33

**Designação:** Avenida do Movimento das Forças Armadas I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 476 m (linear) / 920 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 6

**Troços cicláveis com que se articula:**

T27 - Rua dos Capitães de Abril

T28 - Rua Dr. Manuel Pacheco Nobre

T34 - Av. do Movimento das Forças Armadas II

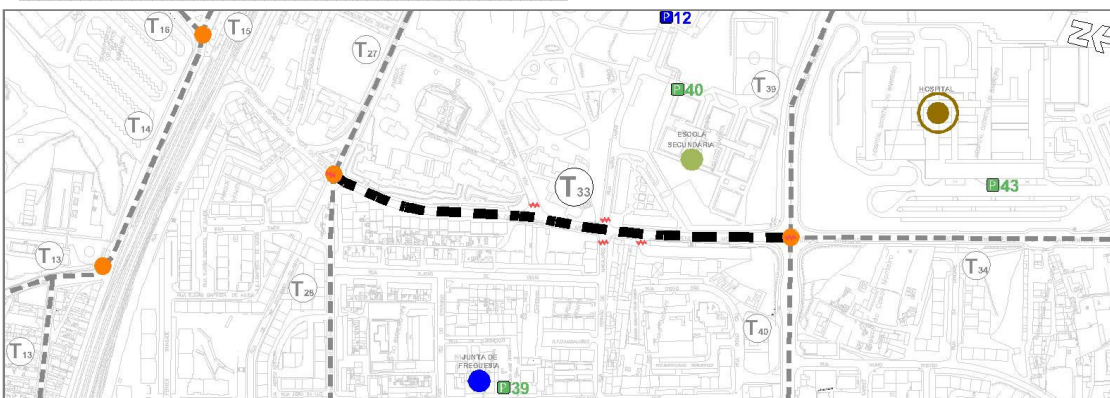
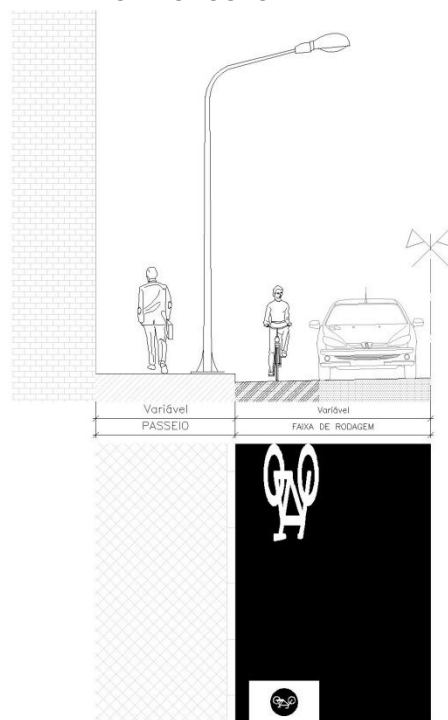
T39 - Avenida do Bocage I

T40 - Avenida do Bocage II

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

● EQUIP. COLETIVO – SAÚDE

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T34

**Designação:** Avenida do Movimento das Forças Armadas II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 463 m (linear) / 940 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 5

**Troços cicláveis com que se articula:**

T33 - Av.do Movimento das Forças Armadas I

T39 - Avenida do Bocage I

T40 - Avenida do Bocage II

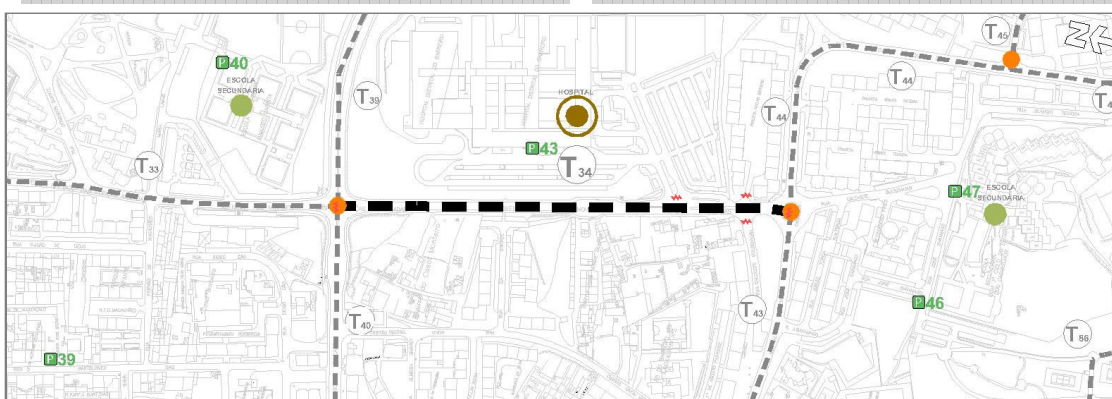
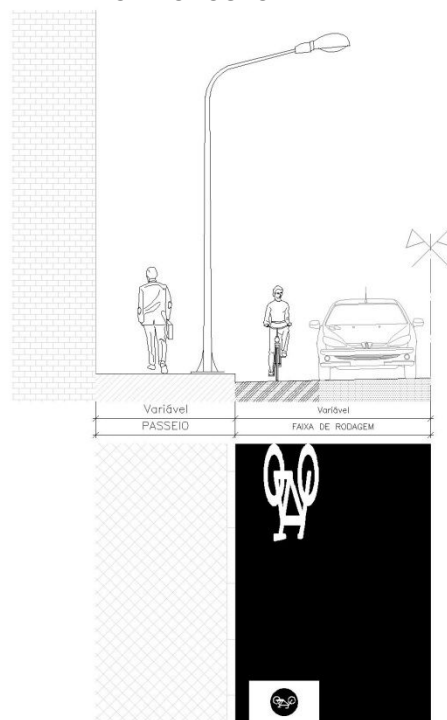
T43 - Rua Calouste Gulbenkian

T44 - Avenida do Parque da Cidade

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P43 - Hospital

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |  |  |
|---|--|--|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  EQUIP. COLETIVO – SAÚDE    |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |  |  |

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T35

**Designação:** Ligação interior do Complexo do Fabril

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 708 m (linear) / 1.406 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 5

**Troços cicláveis com que se articula:**

T26 - IC21

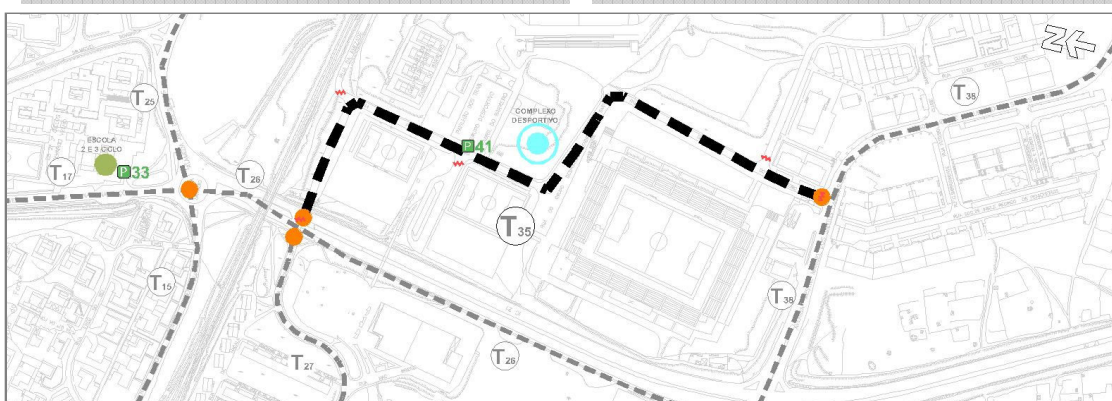
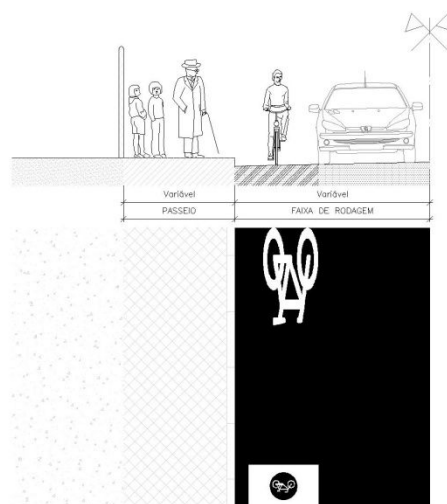
T27 - Rua dos Capitães de Abril

T38 – Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P41 - Complexo Desportivo do Fabril

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – DESPORTO

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

✶ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T36

**Designação:** Rua da Amizade I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 727 m (linear) / 727 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:**

**Troços cicláveis com que se articula:**

T37 - Rua da Amizade II e Rua Ville Plaisir (Moita)

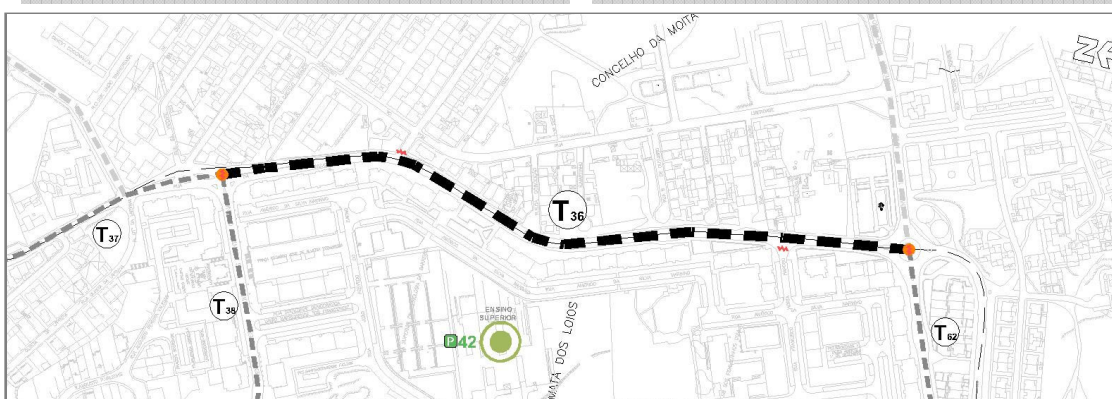
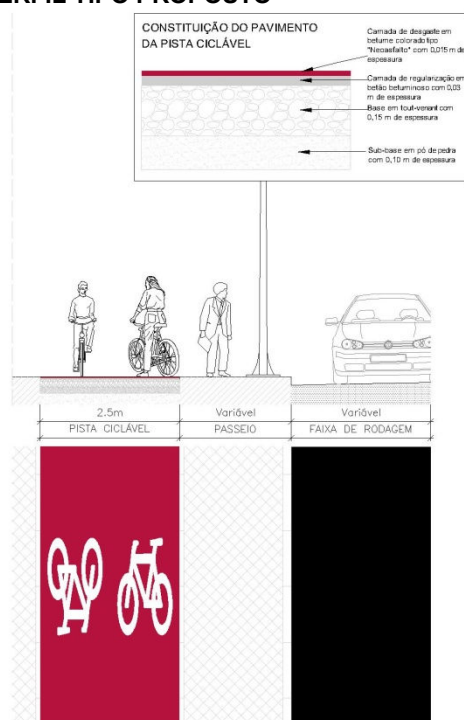
T38 - Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas

T62 - Rua Carlos dos Santos Costa

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- LIMITE DO CONCELHO
- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- ▨ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- EQUIP. COLETIVO — EDUCAÇÃO
- LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS
- W INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a poente da faixa de rodagem, mediante a extensão do passeio sobre a faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T37

**Designação:** Rua da Amizade II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 384 m (linear) / 768 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 10

**Troços cicláveis com que se articula:**

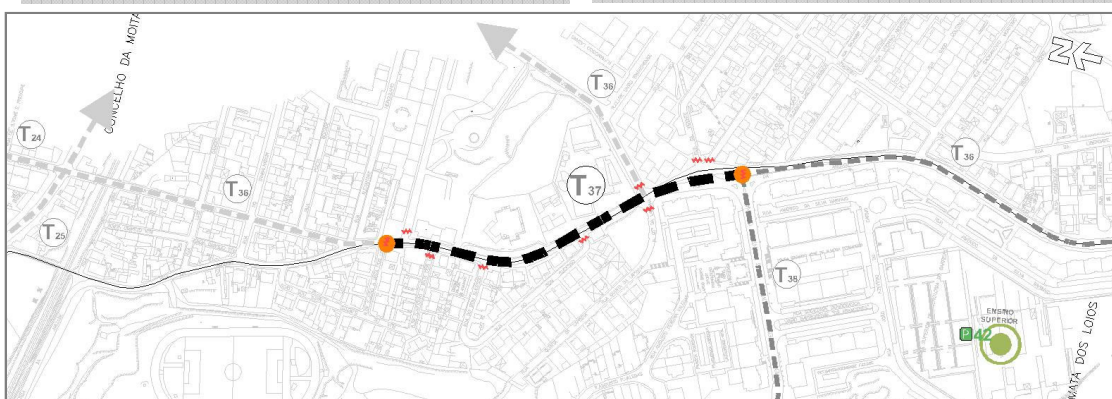
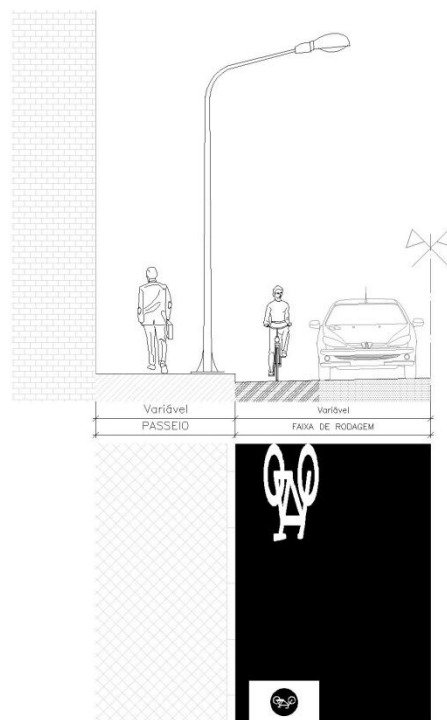
T36 - Rua da Amizade I

T38 - Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO — EDUCAÇÃO

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T38

**Designação:** Avenida Mestre Manuel dos Santos Cabanas

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 831 m (linear) / 831 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta uma zona com declives de 5%)

**Nº de interseções viárias:** 10

**Troços cicláveis com que se articula:**

T26 - IC21

T35 - Ligação interior do Complexo do Fabril

T36 - Rua da Amizade I

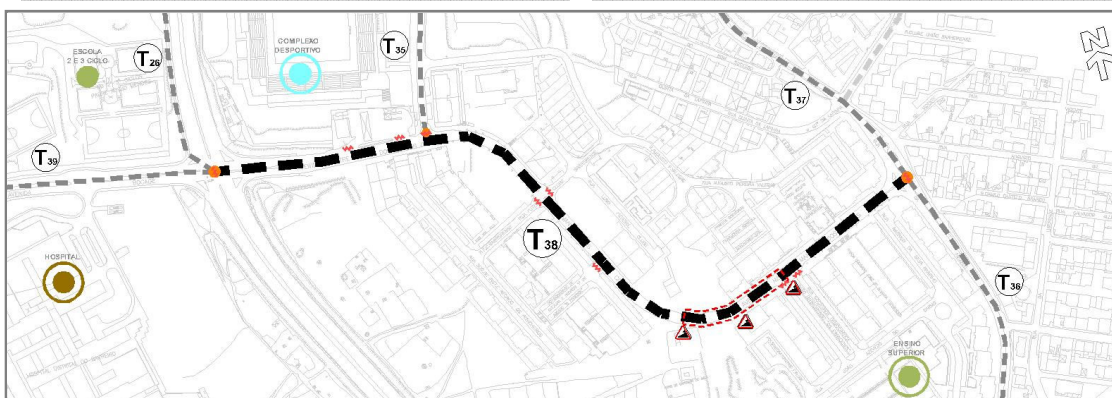
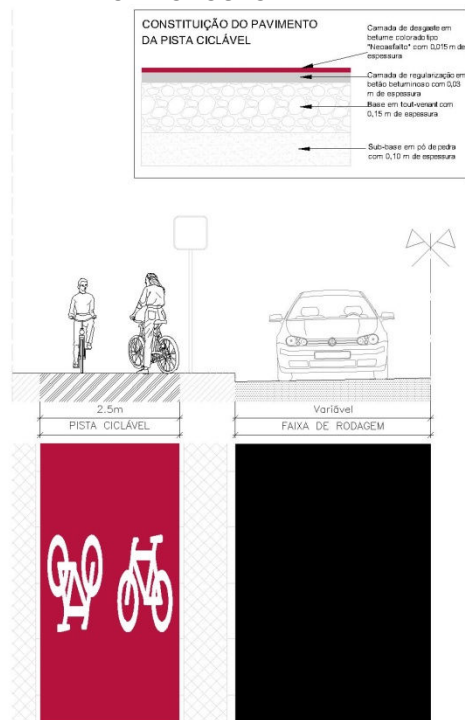
T37 - Rua da Amizade II e Rua Ville Plaisir  
(Moita)

T39 - Avenida do Bocage I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – DESPORTO

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

● EQUIP. COLETIVO – SAÚDE

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

■ TROÇO DECLIVOSO

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a sul da faixa de rodagem, mediante a extensão do passeio sobre a faixa de rodagem.

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T39

**Designação:** Avenida do Bocage I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 368 m (linear) / 368 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 3

**Troços cicláveis com que se articula:**

T26 - IC21

T33 - Avenida do Movimento das Forças Armadas I

T34 - Avenida do Movimento das Forças Armadas II

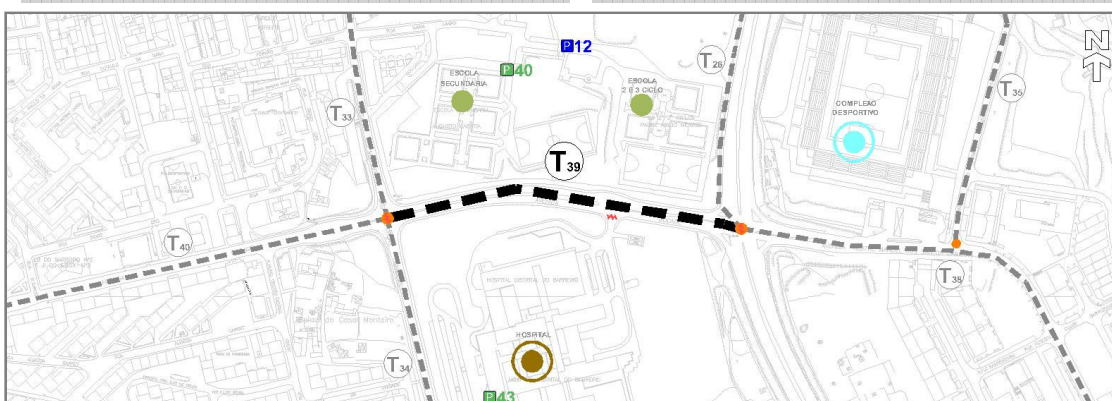
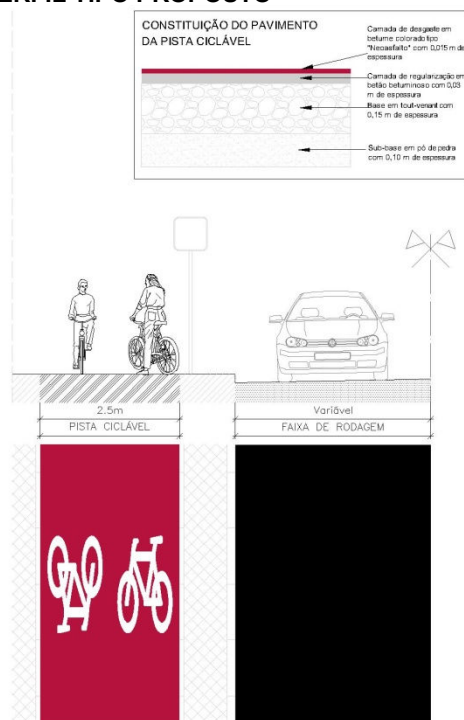
T38 – Av. Mestre Manuel dos Santos Cabanas

T40 - Avenida do Bocage II








**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

	TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE		EQUIP. COLETIVO – DESPORTO		LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES
	OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS		EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO		LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS
	EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS		EQUIP. COLETIVO – SAÚDE		INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a norte da faixa de rodagem, mediante a extensão do passeio sobre a faixa de rodagem.

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T40

**Designação:** Avenida do Bocage II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 721 m (linear) / 721 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 5%

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

T31 - Rua Miguel Bombarda I

T32 - Rua Miguel Bombarda II

T33 – Av. do Movimento das Forças Armadas I

T34 – Av. do Mov. das Forças Armadas II

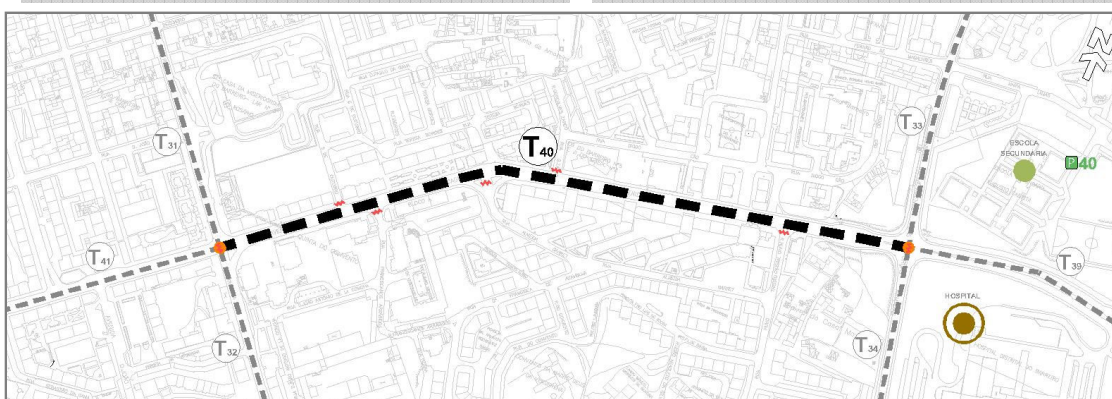
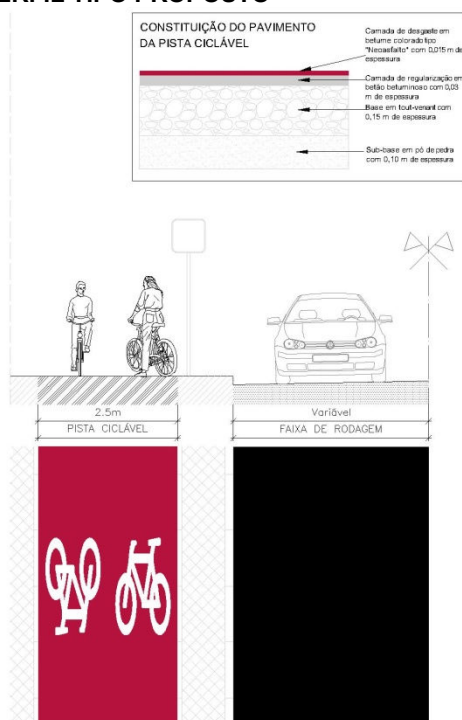
T39 - Avenida do Bocage I

T41 - Avenida do Bocage III

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

● EQUIP. COLETIVO – SAÚDE

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

#### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a norte da faixa de rodagem, mediante a extensão do passeio sobre a faixa de rodagem.

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T41

**Designação:** Avenida do Bocage III

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 466 m (linear) / 466 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T30 - Avenida da Liberdade I

T31 - Rua Miguel Bombarda I

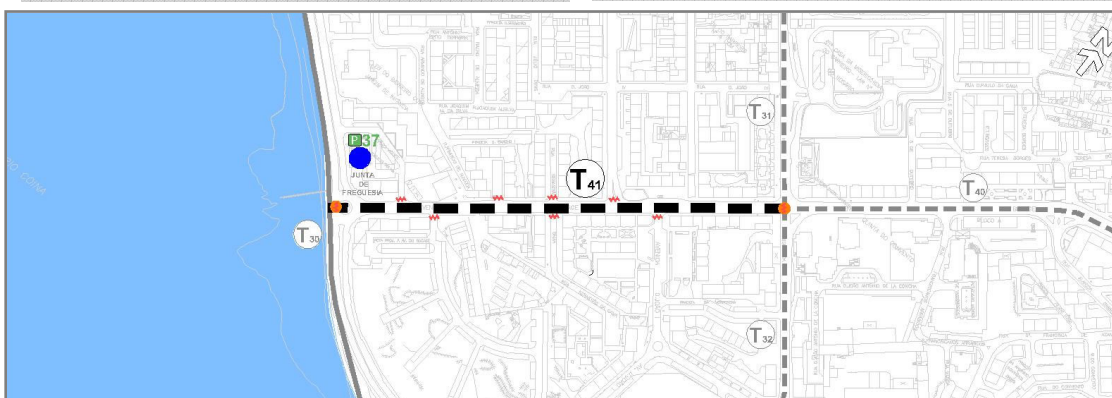
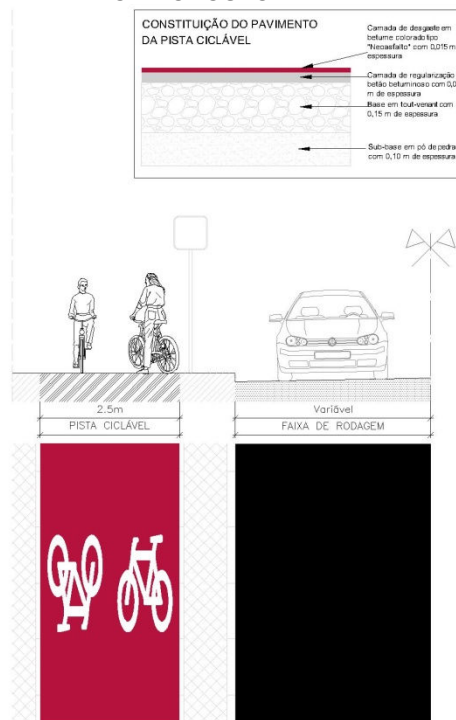
T32 - Rua Miguel Bombarda II

T40 - Avenida do Bocage II

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P37 - União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO
- LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS
- INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a norte da faixa de rodagem, mediante a extensão do passeio sobre a faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T42

**Designação:** Avenida da Liberdade II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Pista ciclável / Via banalizada

**Extensão:** 366 m (linear) / 535 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 3

**Troços cicláveis com que se articula:**

T30 - Avenida da Liberdade I

T32 - Rua Miguel Bombarda II

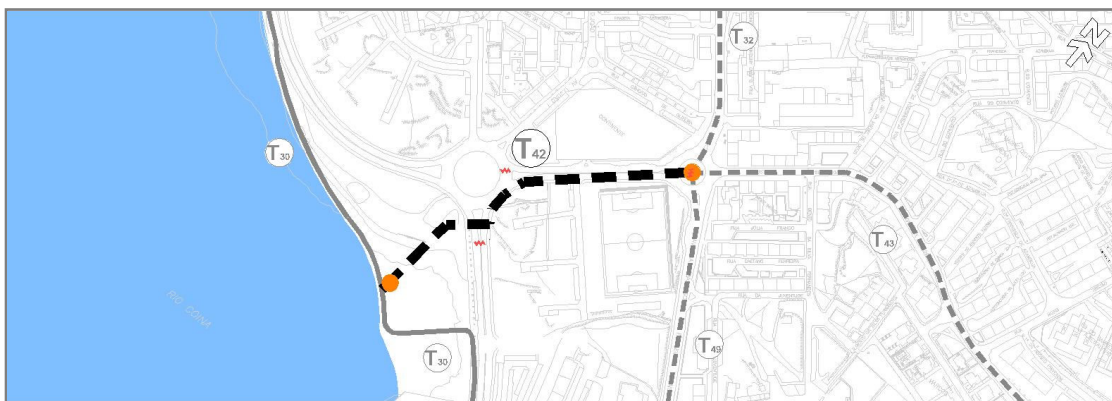
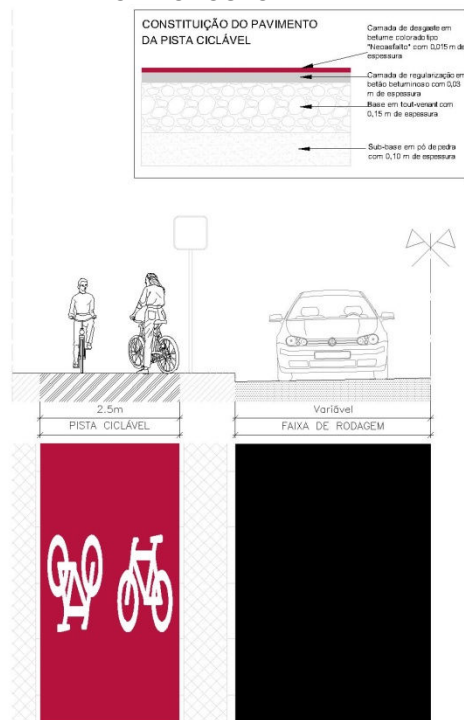
T43 - Rua Calouste Gulbenkian

T49 - Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



**LEGENDA:**

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL 43

**Designação:** Rua Calouste Gulbenkian

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 658 m (linear) / 1.300 m (operacional)

**Declives:** Metade do troço com declives de 0 a 3% e a outra metade em terreno declivoso (7 a 8%)

**Nº de interseções viárias:** 11

**Troços cicláveis com que se articula:**

T32 - Rua Miguel Bombarda II

T34 - Av. do Movimento das Forças Armadas II

T42 - Avenida da Liberdade II

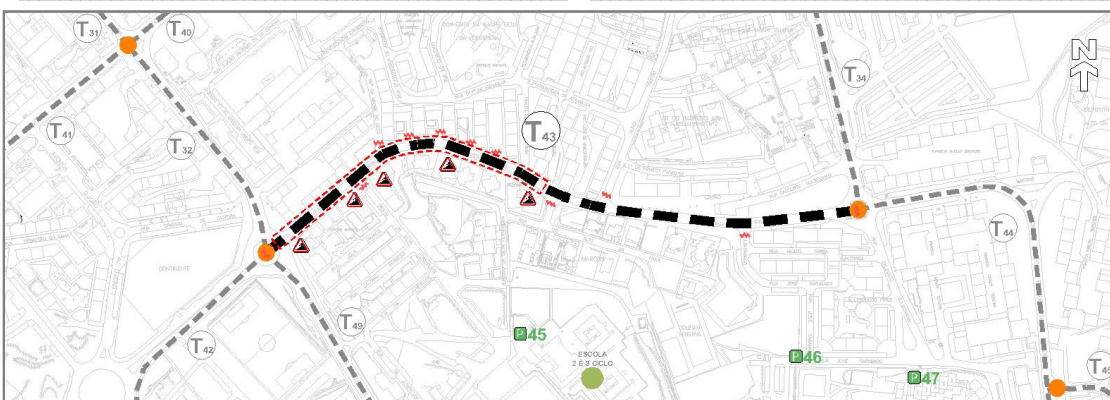
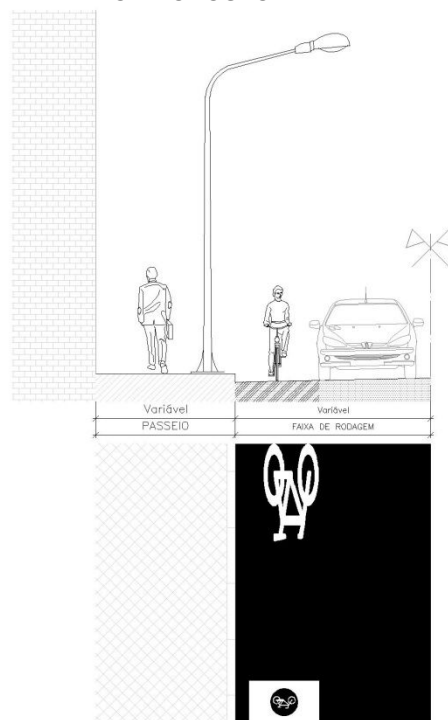
T44 - Avenida do Parque da Cidade

T49 - Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

■ TROÇO DECLIVOSO

### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, a faixa ciclável poderá, mediante um estudo mais pormenorizado, adquirir uma tipologia diferente – pista ciclável unidirecional.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T44

**Designação:** Avenida do Parque da Cidade

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 1.045 m (linear) / 1.045 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 5

**Troços cicláveis com que se articula:**

T34 - Av. do Movimento das Forças Armadas II

T43 - Rua Calouste Gulbenkian

T45 - Rua Aquiles de Almeida

T46 - Rua Ferreira Soares

T47 - Rua D. Afonso de Albuquerque

T56 - Rua Jornal Heraldo

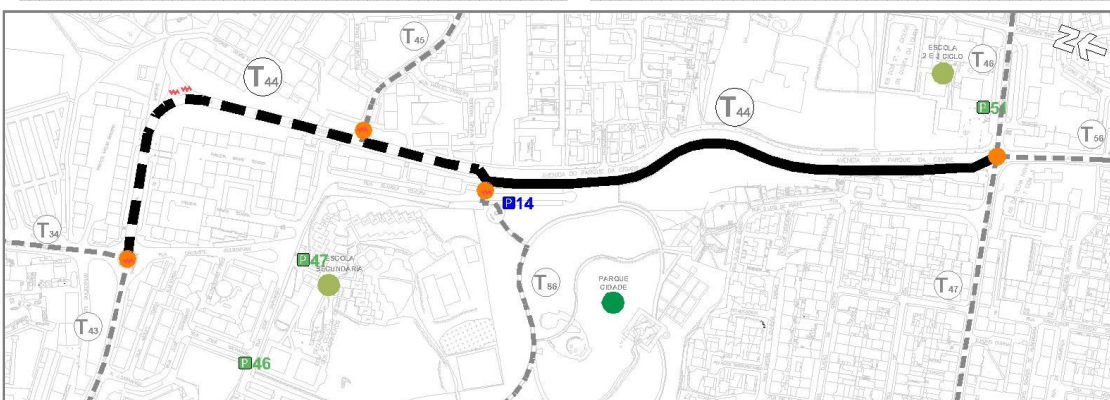
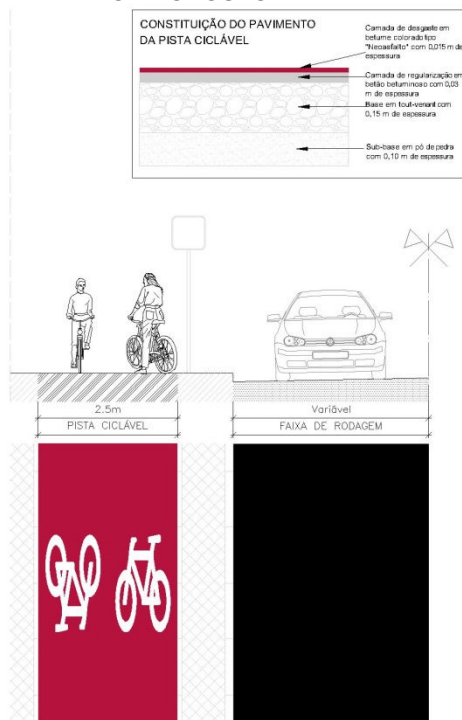
T86 - Ligação interior do Parque da Cidade

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**



P14 - Parque da Cidade (Nascente)

P51 – EB 2,3 Quinta da Lomba

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |   |   |
|---|---|---|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO        |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  EQUIP. COLETIVO – RECREIO E LAZER |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS                 |

### Observações

- Maioria deste percurso ciclável já existente.

- Pista ciclável bidirecional a colocar sobre o percurso pedonal localizado a ponte/sul da faixa de rodagem, de modo a promover continuidade física ao troço existente.



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T45

**Designação:** Rua Aquiles de Almeida

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 1.118 m (linear) / 2.226 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 11

**Troços cicláveis com que se articula:**

T44 - Avenida do Parque da Cidade

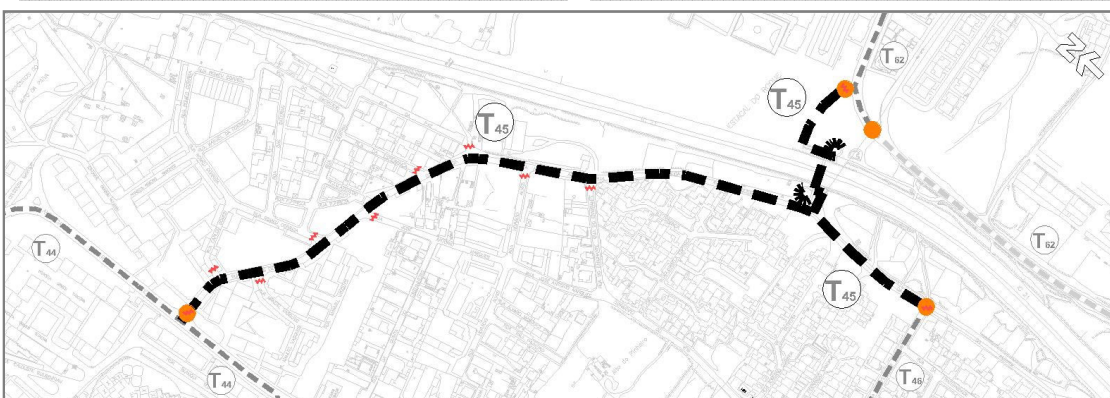
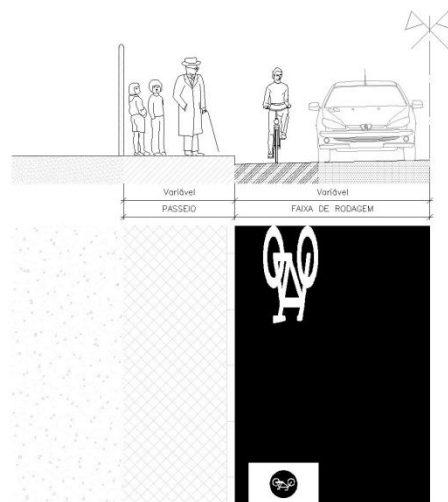
T46 - Rua Ferreira Soares

T62 - Rua Carlos dos Santos Costa

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P51 – EB 2,3 Quinta da Lomba

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- LIMITE DO CONCELHO
- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- ↔ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T46

**Designação:** Rua Ferreira Soares

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 340 m (linear) / 681 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

T44 - Avenida do Parque da Cidade

T45 - Rua Aquiles de Almeida

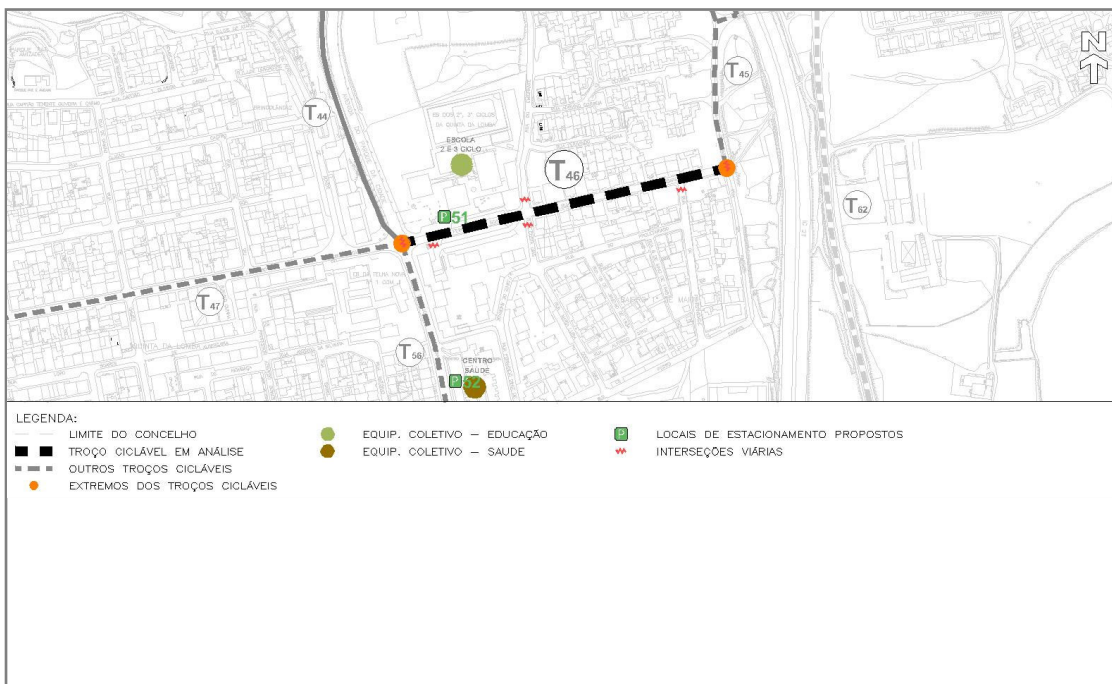
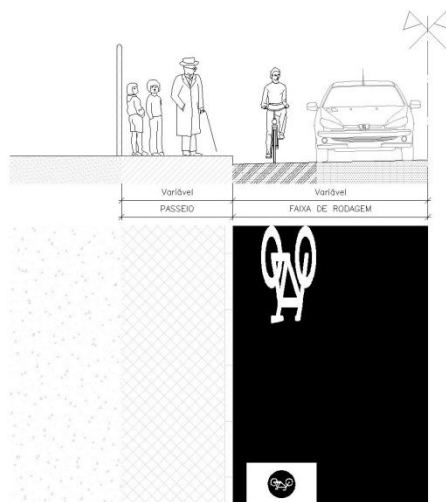
T47 - Rua D. Afonso de Albuquerque

T56 - Rua Jornal Herald

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P51 – EB 2,3 Quinta da Lomba

### PERFIL TIPO PROPOSTO



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T47

**Designação:** Rua D. Afonso de Albuquerque

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 572 m (linear) / 1.137 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T44 - Avenida do Parque da Cidade

T46 - Rua Ferreira Soares

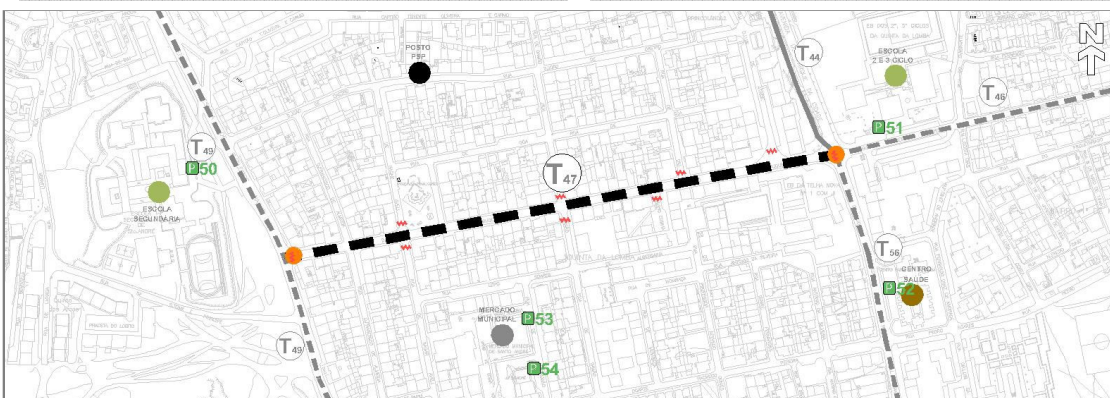
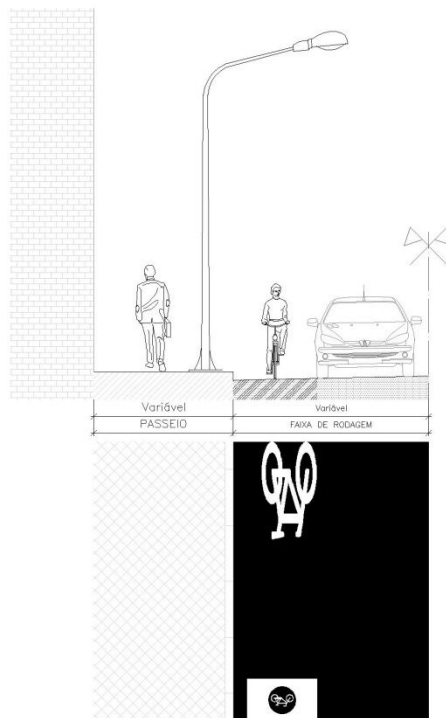
T49 - Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

T56 - Rua Jornal Herald










**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P51 – EB 2,3 Quinta da Lomba

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

	TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE		EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO		LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS
	OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS		EQUIP. COLETIVO – SAÚDE		INTERSEÇÕES VIÁRIAS
	EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS		EQUIP. COLETIVO – SEG. PÚBLICA		
			EQUIP. COLETIVO – OUTROS		

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T48

**Designação:** Rua Ferreira Castro

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 301 m (linear) / 301 m (operacional)

**Declives:** De 3 a 5%

**Nº de interseções viárias:** 3

**Troços cicláveis com que se articula:**

T30 - Avenida da Liberdade I

T49 - Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

T86 - Ligação interior do Parque da Cidade

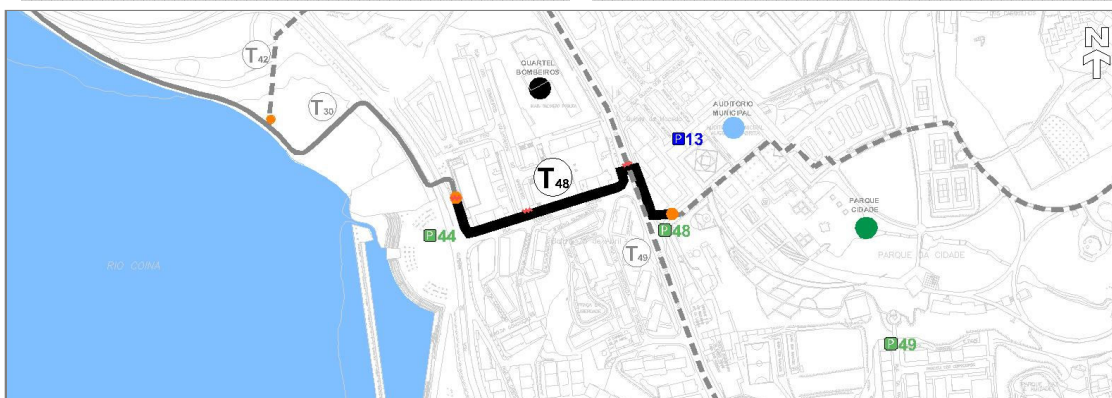
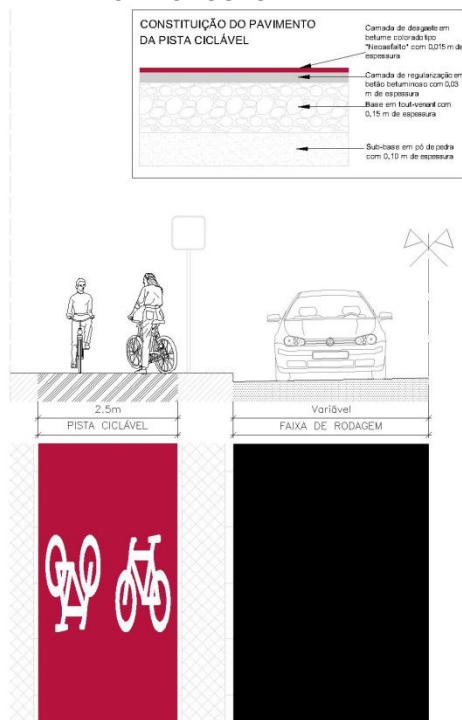
**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P13 - Parque da Cidade (Norte I)










P44 - Zona ribeirinha Polis Barreiro

P48 - Parque da Cidade (Poente)

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |   |   |
|---|---|---|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – CULTURA         |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  EQUIP. COLETIVO – RECREIO E LAZER |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |  EQUIP. COLETIVO – SEG. PÚBLICA    |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS                 |

### Observações

- Pista ciclável já existente.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T49

**Designação:** Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 1.374 m (linear) / 1.374m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(com zona declivosa - 5%)

**Nº de interseções viárias:** 16

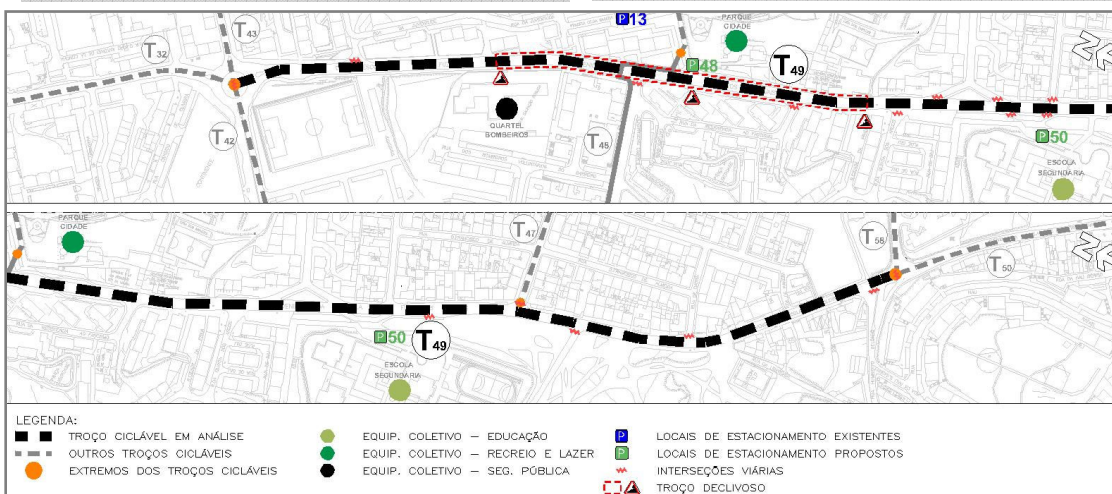
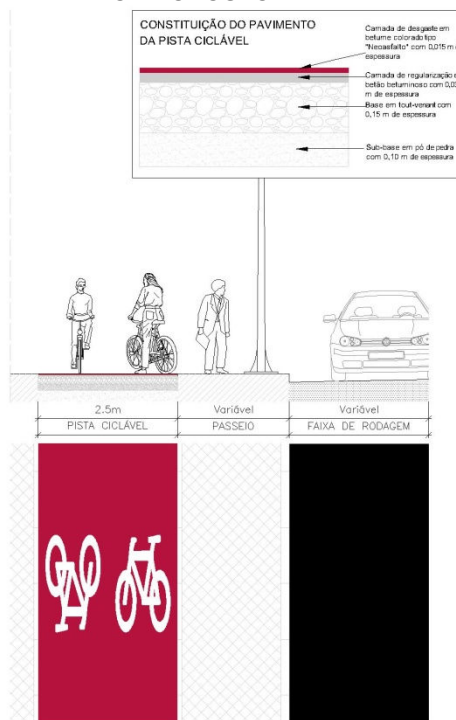
**Troços cicláveis com que se articula:**

- T32 - Rua Miguel Bombarda II
- T42 - Avenida da Liberdade II
- T43 - Rua Calouste Gulbenkian
- T47 - Rua D. Afonso de Albuquerque
- T48 - Rua Ferreira Castro
- T50 - EN10-3 I
- T58 - Rua Capitães de Abril II
- T86 - Ligação interior do Parque da Cidade

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

- P13 – Parque da Cidade (Norte I)
- P48 - Parque da Cidade (Poente)
- P50 - Escola Secundária de Santo André

### PERFIL TIPO PROPOSTO



### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a nascente da faixa de rodagem, mediante a extensão do passeio sobre a faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T50

**Designação:** EN10-3 I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena e União das freguesias de Palhais e Coina

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 1.772 m (linear) / 1.842m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(com zona declivosa - 6%)

**Nº de interseções viárias:** 5

**Troços cicláveis com que se articula:**

T49 - Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

T51 - Rua Almirante Reis / EN10-3

T58 - Rua Capitães de Abril II

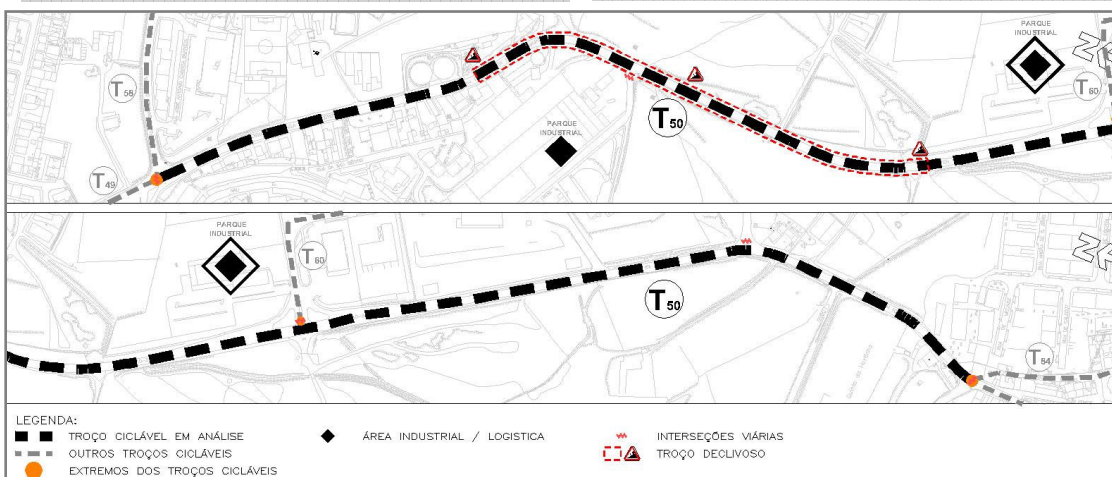
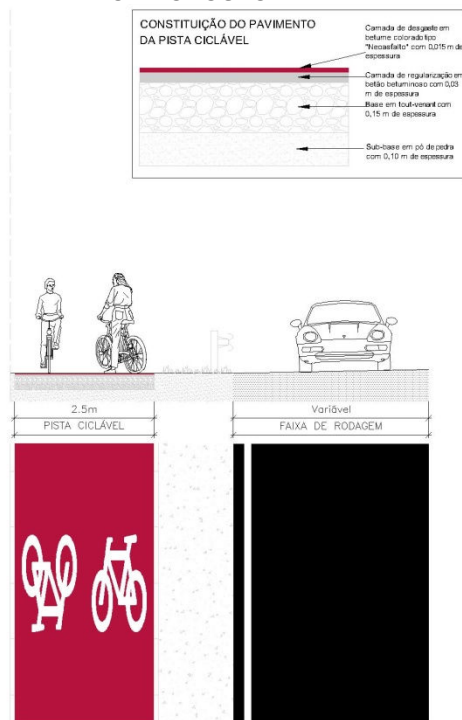
T60 - Ruas da Quinta das Rebelas

T84 - Rua Camilo Castelo Branco

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a nascente da faixa de rodagem, no espaço adjacente à faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T51

**Designação:** Rua Almirante Reis / EN10-3

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coina

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 759 m (linear) / 1.519 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 5

**Troços cicláveis com que se articula:**

T50 - EN10-3 I

T52 - EN10-3 II

T65 - Ruas de Palhais

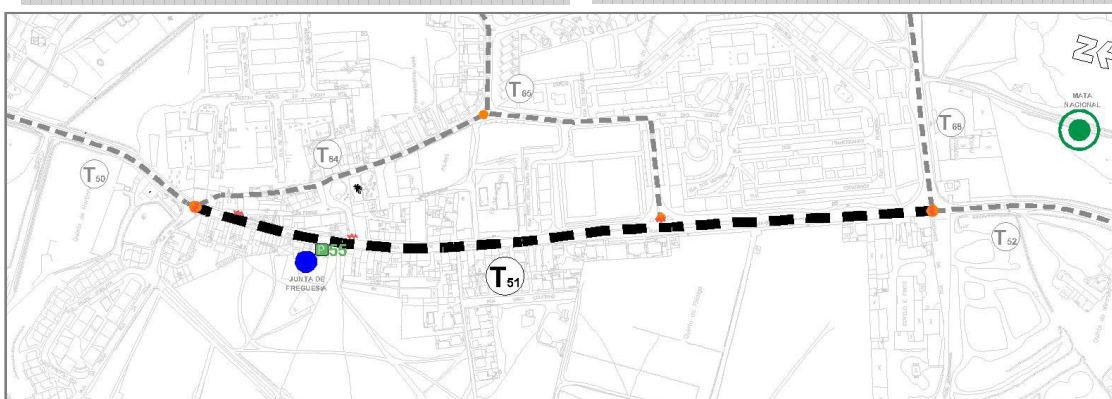
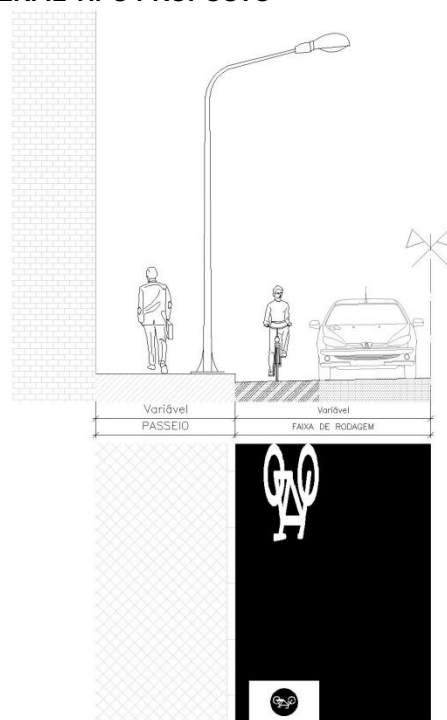
T68 - EN11-2 I

T84 - Rua Camilo Castelo Branco

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P55 - União das freguesias de Palhais e Coina

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO

● EQUIP. COLETIVO – RECREIO E LAZER

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T52

**Designação:** EN10-3 II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coia

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 2.538 m (linear) / 3.113m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta duas zonas com declives de 5%)

**Nº de interseções viárias:** 4

**Troços cicláveis com que se articula:**

T51 - Rua Almirante Reis / EN10-3

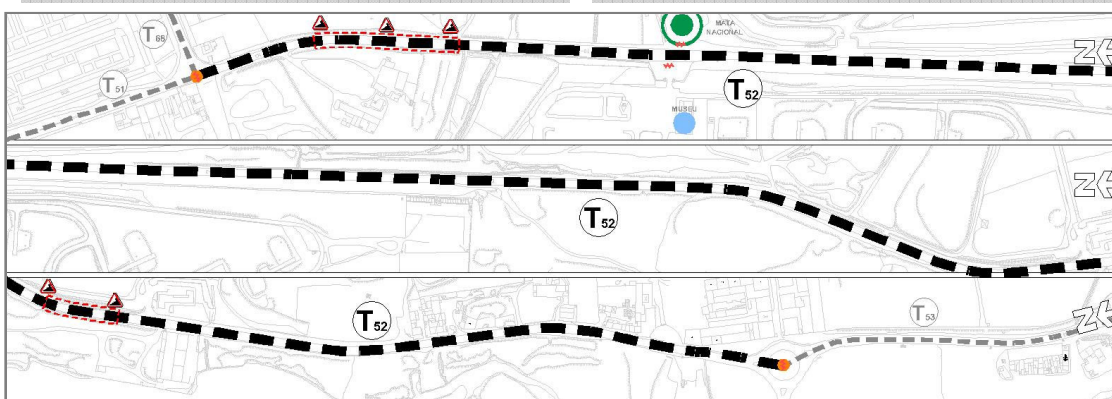
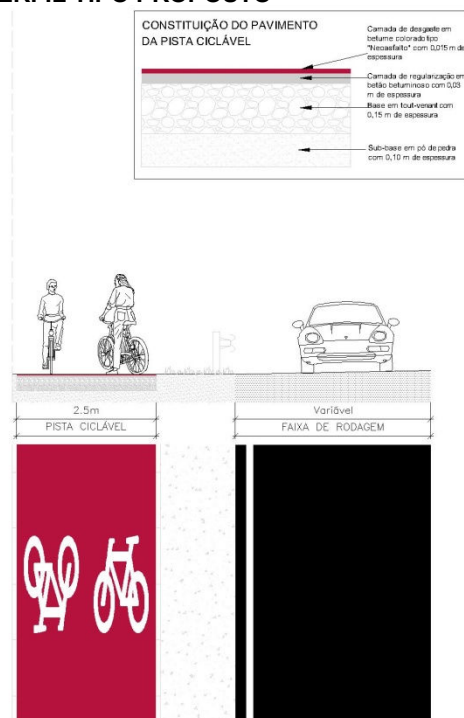
T53 - Rua D. Manuel I / EN10-3

T68 - EN11-2 I








**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |   |   |
|---|---|---|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – CULTURA         |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  EQUIP. COLETIVO – RECREIO E LAZER |  TROÇO DECLIVOSO     |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |   |

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a poente da faixa de rodagem, no espaço adjacente à faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T53

**Designação:** Rua D. Manuel I / EN10-3

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coima

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 746 m (linear) / 1.492 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 5

**Troços cicláveis com que se articula:**

T52 - EN10-3 II

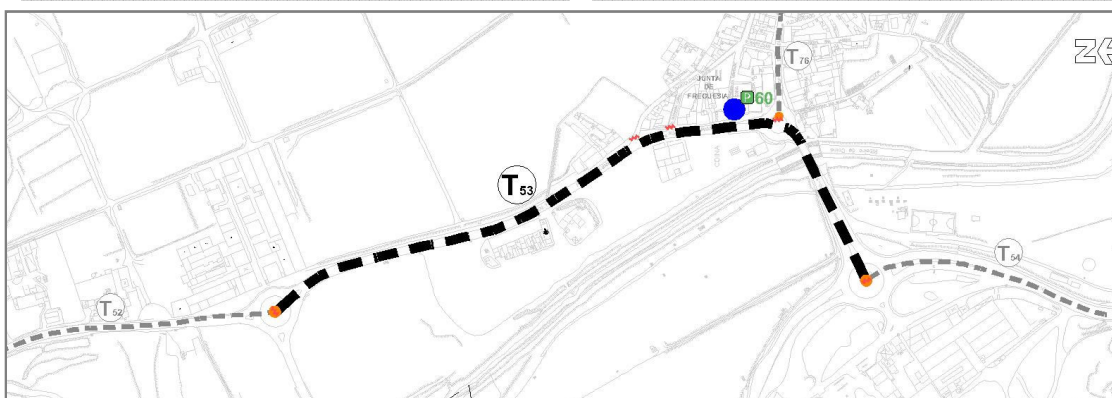
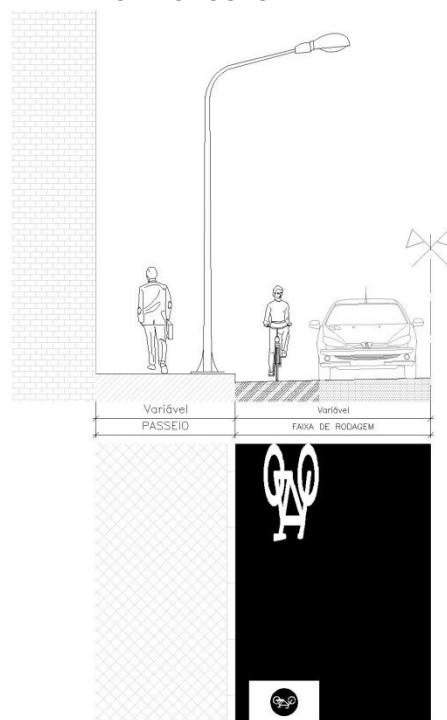
T54 - EN10

T76 - EM510-1 I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P60 - União das freguesias de Palhais e Coima

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO
- LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS
- × INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T54

**Designação:** EN10

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coina

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 1.783 m (linear) / 1.783m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 2

**Troços cicláveis com que se articula:**

T53 - Rua D. Manuel I / EN10-3

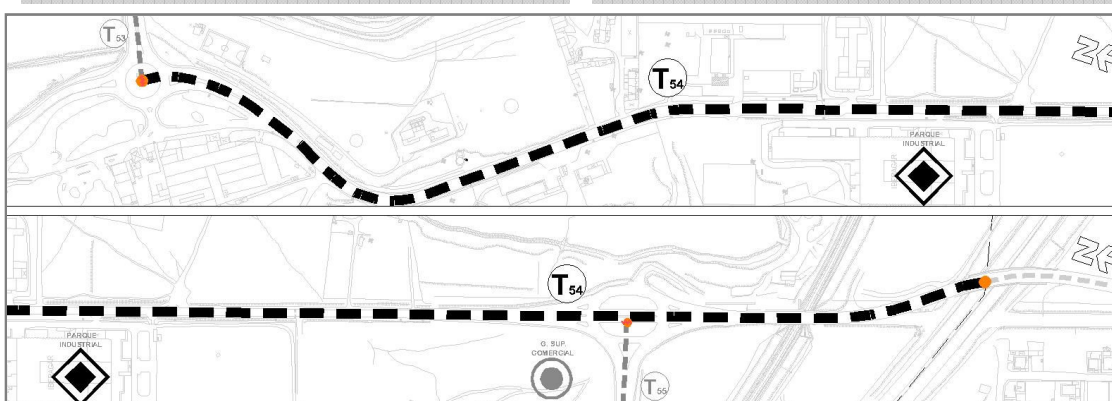
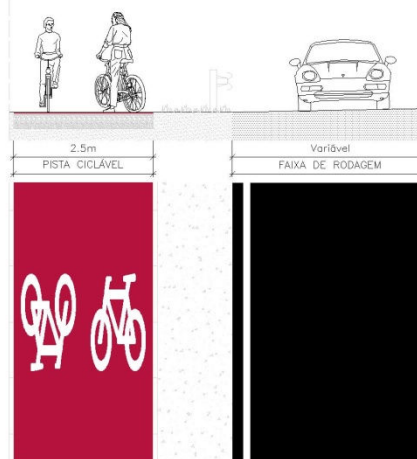
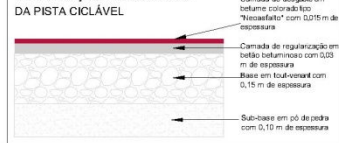
T55 - Via de acesso à Estação Ferroviária de Coina

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO

#### CONSTITUIÇÃO DO PAVIMENTO DA PISTA CICLÁVEL



#### LEGENDA:

- |   |                               |   |                             |   |                     |
|---|-------------------------------|---|-----------------------------|---|---------------------|
| — | LÍMITE DO CONCELHO            | ◆ | ÁREA INDUSTRIAL / LOGÍSTICA | ⚡ | INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
| — | TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ● | EQUIP. COLETIVO – OUTROS    |   |                     |
| — | OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |   |                             |   |                     |
| ● | EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |                             |   |                     |

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a poente da faixa de rodagem, no espaço adjacente à faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T55

**Designação:** Via de acesso à Estação Ferroviária de Coima

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coima

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Faixa ciclável

**Extensão:** 830 m (linear) / 1.639 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

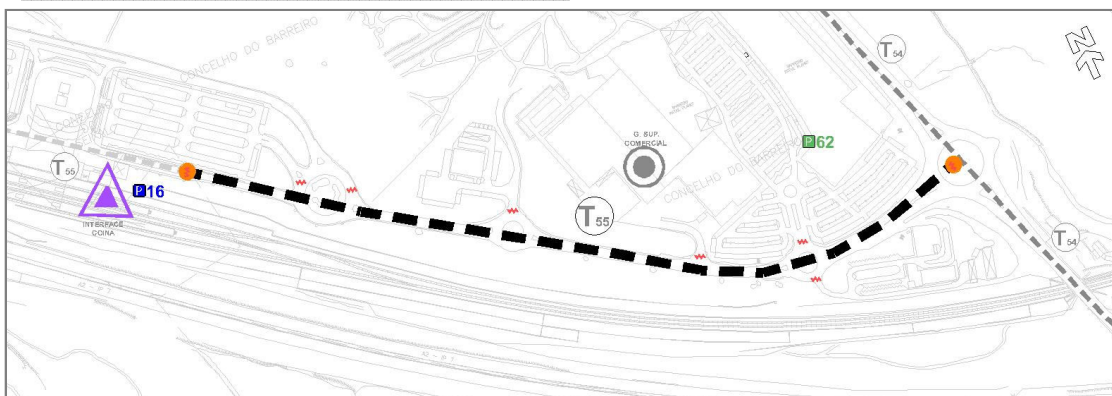
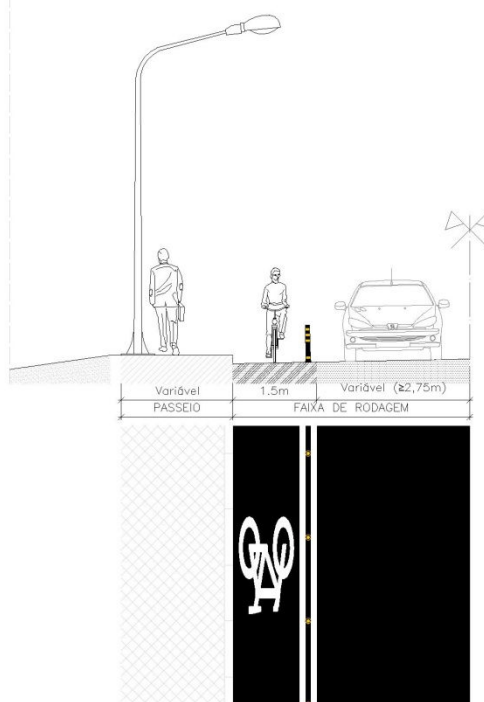
T54 - EN10

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P16 - Interface Rodo-Ferroviário de Coima

P62 - Barreiro Retail Planet

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

▨ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO — OUTROS

▲ INTERFACE DE TRANSPORTES

P LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES

P LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

W INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Zona com elevada pressão ao nível da procura de estacionamento ilegal (nas zonas marginais da faixa de rodagem e nas bermas). Devem ser colocadas balizas flexíveis ao longo do percurso ciclável de modo a evitar o estacionamento ilegal de veículos sobre o percurso ciclável.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T56

**Designação:** Rua Jornal Heraldo

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 319 m (linear) / 627 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

T44 - Avenida do Parque da Cidade

T46 - Rua Ferreira Soares

T47 - Rua D. Afonso de Albuquerque

T57 - Rua Capitães de Abril I

T58 - Rua Capitães de Abril II

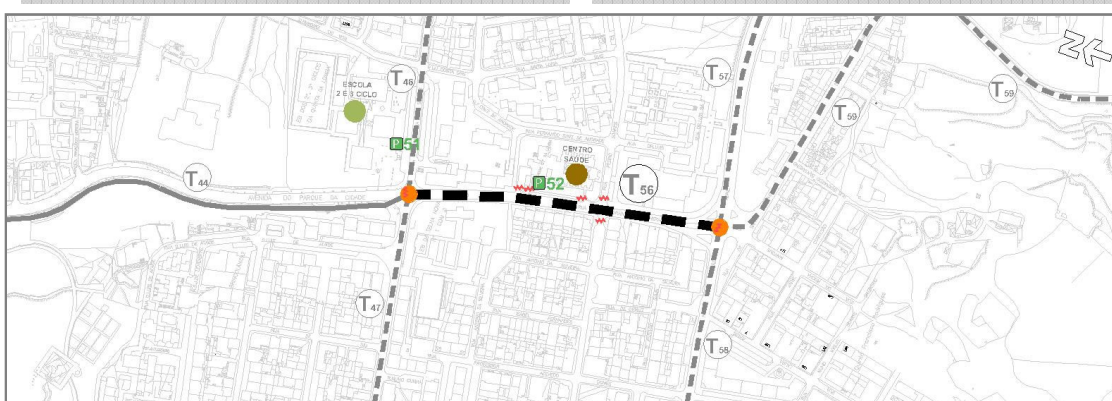
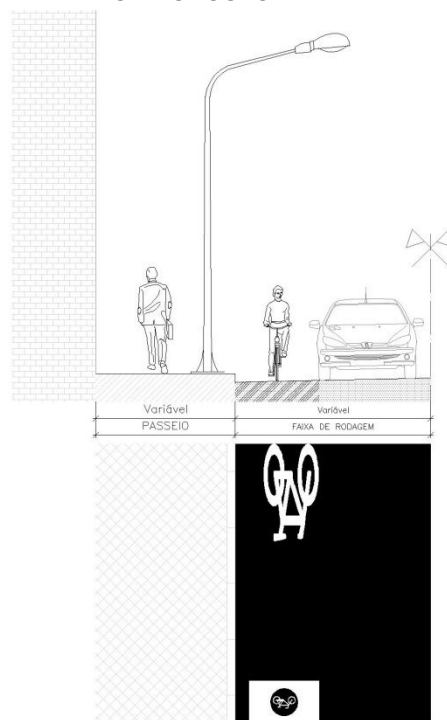
T59 - Rua de Santo António e Avenida dos Oceanos

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P51 – EB 2,3 Quinta da Lomba

P52 – Unidade de Saude Familiar da Quinta da Lomba

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

▬ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO

● EQUIP. COLETIVO – SAUDE

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

✶ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T57

**Designação:** Rua Capitães de Abril I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 271 m (linear) / 271 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 1

**Troços cicláveis com que se articula:**

T56 - Rua Jornal Heraldo

T58 - Rua Capitães de Abril II

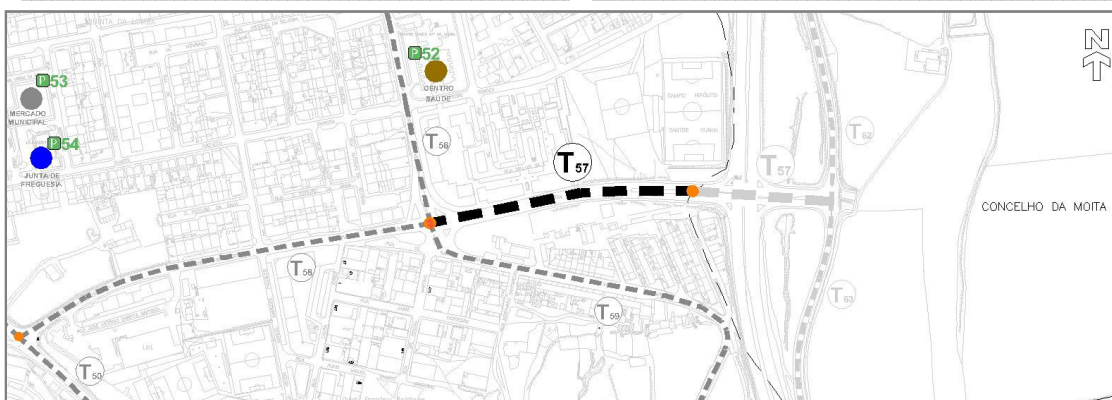
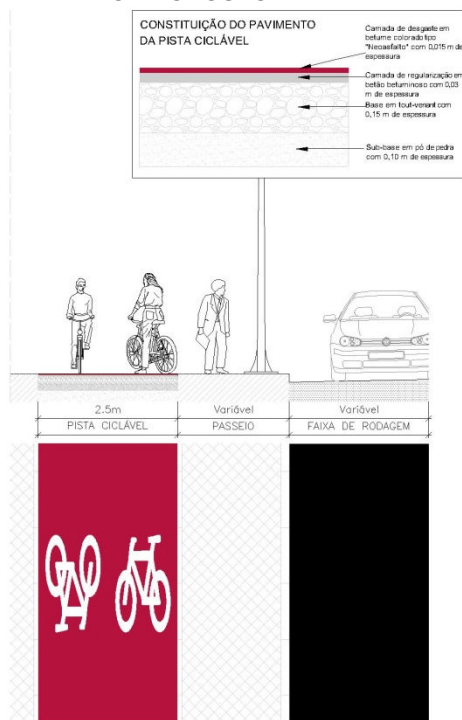
T59 - Rua de Santo António e Avenida dos

Oceanos

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |                               |   |                                  |   |                                    |
|---|-------------------------------|---|----------------------------------|---|------------------------------------|
| — | LIMITE DO CONCELHO            | ● | EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO | ■ | LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
| ■ | TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ● | EQUIP. COLETIVO – OUTROS         | ■ | INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
| ■ | OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       | ● | EQUIP. COLETIVO – SAÚDE          |   |                                    |
| ● | EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |                                  |   |                                    |

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a sul da faixa de rodagem.

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T58

**Designação:** Rua Capitães de Abril II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 441 m (linear) / 441 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 6

**Troços cicláveis com que se articula:**

T49 - Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

T50 - EN10-3 I

T56 - Rua Jornal Heraldo

T57 - Rua Capitães de Abril I

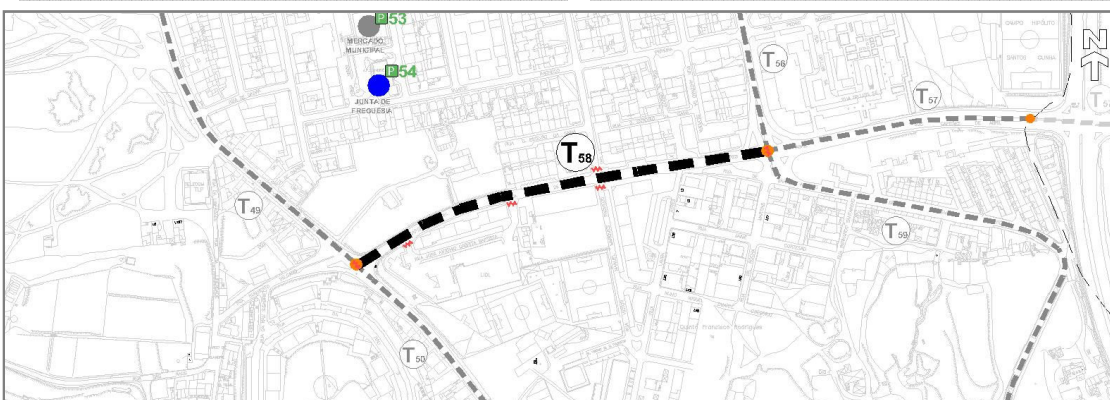
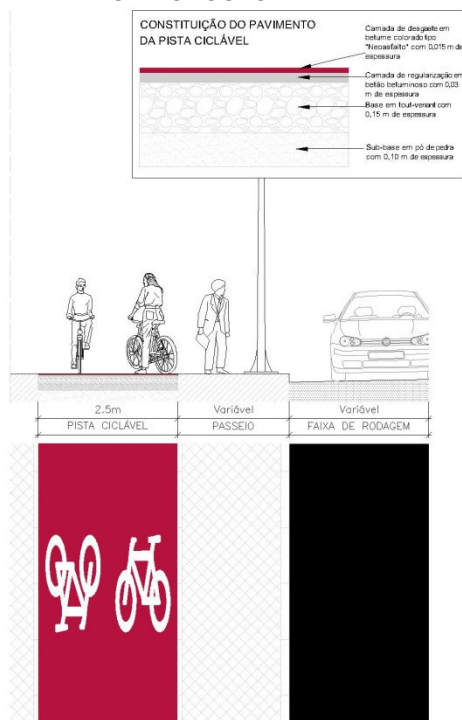
T59 - Rua de Santo António e Avenida dos

Oceanos

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |                               |   |                                  |   |                                    |
|---|-------------------------------|---|----------------------------------|---|------------------------------------|
| — | LIMITE DO CONCELHO            | ● | EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO | ■ | LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
| — | TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ● | EQUIP. COLETIVO – OUTROS         | ■ | INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
| — | OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |   |                                  |   |                                    |
| ● | EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |                                  |   |                                    |

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a sul da faixa de rodagem.

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T59

**Designação:** Rua de Santo António e Avenida dos Oceanos

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 1.044 m (linear) / 2.072m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 13

**Troços cicláveis com que se articula:**

T56 - Rua Jornal Heraldico

T57 - Rua Capitães de Abril I

T58 - Rua Capitães de Abril II

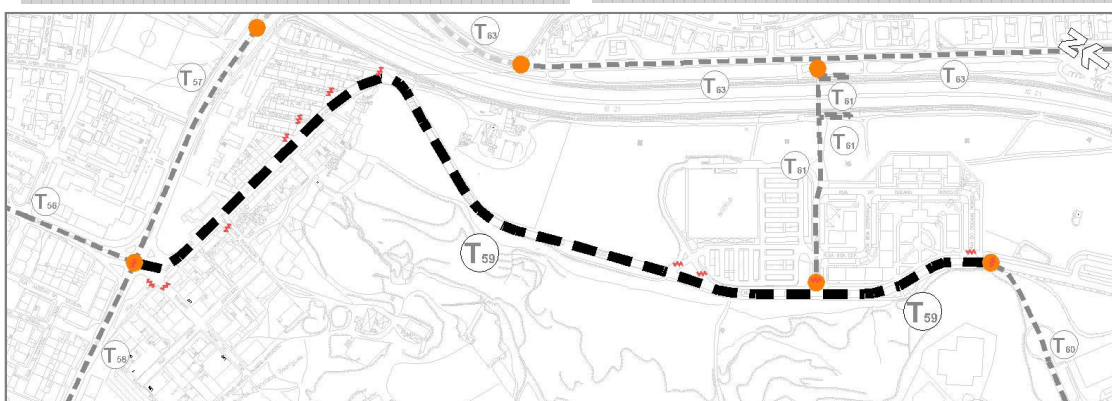
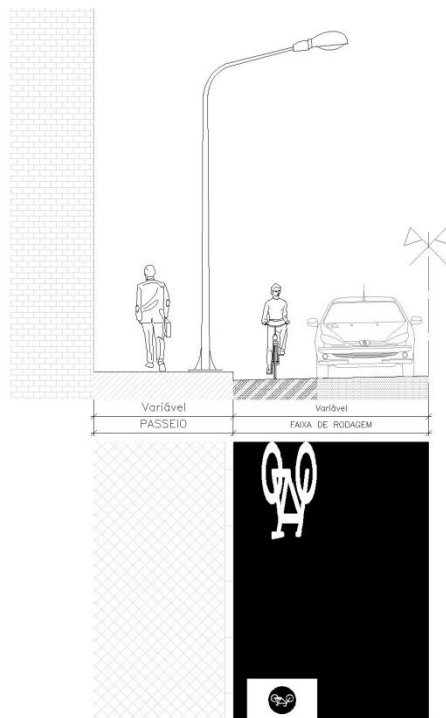
T60 - Ruas da Quinta das Rebelas

T61 - Rua do Oceano Índico

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

— TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

— OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

✕ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T60

**Designação:** Ruas da Quinta das Rebelas

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 780 m (linear) / 1.545 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 3 a 5%  
(apresenta zona de ≈75 m com declive de 8%)

**Nº de interseções viárias:** 8

**Troços cicláveis com que se articula:**

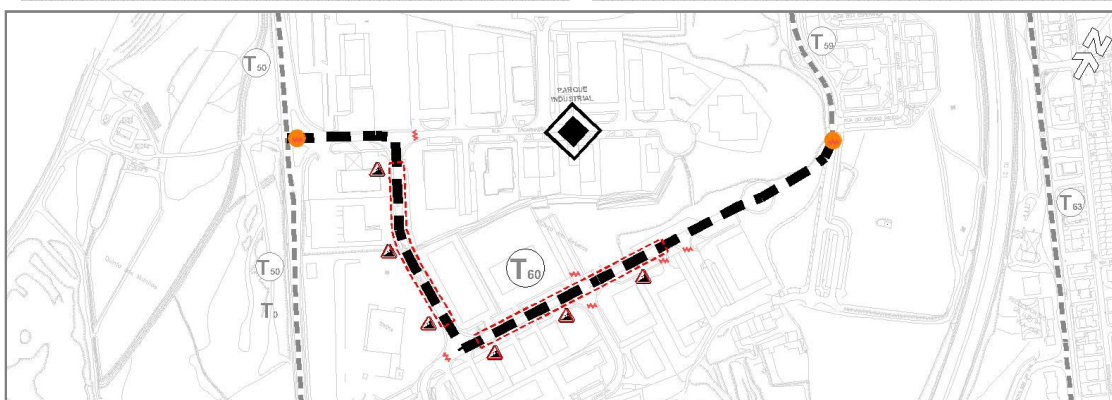
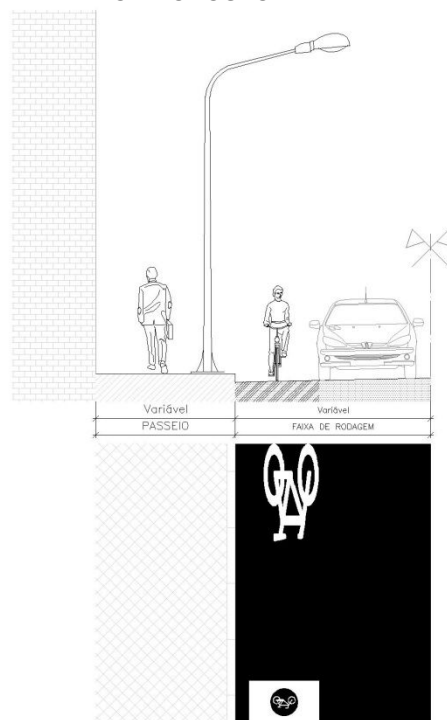
T50 - EN10-3 I

T59 - Rua de Santo António e Avenida dos Oceanos

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

◊ ÁREA INDUSTRIAL

▲ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

▲ TROÇO DECLIVOSO

### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, deverá tornar-se o mesmo mais perceptível.



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL 61

**Designação:** Rua do Oceano Índico

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 361 m (linear) / 723 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 6

**Troços cicláveis com que se articula:**

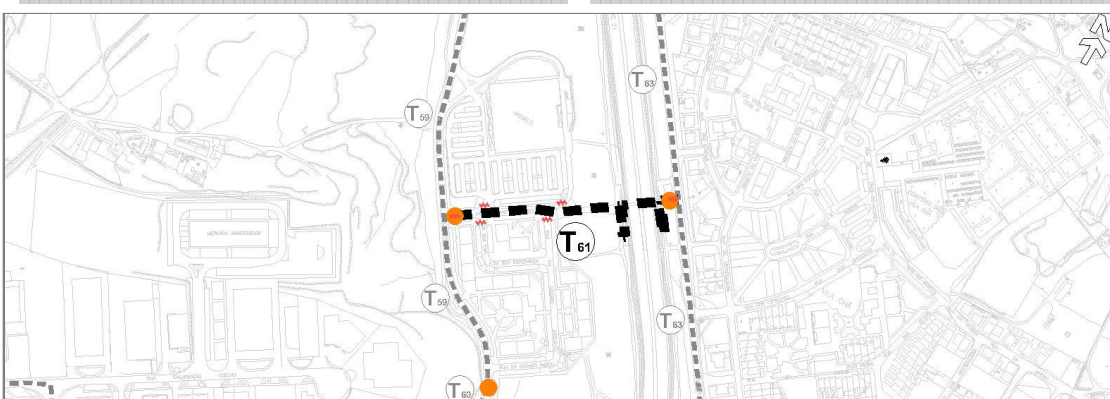
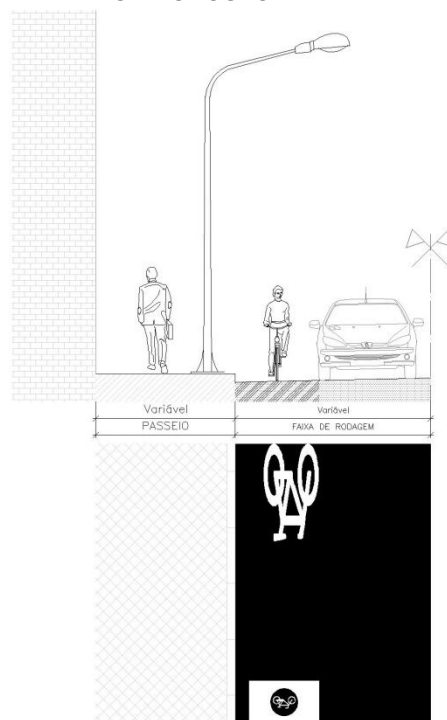
T59 - Rua de Santo António e Avenida dos Oceanos

T63 - EM510 I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- ✶ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T62

**Designação:** Rua Carlos dos Santos Costa

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 252 m (linear) / 252 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 1

**Troços cicláveis com que se articula:**

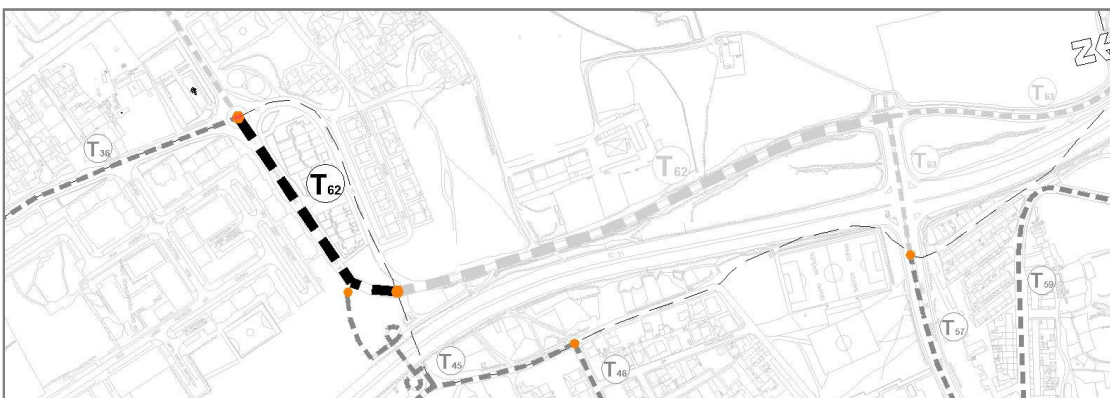
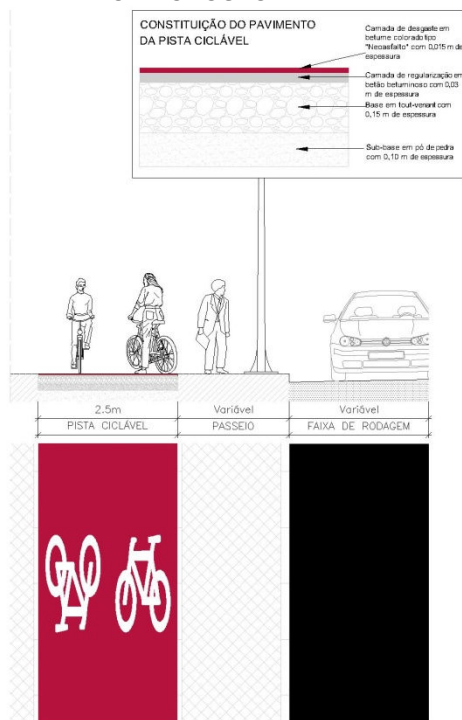
T36 - Rua da Amizade I

T45 - Rua Aquiles de Almeida

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- LIMITE DO CONCELHO
- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- ★ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a norte da faixa de rodagem, mediante a extensão do passeio sobre a faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T63

**Designação:** EM510 I

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 1.404 m (linear) / 1.404m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 13

**Troços cicláveis com que se articula:**

T61 - Rua do Oceano Índico

T64 - EM510 II

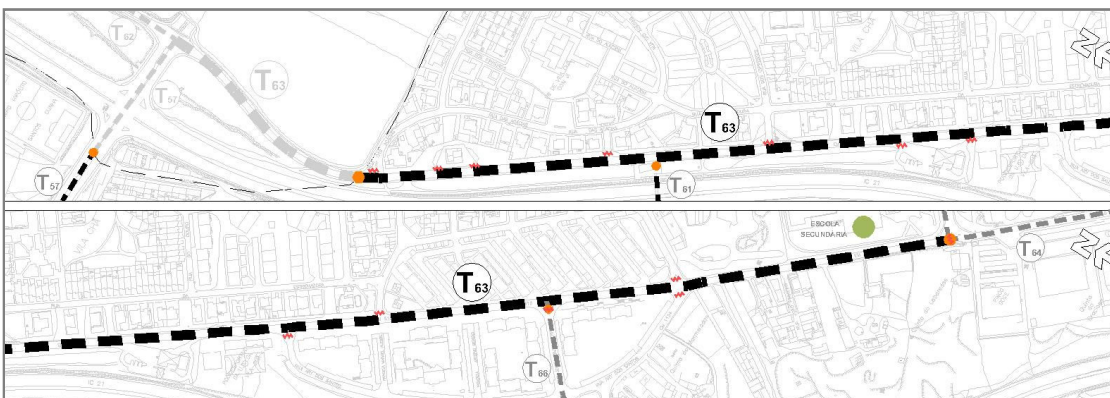
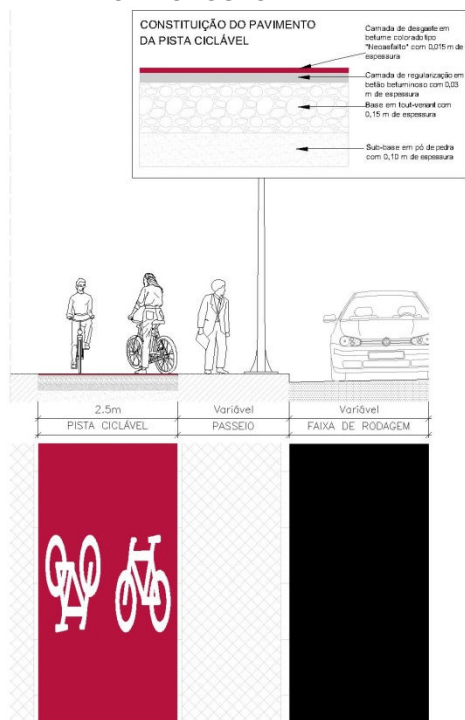
T66 - Rua Duarte Pacheco Pereira / CM1134

T67 - Rua 6 - Cidade Sol

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO - EDUCAÇÃO

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar sobre o passeio localizado a nascente da faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T64

**Designação:** EM510 II

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável / Via banlizada

**Extensão:** 772 m (linear) / 1.287 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T63 - EM510 I

T67 - Rua 6 - Cidade Sol

T68 - EN11-2 I

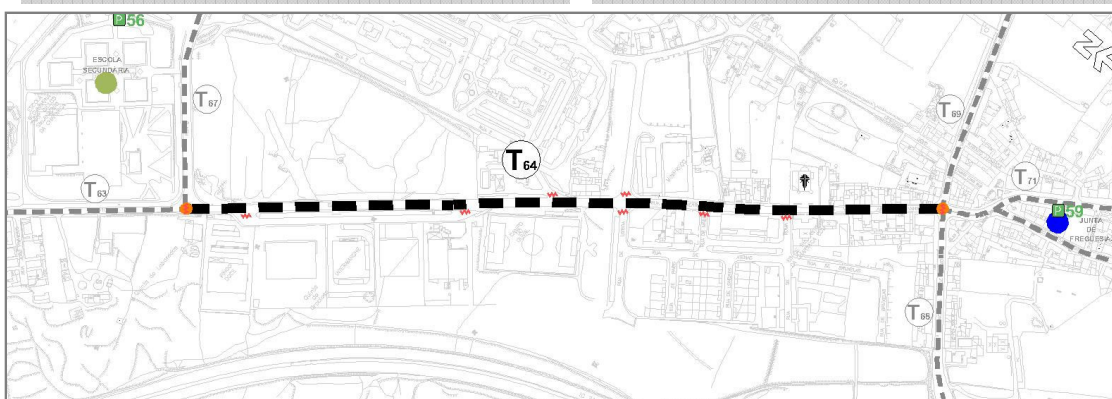
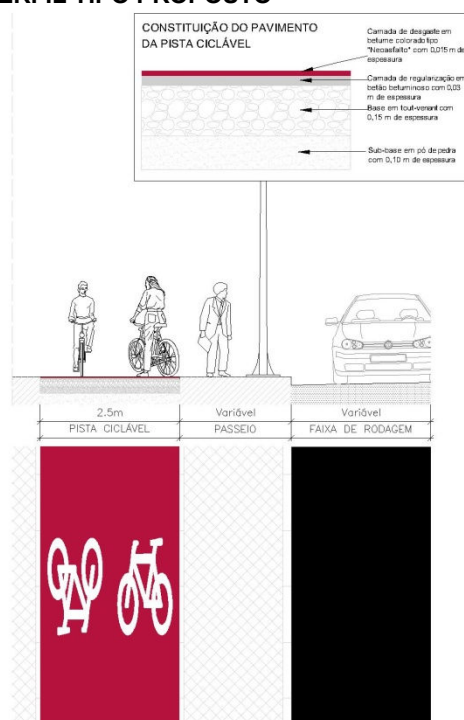
T69 - EN11-2 II

T71 - Ruas do núcleo antigo de Sto. António da Charneca

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |  |  |
|---|--|--|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO |  LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO       |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |  |  |

### Observações

- A tipologia de pista ciclável bidirecional deverá ser colocada sobre o passeio localizado a nascente da faixa de rodagem.

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre as diferentes tipologias do presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T65

**Designação:** Ruas de Palhais

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coina

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Faixa ciclável

**Extensão:** 506 m (linear) / 1.012 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta zona de ≈88 m com declive de 7%)

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

T51 - Rua Almirante Reis / EN10-3

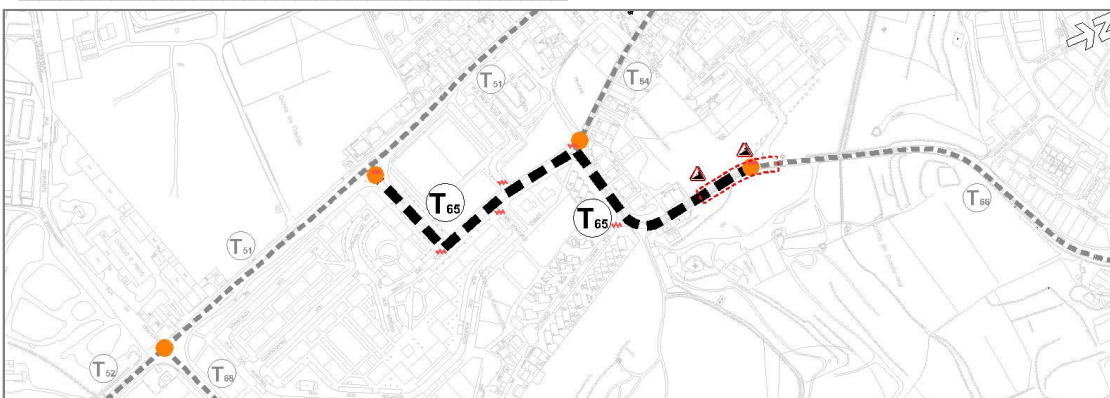
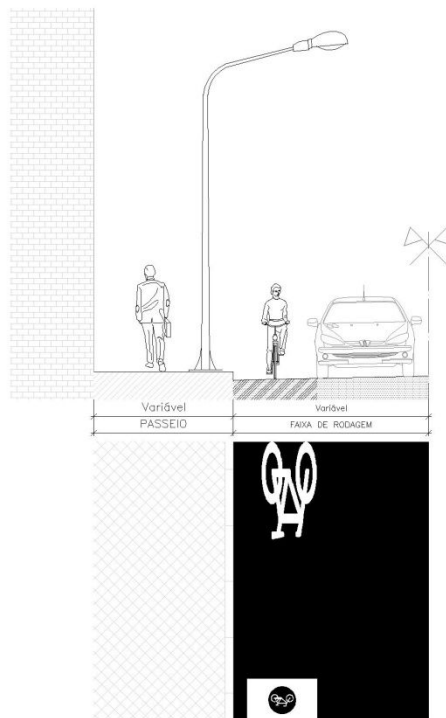
T66 - Rua Duarte Pacheco Pereira / CM1134

T84 - Rua Camilo Castelo Branco

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |   |
|---|---|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  TROÇO DECLIVOSO     |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |

#### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, deverá tornar-se o mesmo mais perceptível.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T66

**Designação:** Rua Duarte Pacheco Pereira / CM1134

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coima e freguesia de Santo António da Charneca

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Faixa ciclável

**Extensão:** 936 m (linear) / 1.887 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 5%  
(apresenta zona declivosa com declive de 9%)

**Nº de interseções viárias:** 6

**Troços cicláveis com que se articula:**

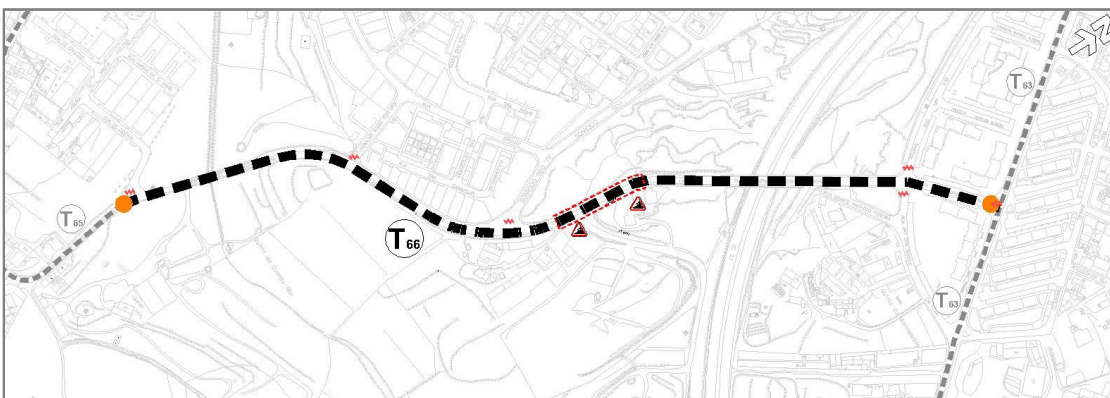
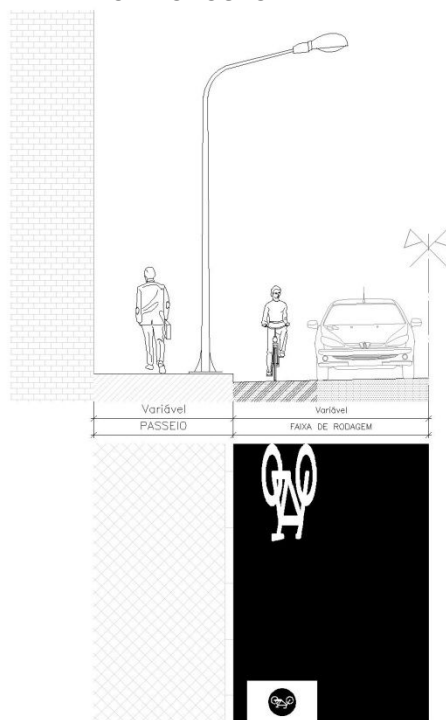
T63 - EM510 I

T65 - Ruas de Palhais


**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |   |
|---|---|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  TROÇO DECLIVOSO     |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |

### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, deverá tornar-se o mesmo mais perceptível.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T67

**Designação:** Rua 6 – Cidade Sol

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Pista ciclável / Via banalizada

**Extensão:** 922 m (linear) / 1.833 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 13

**Troços cicláveis com que se articula:**

T63 - EM510 I

T64 - EM510 II

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

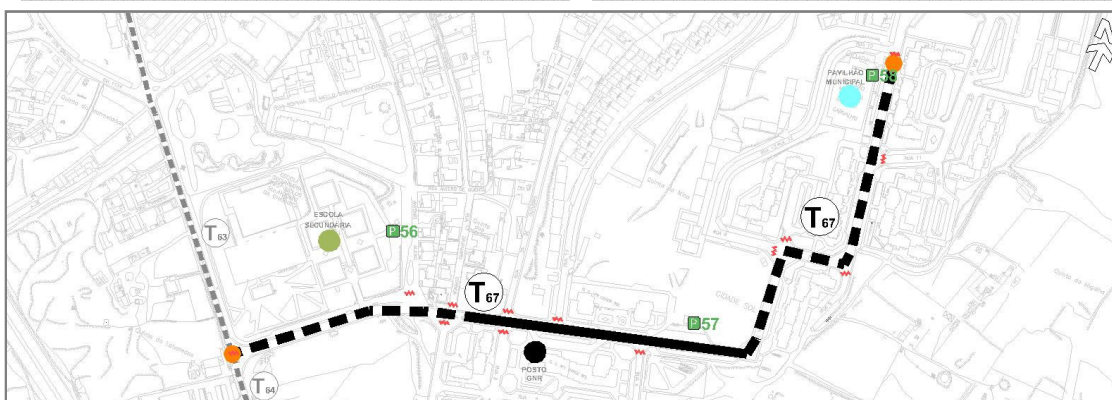
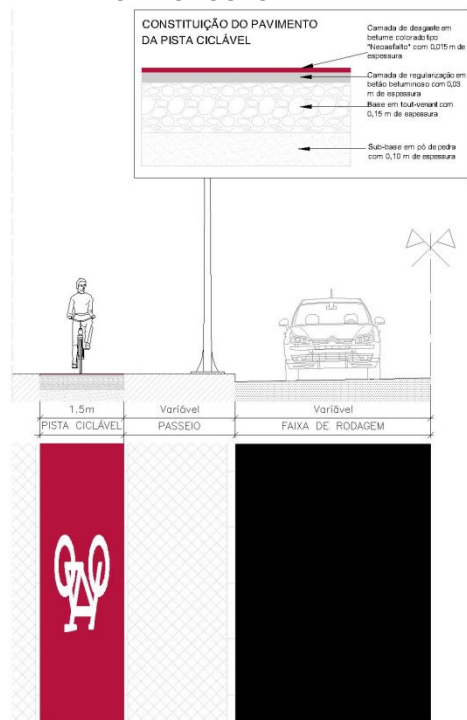
P56 - ES de St.º António da Charneca

P57 - Unidade de Saúde Familiar de St.º

António da Charneca

P58 - Pavilhão Municipal

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- EQUIP. COLETIVO – DESPORTO
- EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO
- EQUIP. COLETIVO – SEG. PÚBLICA
- LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS
- ⚡ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Percurso ciclável parcialmente existente.
- Na Rua 6 deverá ser adotada a tipologia de pista ciclável unidirecional e nas Ruas 7, 8 e 9 deverá ser adotada a tipologia de via banalizada.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T68

**Designação:** EN11-2 I

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca e União das freguesias de Palhais e Coia

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável / Via banalizada

**Extensão:** 1.478 m (linear) / 1.636m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 5%  
(apresenta uma zona com declives de 6%)

**Nº de interseções viárias:** 11

**Troços cicláveis com que se articula:**

T51 - Rua Almirante Reis / EN10-3

T52 - EN10-3 II

T64 - EM510 II

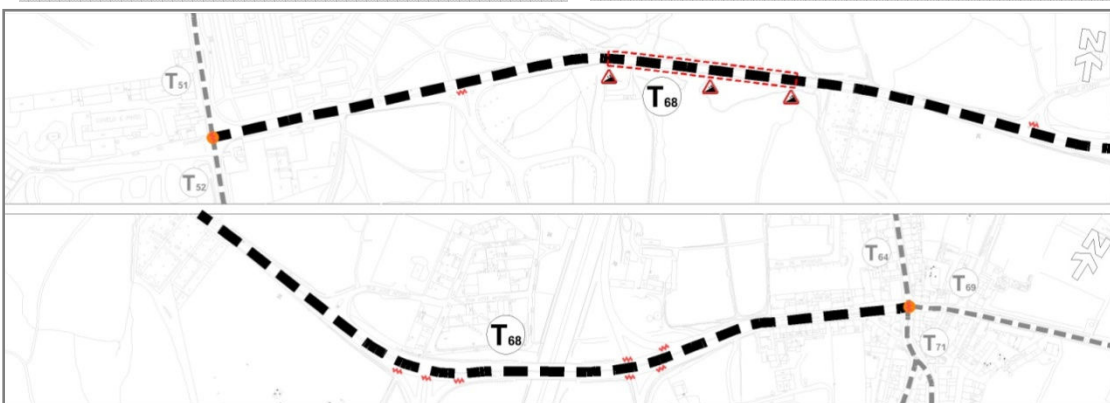
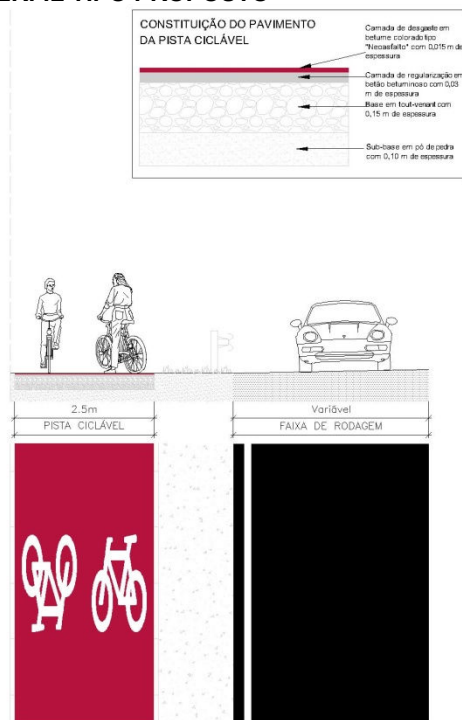
T69 - EN11-2 II

T71 - Ruas do núcleo antigo de Sto. António da Charneca

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- INTERSEÇÕES VIÁRIAS
- ▲ TROÇO DECLIVOSO

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a norte da faixa de rodagem, no espaço adjacente à faixa de rodagem.
- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T69

**Designação:** EN11-2 II

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Pista ciclável / Via banalizada

**Extensão:** 962 m (linear) / 1.173 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%

(apresenta uma zona com declives de 3 a 5%)

**Nº de interseções viárias:** 15

**Troços cicláveis com que se articula:**

T64 - EM510 II

T68 - EN11-2 I

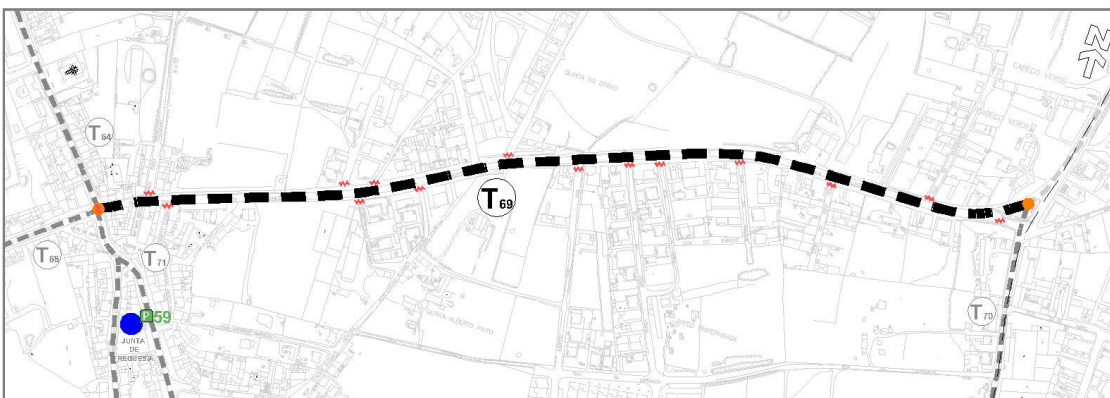
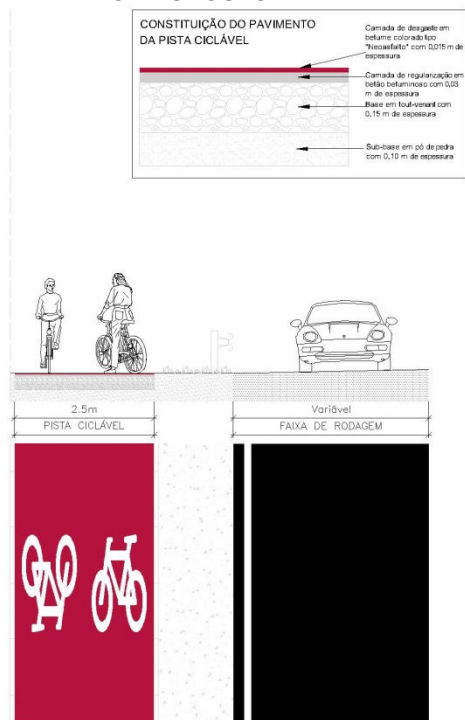
T70 - Rua da Fronteira / CM1130

T71 - Ruas do núcleo antigo de Sto. António da Charneca

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

### Observações

- Pista ciclável bidirecional a colocar a norte da faixa de rodagem, no espaço adjacente à faixa de rodagem.

- Deverá garantir-se as devidas condições de acessibilidade entre o presente troço ciclável e os troços cicláveis com que se articula.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T70

**Designação:** Rua da Fronteira / CM1130

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 1.374 m (linear) / 2.743m (operacional)

**Declives:** De 0 a 5%

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

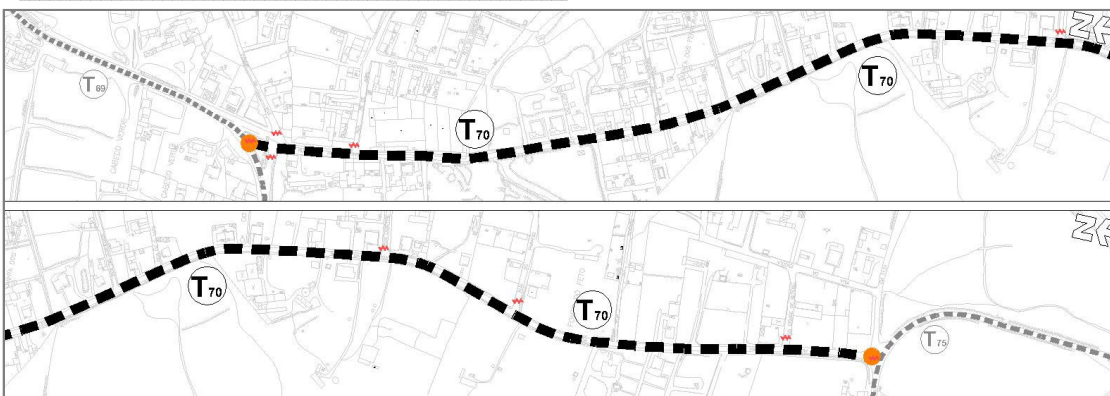
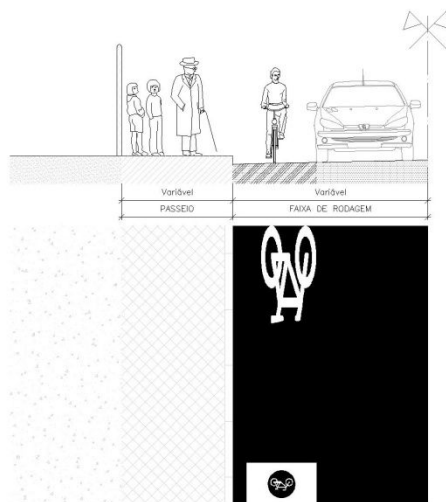
T69 - EN11-2 II

T75 - EM510 IV




**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |                               |   |                     |
|---|-------------------------------|---|---------------------|
|  | LIMITE DO CONCELHO            |  | INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
|  | TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |   |                     |
|  | OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |   |                     |
|  | EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |                     |

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T71

**Designação:** Ruas do núcleo antigo de Santo António da Charneca

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 522 m (linear) / 574 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 4

**Troços cicláveis com que se articula:**

T64 - EM510 II

T68 - EN11-2 I

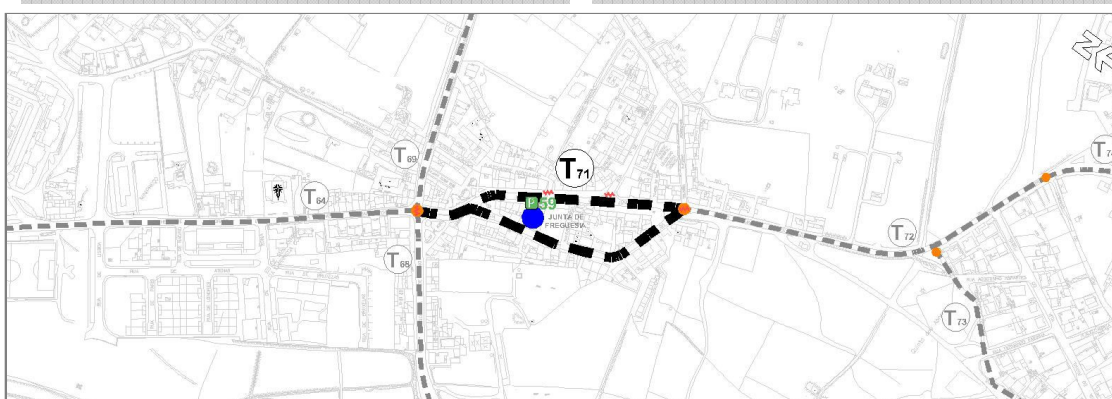
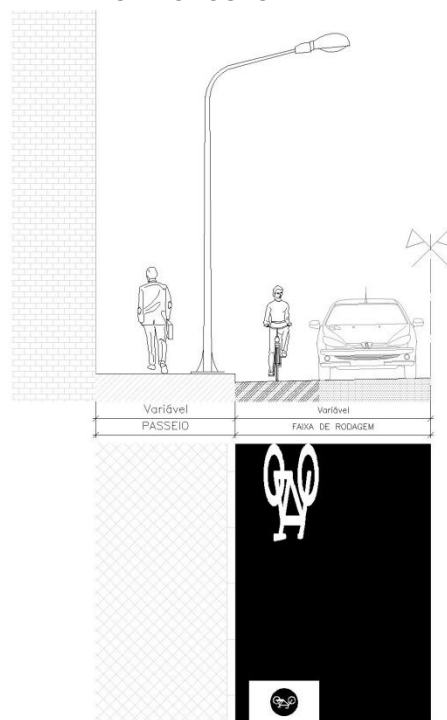
T69 - EN11-2 II

T72 - Rua Manuel Martins Gomes Jr. e Rua de O'Neil

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P59 - Junta de freguesia de Santo António da Charneca

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

▬ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO

■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS

■ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T72

**Designação:** Rua Manuel Martins Gomes Júnior e Rua de O'Neil

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 395 m (linear) / 791 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 2

**Troços cicláveis com que se articula:**

T71 - Ruas do núcleo antigo de Sto António da Charneca

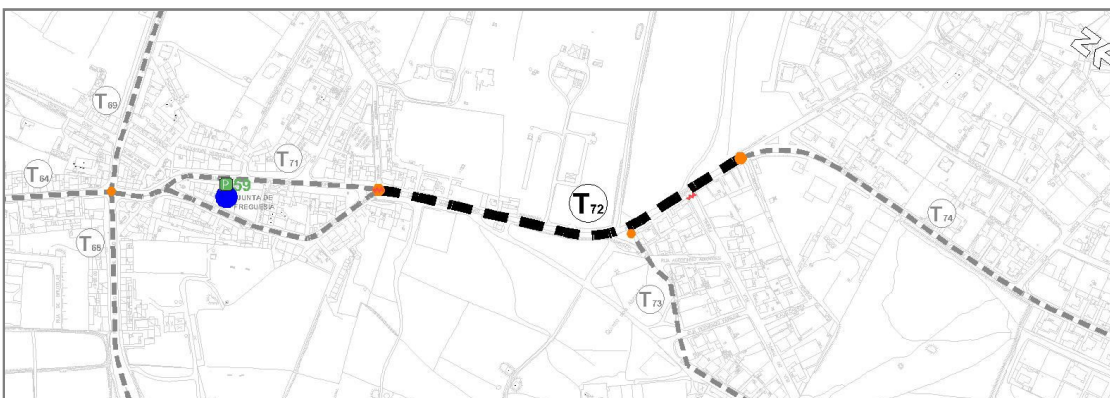
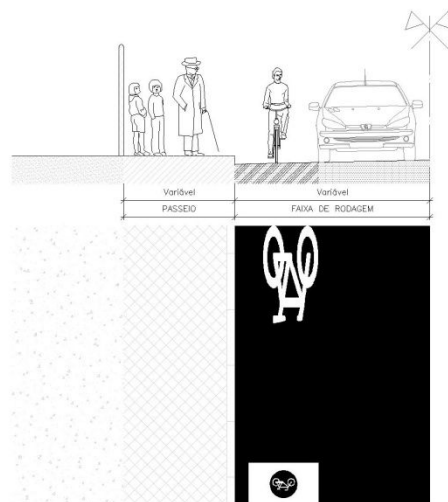
T73 - Rua do Centenário e Rua da Fonte

T74 - EM510 III

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |       |                               |   |                                  |   |                                    |
|-------|-------------------------------|---|----------------------------------|---|------------------------------------|
| ■     | TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ● | EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO | ■ | LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
| - - - | OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |   |                                  | X | INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
| ●     | EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |                                  |   |                                    |

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T73

**Designação:** Rua do Centenário e Rua da Fonte

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 558 m (linear) / 1.110 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 5

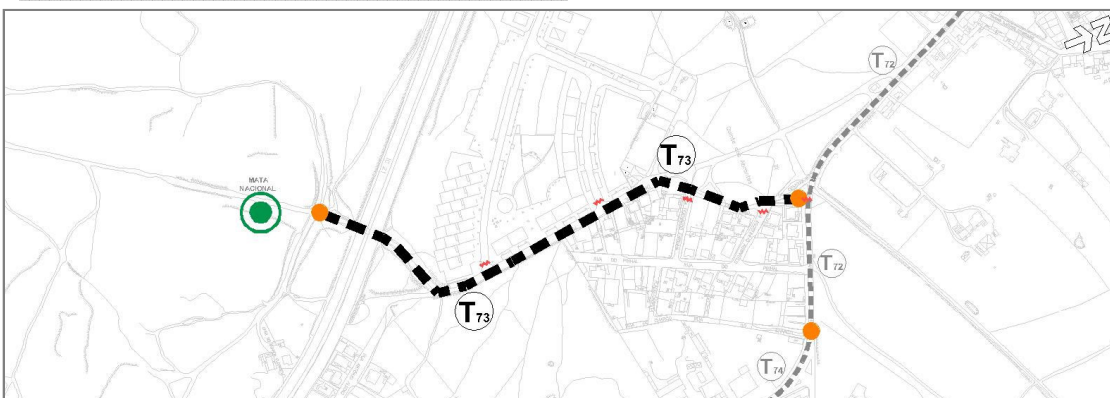
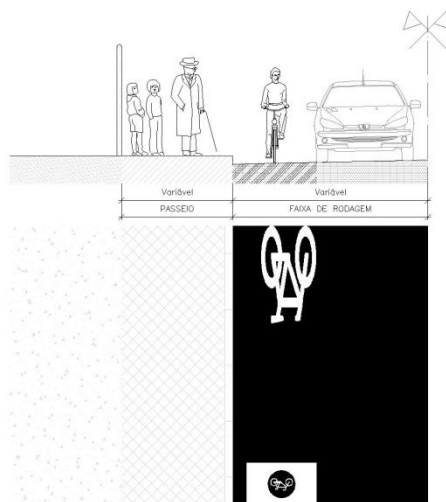
**Troços cicláveis com que se articula:**

T72 - Rua Manuel Martins Gomes Júnior e Rua de O'Neil

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- EQUIP. COLETIVO – RECREIO E LAZER
- ✶ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T74

**Designação:** EM510 III

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 785 m (linear) / 1.571 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

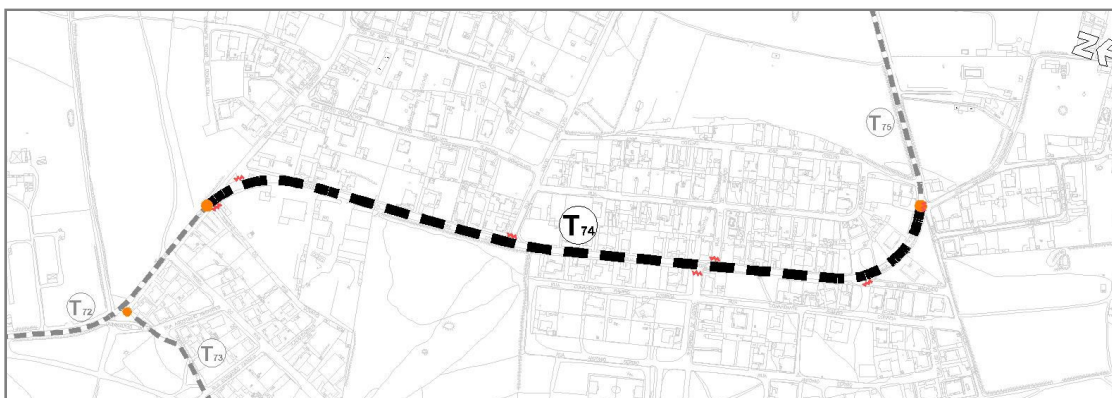
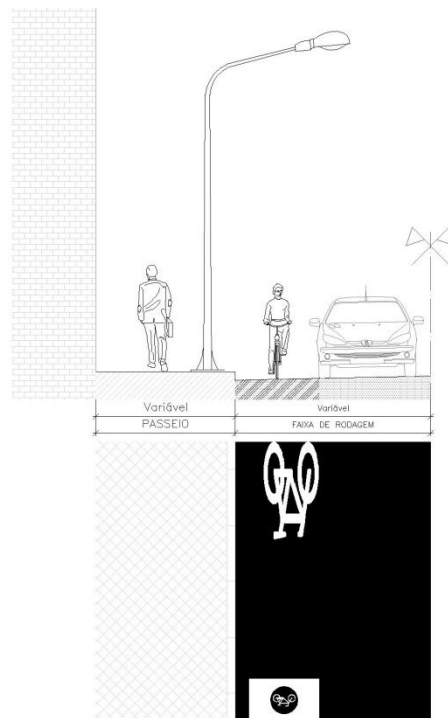
T72 - Rua Manuel Martins Gomes Jr. e Rua de O'Neil

T75 - EM510 IV

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- ★ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T75

**Designação:** EM510 IV

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 2.387 m (linear) / 4.766m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 5%  
(apresenta uma zona com declives de 6%)

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T70 - Rua da Fronteira / CM1130

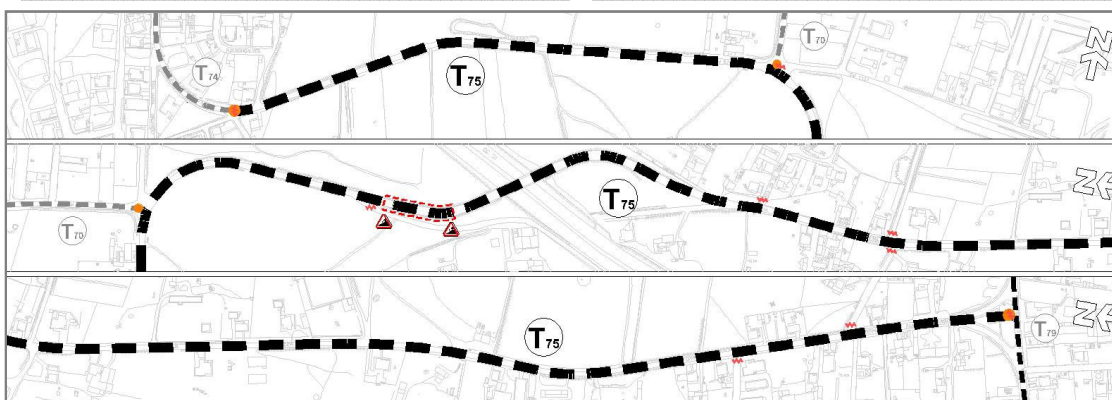
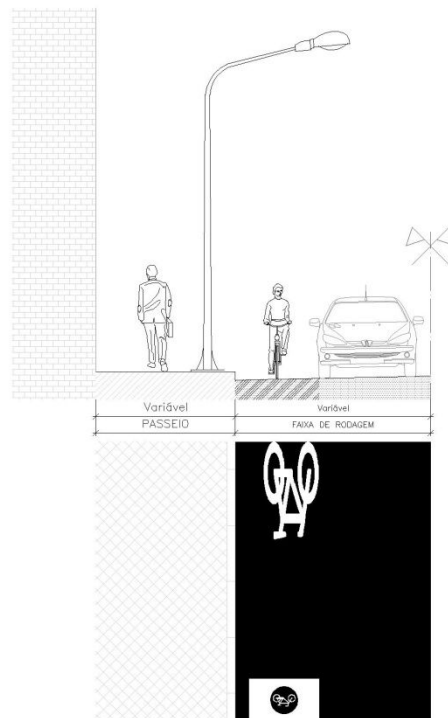
T74 - EM510 III

T79 - EM510-1 IV

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

--- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

⚠ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

⚠ TROÇO DECLIVOSO

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T76

**Designação:** EM510 -1 I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coima

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 750 m (linear) / 1.515 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 8

**Troços cicláveis com que se articula:**

T53 - Rua D. Manuel I / EN10-3

T77 - EM510-1 II

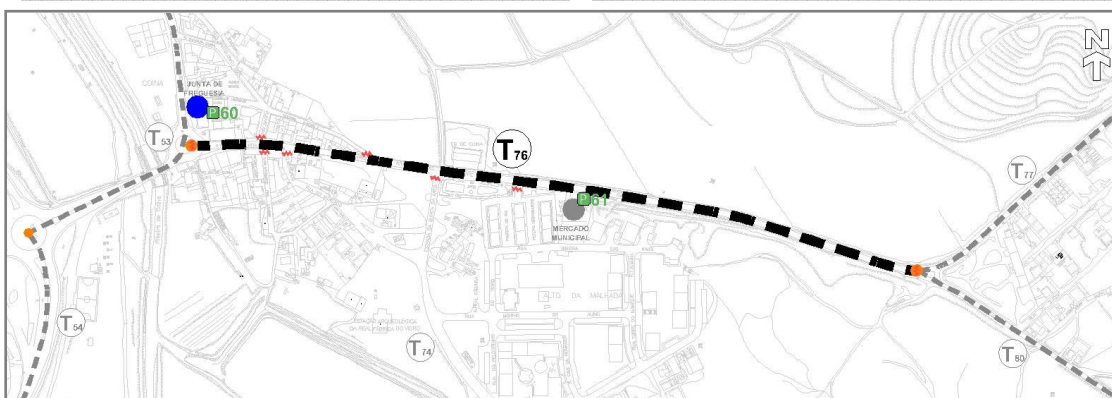
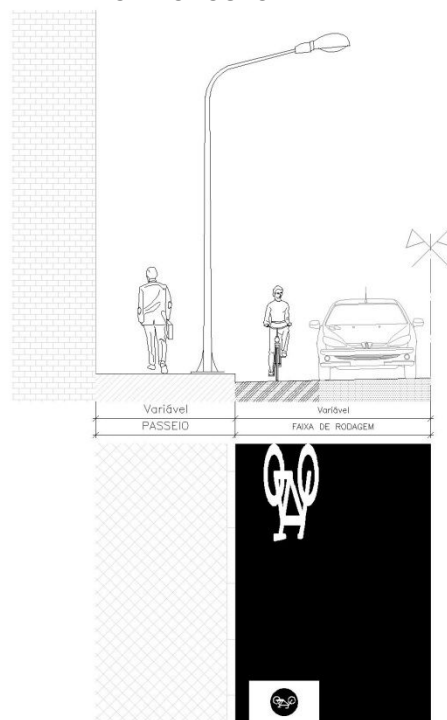
T80 - CM1028 I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P60 - União das freguesias de Palhais e Coima

P61 - Mercado municipal de Coima

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |                                 |                                    |                                      |
|---------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|
| ■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO | ■ LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
| --- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS     | ● EQUIP. COLETIVO – OUTROS         | ✚ INTERSEÇÕES VIÁRIAS                |
| ● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |                                    |                                      |

### Observações

- Nos locais onde ocorre um estreitamento da faixa de rodagem o percurso ciclável deverá estar mais perceptível (por exemplo, mediante a redução da distância entre os símbolos de velocípede marcados no pavimento – colocados aproximadamente de 25 em 25 m ou menos).



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T77

**Designação:** EM510 -1 II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coina

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 1.315 m (linear) / 2.629m (operacional)

**Declives:** Metade do troço com declives de 0 a 5% e a outra metade com declives de 8 a 10%

**Nº de interseções viárias:** 3

**Troços cicláveis com que se articula:**

T76 - EM510-1 I

T78 - EM510-1 III

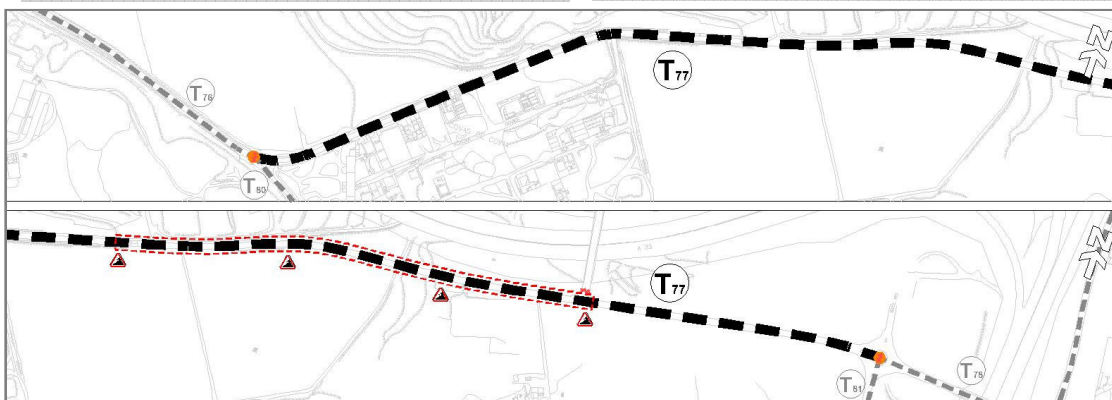
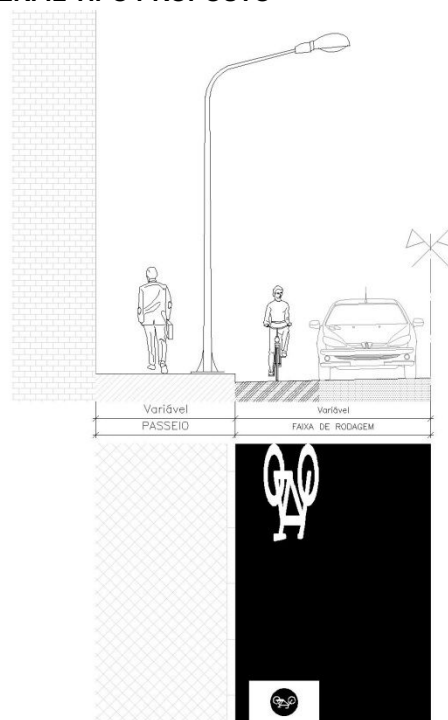
T80 - CM1028 I

T81 - CM1028 II

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |                               |   |                     |
|---|-------------------------------|---|---------------------|
|  | TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  | INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
|  | OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  | TROÇO DECLIVOSO     |
|  | EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |                     |

#### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, deverá tornar-se o mesmo mais perceptível.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T78

**Designação:** EM510 -1 III

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca e União das freguesias de Palhais e Coia

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 583 m (linear) / 1.166 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 5%  
(apresenta uma zona com declives de 8%)

**Nº de interseções viárias:** 2

**Troços cicláveis com que se articula:**

T77 - EM510-1 II

T79 - EM510-1 IV

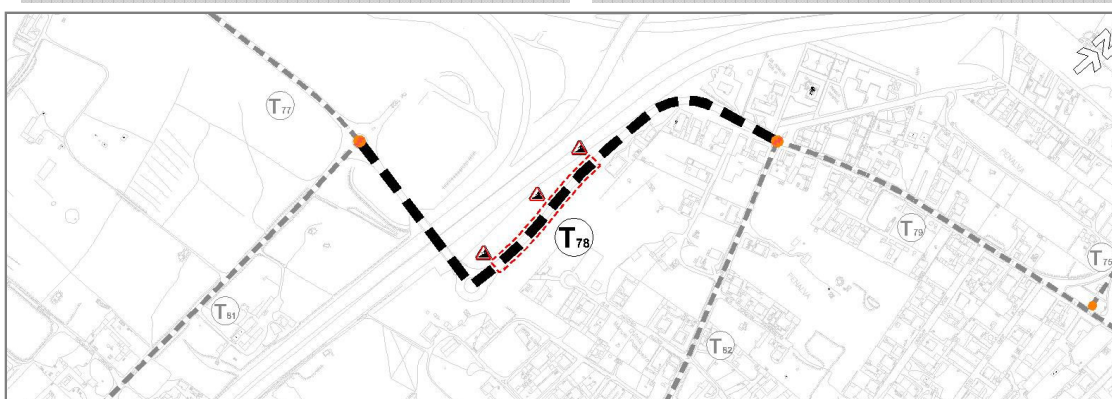
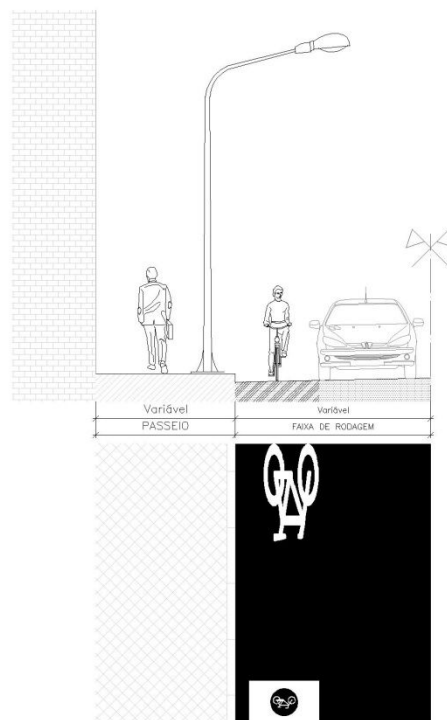
T81 - CM1028 II

T82 - CM1132 – Estrada da Marquesa

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- ⚠ INTERSEÇÕES VIÁRIAS
- ⚠ TROÇO DECLIVOSO

#### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, deverá tornar-se o mesmo mais perceptível.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T79

**Designação:** EM510 -1 IV

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 1.º Nível – Rede Estruturante

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 606 m (linear) / 1.212 m (operacional)

**Declives:** Metade do troço com declives de 0 a 3% e a outra metade com declives de 7%

**Nº de interseções viárias:** 9

**Troços cicláveis com que se articula:**

T75 - EM510 IV

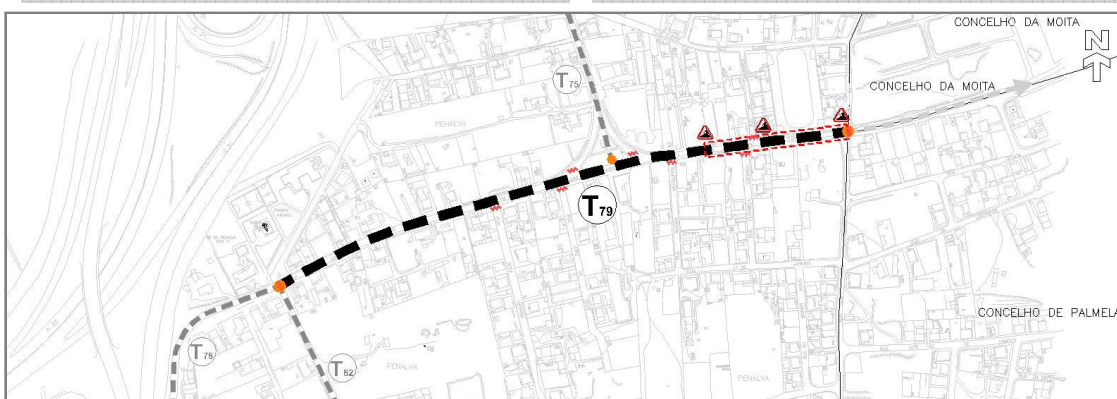
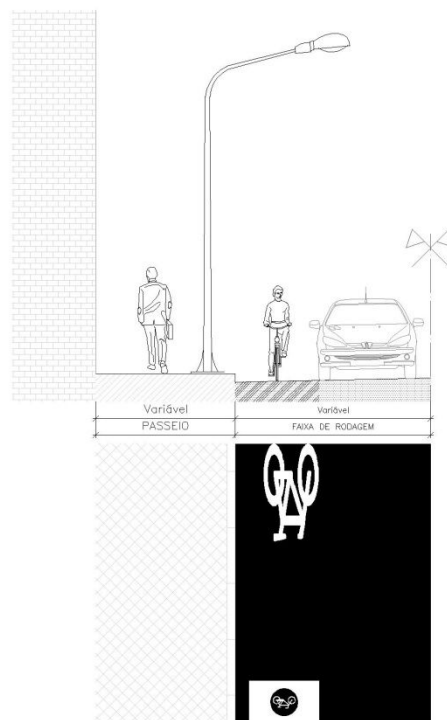
T78 - EM510-1 III

T82 - CM1132 – Estrada da Marquesa

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |                               |   |                     |
|---|-------------------------------|---|---------------------|
| — | LIMITE DO CONCELHO            | ⚠ | INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
| ■ | TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ⚠ | TROÇO DECLIVOSO     |
| ■ | OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |   |                     |
| ● | EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |                     |

#### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, deverá tornar-se o mesmo mais perceptível.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T80

**Designação:** CM1028 I

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coima

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 1.583 m (linear) / 3.142m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 5%  
(apresenta uma zona com declives de 8%)

**Nº de interseções viárias:** 7

**Troços cicláveis com que se articula:**

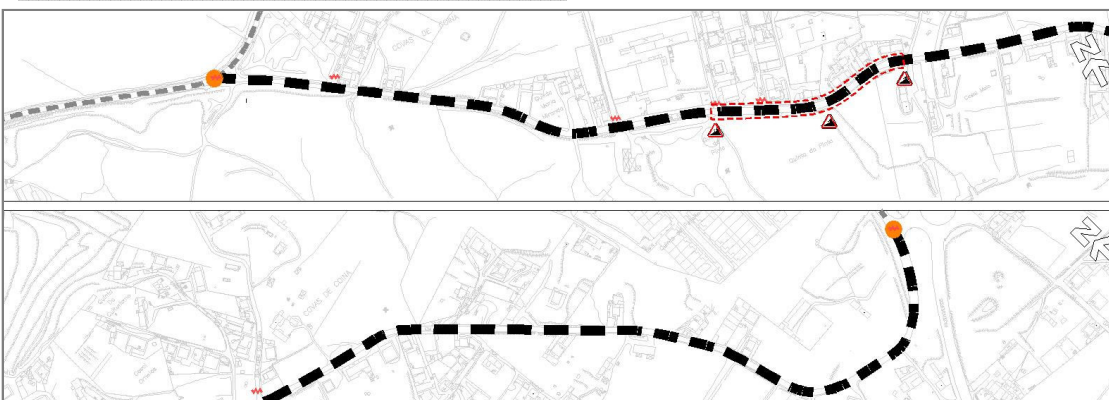
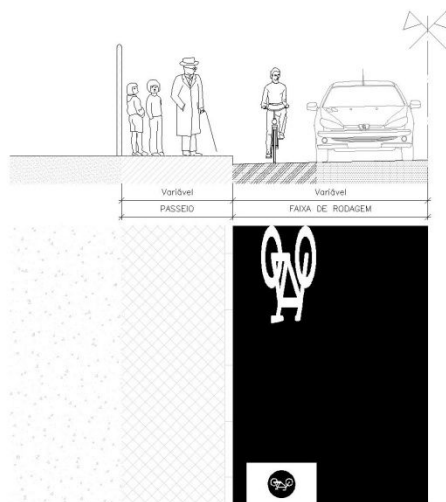
T77 - EM510-1 II

T81 - CM1028 II

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |   |
|---|---|
|  TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  INTERSEÇÕES VIÁRIAS |
|  OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  TROÇO DECLIVOSO     |
|  EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |

#### Observações

- Na zona mais declivosa do percurso ciclável, no sentido ascendente, deverá tornar-se o mesmo mais perceptível.

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T81

**Designação:** CM1028 II

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coina

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 1.068 m (linear) / 2.121m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta zonas com declives de 3 a 5%)

**Nº de interseções viárias:** 4

**Troços cicláveis com que se articula:**

T77 - EM510-1 II

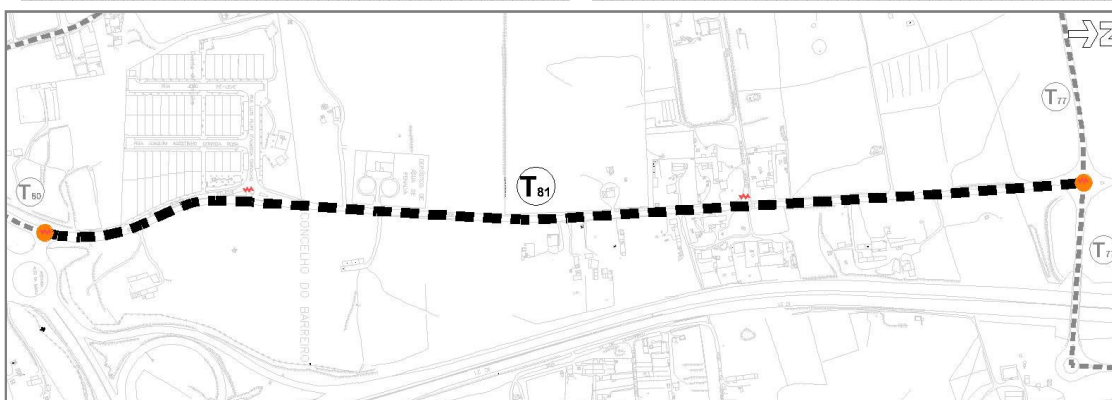
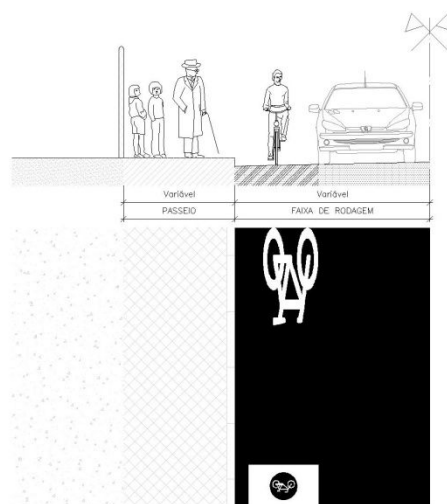
T78 - EM510-1 III

T81 - CM1028 I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE
- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS
- EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS
- ✶ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T82

**Designação:** CM1132 – Estrada da Marquesa

**Freguesias onde se insere:** Santo António da Charneca

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 889 m (linear) / 1.764 m (operacional)

**Declives:** Maioritariamente de 0 a 3%  
(apresenta zonas com declives de 3 a 5%)

**Nº de interseções viárias:** 8

**Troços cicláveis com que se articula:**

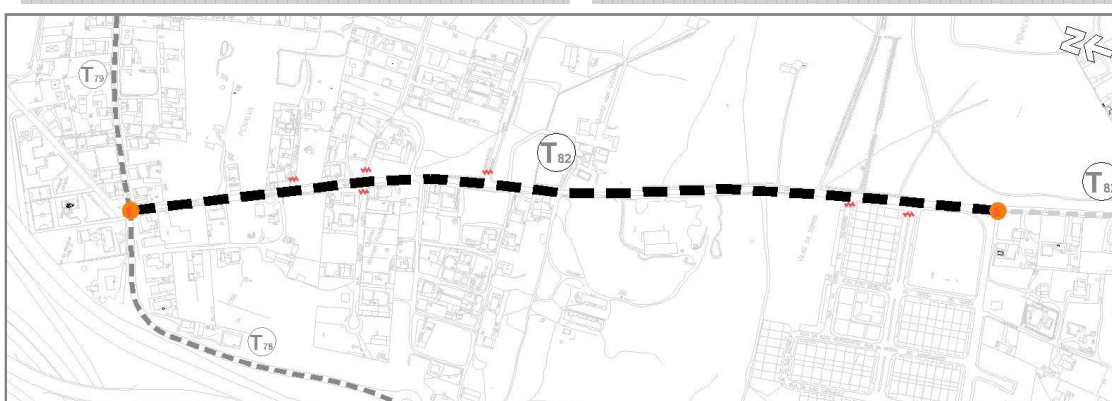
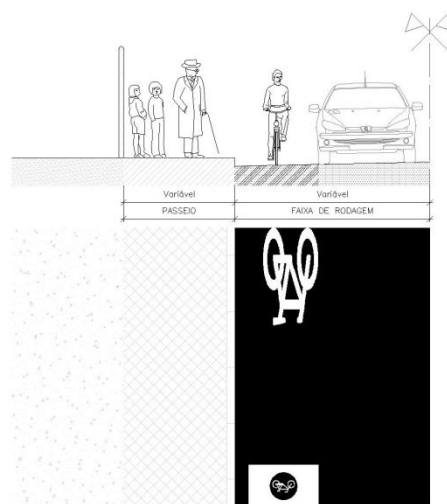
T78 - EM510-1 III

T79 - EM510-1 IV

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

-

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

▤ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

✶ INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T83

**Designação:** Ligação Barreiro-Seixal

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Pista ciclável

**Extensão:** 529 m (linear) / 529 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 1

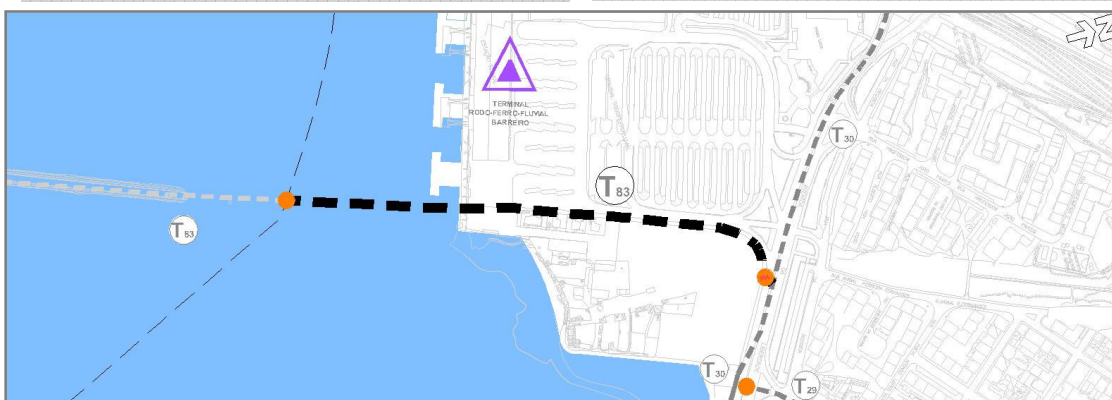
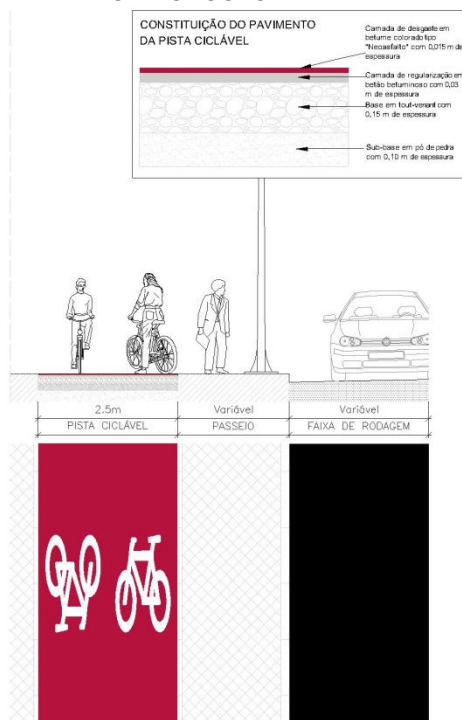
**Troços cicláveis com que se articula:**

T30 - Avenida da Liberdade I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P10 - Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

■ OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS



INTERFACE DE TRANSPORTES



INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T84

**Designação:** Antiga estação ferroviária do Barreiro e Terminal rodo-ferro-fluvial

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 514 m (linear) / 1.010 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 1

**Troços cicláveis com que se articula:**

T7 - Rua Miguel Pais

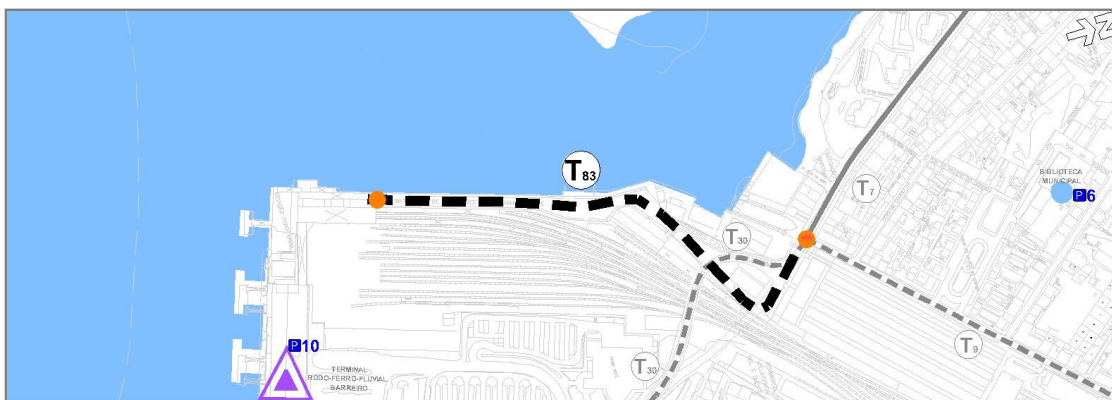
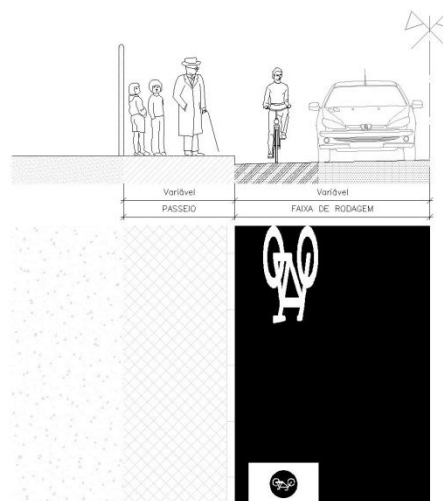
T9 - Avenida da República

T30 - Avenida da Liberdade I

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P10 - Terminal Rodo-Ferro-Fluvial do Barreiro

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO

— TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE

— OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS

● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO — CULTURA

▲ INTERFACE DE TRANSPORTES

P

LOCALS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES

W

INTERSEÇÕES VIÁRIAS



## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T84

**Designação:** Rua Camilo Castelo Branco

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Palhais e Coima

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 318 m (linear) / 612 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 3

**Troços cicláveis com que se articula:**

T50 - EN10-3 I

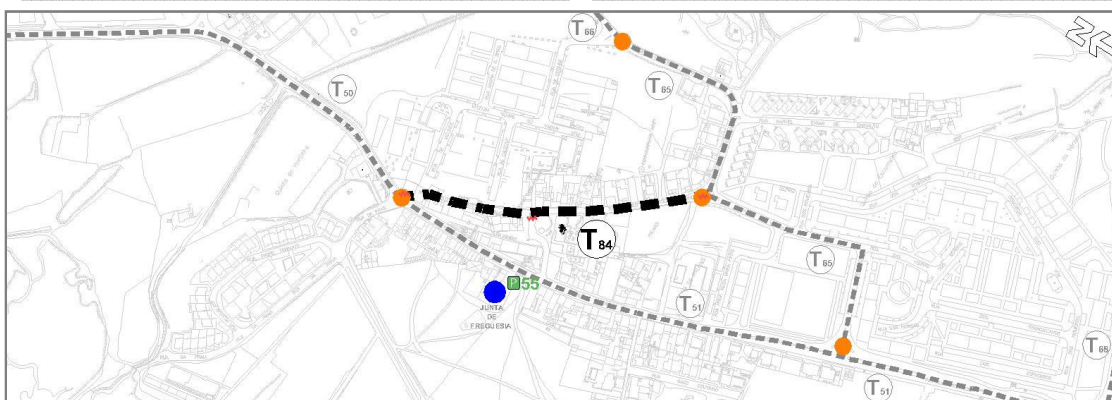
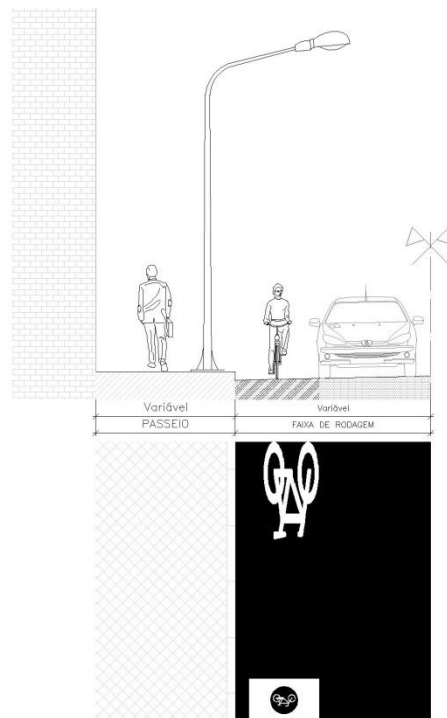
T51 - Rua Almirante Reis / EN10-3

T65 - Ruas de Palhais

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P55 - União das freguesias de Palhais e Coima

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |   |                               |   |                                  |   |                                    |
|---|-------------------------------|---|----------------------------------|---|------------------------------------|
|  | TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     |  | EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO |  | LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS |
|  | OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS       |  | INTERSEÇÕES VIÁRIAS              |   |                                    |
|  | EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS |   |                                  |   |                                    |

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T85

**Designação:** Rua Stara Zagora

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Barreiro e Lavradio

#### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 314 m (linear) / 625 m (operacional)

**Declives:** De 0 a 3%

**Nº de interseções viárias:** 3

**Troços cicláveis com que se articula:**

T8 - EM510 IV

T11 - EM510-1 III

T31 - CM1132 – Estrada da Marquesa

**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

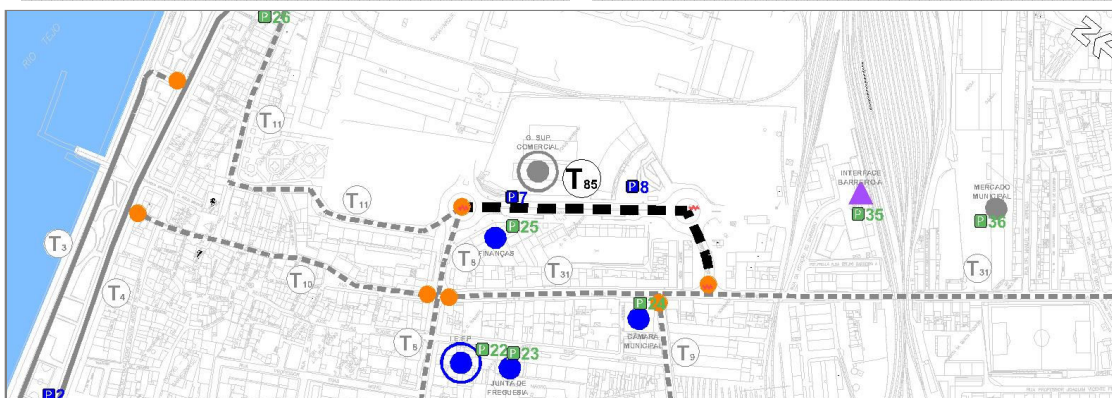
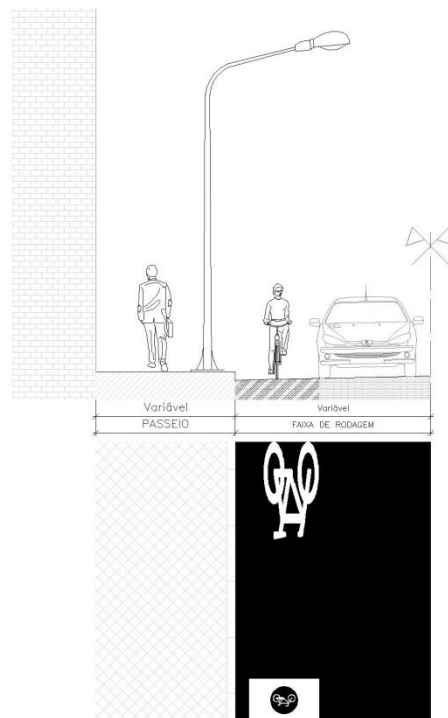
P7 - Fórum Barreiro (Norte)

P8 - Fórum Barreiro (Sul)

P24 - Câmara Municipal

P25 - Finanças

#### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

— LIMITE DO CONCELHO  
 — TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE  
 - - - OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS  
 ● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS

● EQUIP. COLETIVO – ADMINISTRATIVO  
 ● EQUIP. COLETIVO – OUTROS  
 ▲ INTERFACE DE TRANSPORTES

P LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES  
 P LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  
 ● INTERSEÇÕES VIÁRIAS

## FICHA TÉCNICA

### TROÇO CICLÁVEL T86

**Designação:** Ligação interior do Parque da Cidade

**Freguesias onde se insere:** União das freguesias de Alto do Seixalinho, Santo André e Verderena

### CARACTERÍSTICAS

**Hierarquia:** 2.º Nível – Rede de Distribuição

**Tipologia:** Via banalizada

**Extensão:** 710 m (linear) / 1.419 m (operacional)

**Declives:** Terreno declivoso (declives de 9 a 10%)

**Nº de interseções viárias:** 3

**Troços cicláveis com que se articula:**

T44 - Avenida do Parque da Cidade

T48 - Rua Ferreira Castro

T49 - Avenida da Escola dos Fuzileiros Navais

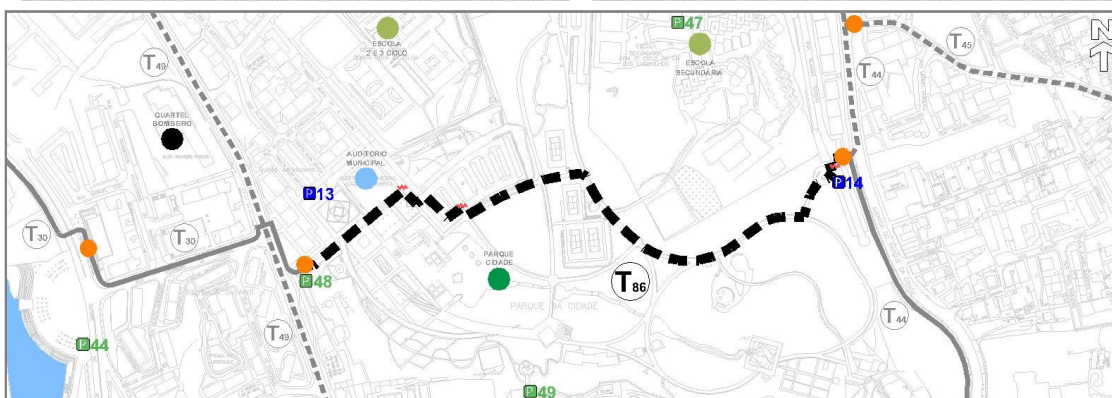
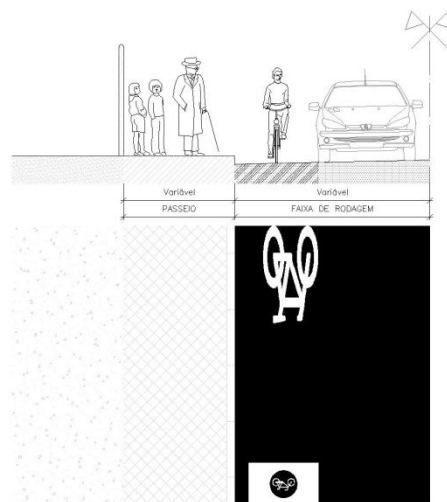
**Estacionamentos (a menos de 100 m):**

P13 - Parque da Cidade (Norte I)

P14 - Parque da Cidade (Nascente)

P48 - Parque da Cidade (Poente)

### PERFIL TIPO PROPOSTO



#### LEGENDA:

- |                                 |                                     |                                       |
|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| ■ TROÇO CICLÁVEL EM ANÁLISE     | ● EQUIP. COLETIVO – CULTURA         | 🚗 LOCAIS DE ESTACIONAMENTO EXISTENTES |
| --- OUTROS TROÇOS CICLÁVEIS     | ● EQUIP. COLETIVO – EDUCAÇÃO        | 🚗 LOCAIS DE ESTACIONAMENTO PROPOSTOS  |
| ● EXTREMOS DOS TROÇOS CICLÁVEIS | ● EQUIP. COLETIVO – RECREIO E LAZER | ⚡ INTERSEÇÕES VIÁRIAS                 |
|                                 | ● EQUIP. COLETIVO – SEG. PÚBLICA    |                                       |