



Proposta n.º 42/2023 à Assembleia de Freguesia

Proposta de aprovação do Documento Estratégico “Manual de Espaço Público”, na sequência do Fórum Campo de Ourique 2020-2030

Nos termos das disposições legais diretamente aplicáveis, muito particularmente as que encontram consubstanciação específica na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que aprova o Regime Jurídico das Autarquias Locais, e na Lei n.º 56/2012, de 8 de novembro, que aprova a Reorganização Administrativa de Lisboa, constituem-se atribuições da Freguesia de Campo de Ourique a promoção e salvaguarda dos interesses da sua população.

Nessa medida, e considerando as referidas competências, o executivo da Junta de Freguesia de Campo de Ourique organizou, em setembro de 2022, uma série de debates no âmbito do “Fórum Campo de Ourique 2020-2023”, em diversos temas considerados fundamentais para a Freguesia, designadamente educação, desporto, cultura e envelhecimento ativo, mobilidade, ação social, habitação e saúde, espaço público e espaço verde, participação, comunicação e serviços ao cidadão. A metodologia adotada passou, por um lado, pela realização de momentos internos com a presença e auscultação dos funcionários desta autarquia e, por outro lado, em sessões públicas com a participação de fregueses e de entidades com relevo nos temas em debate e discussão, gerando-se, dessa forma, momentos de partilha e discussão sobre a visão para o Bairro de Campo de Ourique no futuro, com o intuito de criar mapas de orientação estratégica e de compromisso partilhado para o futuro da freguesia, em cada um dos temas alvo de debate.

Dessa forma, um dos temas em debate foi a intervenção em espaço público, procurando-se fazer uma auscultação que permitisse mapear as respostas existentes na Freguesia e, bem assim, traçar as prioridades e a visão global de presente e de futuro. Feita a discussão e debate público, e recolhidos os demais contributos para o tema em questão, entendeu o executivo da Junta de Freguesia que era pertinente elaborar, preparar e apresentar um Manual de Espaço Público que refletisse não só muitos dos contributos recolhidos em sessão pública, como também a importância desses contributos no âmbito de uma abordagem ao projeto e à obra de espaço público que



estimule a utilização de soluções de desenho que priorizem uma abordagem sustentável e, bem assim, que protejam aqueles que são os utilizadores mais vulneráveis – os que se deslocam a pé, em mobilidade suave ou de transportes públicos, garantindo-se dessa forma uma maior consolidação do sentido de pertença com o território da freguesia.

Em conformidade, o documento estratégico elaborado – Manual de Espaço Público– reflete a visão acima identificada e representa uma interpretação sintetizada das soluções preconizadas pelo Município no Manual de Espaço Público “Lisboa o desenho da rua”, com as adaptações inerentes ao território da Freguesia de Campo de Ourique, procurando-se assim corresponder às necessidades dos nossos dias e que são cada vez mais prementes, tendo presente 3 fatores essenciais que marcam a agenda do espaço público: a pandemia covid-19, a mobilidade suave e as alterações climáticas. Igualmente, e na lógica do que ora se disse, o Manual em apreço reflete também, entre outros aspetos relevantes, os tipos de espaço definindo a freguesia em diferentes categorias, concretizando, também, um conjunto de objetivos específicos visados e, na mesma linha, dando exemplos concretos de projetos de requalificação.

Nessa medida, atendendo a que o Manual elaborado apresenta uma visão integrada e de futuro do espaço público, densificando a importância que o mesmo tem para o território da Freguesia de Campo de Ourique e para a sua população, considera-se que o documento está em condições para ser submetido à Assembleia de Freguesia, para efeitos de pronúncia e deliberação.

Com efeito, nos termos e pelos fundamentos referidos, e para os efeitos no disposto nas alíneas j) e k) do n.º 2 do artigo 9.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais – Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro propõe-se à Assembleia:

I. A aprovação do Documento Estratégico “Manual de Espaço Público”, nos termos e condições constantes no documento em anexo à presente proposta.

O Presidente da Junta de Freguesia de Campo de Ourique,


-Pedro Miguel Tadeu Costa-



Manual de Espaço Público

Preâmbulo

A Freguesia de Campo de Ourique representa um território muito heterogéneo tanto urbanística como socialmente.

Da malha ordenada do planalto da antiga Freguesia de Santo Condestável no centro da Freguesia às ruas inclinadas da antiga Freguesia de Santa Isabel a nascente, passando pela modernidade da zona das Amoreiras a norte e dos desafios da antiga encosta do Casal Ventoso até à Avenida de Ceuta a poente.

Em face deste território, relativamente contido em área, mas densamente ocupado e utilizado, é determinante que os espaços públicos estejam à altura dos desafios que lhes são colocados.

Introdução

Este Manual pretende ser um documento aberto e em permanente discussão e construção, reativo a formas inovadoras de pensar e desenhar a rua, e tem como objetivo contribuir para uma mudança da abordagem ao projeto e à obra de espaço público, estimulando a utilização de soluções de desenho que priorizem uma abordagem sustentável, que protejam os utilizadores mais vulneráveis – aqueles que se deslocam a pé, em mobilidade suave ou de transportes públicos – e que promovam a consolidação de um sentido de pertença com o território da freguesia.

Este Manual deseja representar uma interpretação sintetizada das soluções preconizadas pelo município no Manual de Espaço Público “Lisboa o desenho da rua” adaptadas especificamente ao território de Campo de Ourique e tendo em conta as suas heterogeneidades.

Procura-se potenciar uma aproximação entre os fregueses e os projetistas, estreitando a relação com os elementos urbanos e promovendo o entendimento das nossas ruas não como um mero espaço canal que ocupa o vazio entre pontos de interesse pessoal, mas sim como um local dotado de carácter e identidade própria, e assim promover a criação de espaços públicos mais sustentáveis, inclusivos, seguros e adaptados.

Este manual pretende também espelhar a realidade dos nossos dias e responder às necessidades que temos cada vez mais como prementes.

Existem, entre outros, 3 fatores que marcam a agenda do espaço público:

A pandemia covid 19

A pandemia covid 19 mostrou de forma indelével que, em circunstâncias de restrições às viagens para fora das nossas cidades e de confinamento, mais ao menos restrito, às nossas habitações, que os espaços públicos representam muito mais que apenas os locais onde são abandonadas algumas das externalidades que não podemos, ou não queremos, levar para as nossas casas (o automóvel, os resíduos urbanos, etc).

Foi na altura da pandemia que mais se sentiu a necessidade de ter mais espaços verdes, mais áreas de estadia nas quais descansar e conviver ,com as distâncias e arejamento necessários mas também que mais nos deslocámos a pé no nosso bairro, em que mais se sentiu a extraordinária vantagem que representa ter um bairro com tão grande oferta comercial de proximidade mas também que mais nos permitiu identificar as dificuldades em circular em passeios e passadeiras tão frequentemente ocupadas com automóveis ou motociclos.

A mobilidade suave

Na última década têm sido revistas as prioridades que foram seguidas nas décadas anteriores em que o automóvel foi o principal protagonista e o centro do desenho urbano. Tem-se apostado na adoção de princípios de desenho para uma rua integrada e partilhada, mais atrativa e induzindo a noção de comunidade, potenciando a apropriação das ruas como espaços de convívio e tornando as cidades mais competitivas.

A pressão das metas de redução de emissões poluentes, extraordinariamente nocivas para o meio ambiente e para a saúde humana, potenciaram uma nova forma de encarar a mobilidade urbana.

Esta nova visão, aliada ao surgimento de novas formas de mobilidade suave, alicerçadas em plataformas digitais, trouxeram novas alternativas de mobilidade de curta distância, mas também trouxeram novos desafios.

É importante que o desenho urbano potencie as formas ecológicas de mobilidade suave, mas nunca em prejuízo da segurança dos demais utilizadores dos espaços públicos, especialmente os mais expostos, os peões.

As alterações climáticas

As alterações climáticas deixaram há muito de constituir uma matéria de discussão científica para se tornarem uma realidade com a qual as cidades têm de lidar, assumindo para tal que são necessárias alterações na forma como são pensados os espaços públicos, potenciando não só os usos que mais potenciam as alternativas de mobilidade mais sustentáveis como os passeios seguros e espaçosos como forma de induzir conforto ao caminhar, ou como a existência de estacionamento seguro para bicicletas.

Cabe também ao desenho urbano contribuir para liderar as estratégias de mitigação e adaptação às alterações climáticas, através do aumento das áreas permeáveis, melhoria das soluções de drenagem e procurando todas as oportunidades de reduzir as ilhas de calor e ruído, favorecendo a frescura, ensombramento, captura de pó, partículas e dióxido de carbono que a arborização do espaço urbano permite.

Os tipos de espaço

Definimos a freguesia em 5 tipos de categoria:

Espaços de circulação pedonal

Caminhar é a forma mais elementar de mobilidade.

Deste modo, é absolutamente premente que sejam garantidas todas as condições de segurança, e de conforto, para que seja possível efetuar qualquer deslocação pedonal entre quaisquer pontos da freguesia. Num bairro como o de Campo de Ourique, que conjuga no mesmo território população envelhecida há várias décadas no bairro e novos agregados com crianças pequenas que escolhem a freguesia para fazerem as suas vidas, os passeios são verdadeiramente as vias pelas quais nos ligamos.

Para este efeito é necessário mudar a forma como vemos os espaços e, especialmente, a forma como se permite que estes sejam constantemente colocados em causa não apenas por automóveis ou motociclos imobilizados ilegalmente, mas também de obras de concessionária ou estaleiros de obra particular que ocupam espaço público.

Espaços de circulação viária

As áreas das nossas ruas dedicadas à circulação dos veículos – são estes os espaços pelos quais circulam os autocarros, assim como os veículos de transporte de mercadorias que garantem os abastecimentos ao comércio.

Nestas áreas dedicadas não só aos veículos automóveis, mas também à mobilidade suave deve ser observado o princípio de que o peão é sempre o elemento mais exposto e, portanto, deve ser também o mais protegido. Assim sendo devem ser sempre selecionadas as opções que melhor asseguram o conforto e segurança do peão.

Espaços de imobilização

Na sua vasta maioria dedicadas ao estacionamento automóvel de via pública albergam, também, outros tipos de estacionamento (motociclos, bicicletas) assim como lugares de cargas e descargas, paragens de autocarro, etc.

Espaços de circulação mista

São zonas de prioridade ao peão nas quais é possível os automóveis circularem a velocidades reduzidas.

Zonas de estadia

São espaços, de dimensão e geometria variáveis, cujo objetivo é permitir o repouso e convívio em espaço público.

Representam não apenas os espaços de maior dimensão como o Jardim Teófilo Braga ou o Adro da Igreja de Santo Contestável, mas também zonas de menor dimensão como o Largo do Paiol, o Largo Dr. António Viana ou o Largo da Páscoa (Rua Silva Carvalho).

Análise SWOT

(anexo)

Análise dos fatores com maior influência nos espaços públicos. O objetivo é detetar assimetrias assim como os maiores riscos e potencialidades de cada área da freguesia.

Auditoria dos espaços públicos

(anexo)

A definição de critérios de qualidade, o seu peso assim como a pressão pedonal de cada arruamento permitirá uma análise mais cuidada do impacto, e dos benefícios, de cada intervenção.

Objetivo Geral:

Procura de soluções no espaço urbano que materialize o conceito “A rua é de todos”, isto é, dotar o espaço público de segurança e conforto, de forma que o mesmo possa ser utilizado por todos na sua plenitude atendendo às particularidades do território da freguesia.

Prioridades:

- 1 - Os percursos pedonais, incluindo as travessias de peões devem ser seguros, contínuos e acessíveis;
- 2 – Procura-se plantar o máximo de árvores possíveis, compatibilizando as espécies com as restrições de cada local de modo a garantir ao máximo a área de ensombramento;
- 3 – A largura da via deve utilizar medidas mínimas no estacionamento automóvel e circulação, priorizando a largura livre dos peões e o estacionamento legal em detrimento do estacionamento abusivo nas esquinas e em segunda fila;
- 4 – Devem ser maximizadas as possibilidades de criação de estacionamento de superfície;
- 5 – O estacionamento de superfície deve ser, tendencialmente, reservado a moradores;
- 6 – O espaço público deve ter uma utilização intensiva e polivalente, procurando compatibilizar os vários usos;

Perfis de rua tipo em anexo

Objetivos Específicos

Geometria:

Maximização dos espaços disponíveis, tanto ao nível dos passeios como das faixas de rodagem.

Implementação do Manual do Espaço Público “Lisboa, o desenho da rua”

Cumprimento dos princípios do regime jurídico da segurança contra incêndios em edifícios (SCIE) em matéria de acessibilidade dos meios de socorro.

Espaços de Circulação Pedonal:

Garantir sempre que possíveis passeios com largura não inferior a 1.50m.;

Implantação do mobiliário urbano e equipamentos – de forma que este não seja um obstáculo à circulação pedonal;

Garantir o alinhamento do mobiliário urbano, e equipamentos, sempre que possível, de forma a garantir uma maior largura disponível para a circulação pedonal;

Racionalizar a implantação do mobiliário urbano por via da maximização do elemento: instalação de papeleiras em postes de sinalização vertical e compatibilização da localização dos pilaretes com os postes de sinalização vertical.

Compatibilizar as passadeiras com os canais pedonais (linha do desejo), incluindo optar pela realocação de forma a promover a continuidade pedonal.

Incorporar o conceito de passeio contínuo, sempre que possível através da continuidade do passeio com interrupção da faixa de rodagem para forçar o condutor a reduzir a velocidade de circulação para passar pelo passeio, dando prioridade ao peão que o percorre sempre ao mesmo nível. Este conceito não deve ser aplicado nas seguintes vias:

- a) Em vias de 1º, 2º e 3º nível;
- b) Em vias de 4º e 5º nível que façam a ligação entre as entradas dos Hospitais e as
- c) Vias de nível superior (ver figuras 4.a e 4.b);
- d) Em locais onde a inclinação longitudinal da via é igual ou superior a 8%;
- e) Em locais sem iluminação pública;
- f) Em locais com pouca visibilidade (por ex., curvas).

Reformular todas as passadeiras de peões para travessias pedonais acessíveis, ou seja, tornar o peão visível ao condutor devido ao alinhamento do plano limite da passadeira com o da faixa de circulação automóvel.

Adoção do ressalto zero nas travessias pedonais, pelo rebaixamento dos passeios ou pela sobrelevação das passadeiras;

Incorporação de piso tátil e respetiva moldura de contraste com revestimento liso para acentuar o contraste visual e de textura na continuidade pedonal até à passadeira.

Opção de degraus rampeados e/ou zonas rampeadas sempre que possível, em detrimento de degraus;

Espaços de Circulação Viária:

Adotar medidas de acalmia de tráfego:

Em zonas com estacionamento em ambos os lados (longitudinal e oblíquo), alternar nos quarteirões a disposição de forma a obrigar o condutor a fazer a “gincana” e com isto reduzir a velocidade na malha urbana;

Implementação de refúgios para peões;

Estreitamento de vias na faixa de rodagem (garantindo as condições de segurança contra risco de incêndio de acordo com o diploma relevante);

Nas novas geometrias considerar as necessidades de circulação dos veículos ligeiros, assim como dos veículos de higiene urbana e de emergência.

Implementar balizadores (pilaretes flexíveis) ao eixo em faixas ou lombas reductoras de velocidade, em vias cujas características potenciam o excesso de velocidade por parte dos condutores;

Mobiliário Urbano:

Minimizar a utilização de pilaretes, pelo seu uso só em locais estritamente necessários;
Instalar bancos (zonas de estadia) sempre que possível, em locais onde exista um potencial de permanência, pela proximidade de equipamentos ou de relações de vizinhança ou num canal pedonal para pausa na circulação pedonal;
Instalar papeleiras e dispensadores de sacos para dejetos caninos em locais estratégicos, associados a zonas de atravessamento seguro de peões (passadeiras);
Maximizar a disponibilidade de mobiliário urbano (bancos) para oferta de lugares de descanso e interação social nos circuitos pedonais.

Espaços de imobilização

Maximizar o estacionamento na via pública:

Definir bolsas de estacionamento de bicicletas e motociclos na faixa de proteção de 7.50 m. até às passadeiras;

Nos lugares de estacionamento longitudinais adotar a medida mínima aceite pelo manual de 1.80 m. de largura;

Redução de veículos de duas rodas nos passeios por via da criação do máximo número de bolsas de estacionamento de motociclos;

Arborização:

Plantação do maior número de árvores possível, em função dos espaços disponíveis tendo em atenção os afastamentos às fachadas dos edifícios e garantindo que estas não são obstáculos à circulação pedonal, à visibilidade viária e iluminação pública;

Diversificação das espécies em função do seu porte e características de forma a criar uma paisagem arborizada urbana diversificada em termos ecológicos e de estética.

Implantar árvores fora da faixa de proteção de 7.50 m. até às passadeiras (sentido da circulação viária) de forma a assegurar a adequada visibilidade entre o peão e o automóvel.

Instalar floreiras para plantação de arbustos, sempre que não é possível a plantação de árvores em função dos espaços disponíveis tendo em atenção garantindo que estas não são obstáculos à circulação pedonal.

Materiais:

Adoção do princípio de reutilização dos materiais, tanto os naturais (pétreos) como os restantes (pilaretes, barreiras de proteção, sinalização vertical e grelhas de sumidouros) recolhidos, tratados para posterior aplicação.

Opção de materiais e equipamentos ecologicamente corretos, tendo em consideração a economia circular na fase de exploração, a sua vida útil.

Projetos (exemplo):

Requalificação Urbana da Praça Afonso do Paço

Área de Intervenção: 5.260,00 m²

Área permeável: 4%

Definição de canais pedonais de ligação entre as várias artérias envolventes.

Construção de uma “praça” enquanto espaço urbano destinado a atividades lúdicas, recreativas, de lazer e convivência.

Microcentralidade de estadia com a instalação de equipamentos e espaços que permitem a permanência e apropriação do espaço público:

Um Parque Infantil;

Um espaço verde de estadia;

Mobiliário urbano de estadia (Bancos, Quiosque, Bebedouros e Papeleiras);

Uma doca da rede ciclável GIRA;

Espaço central livre (polivalente) para atividades diversas;

Mais árvores.

Ordenamento do estacionamento:

Lugares de estacionamento para automóveis e motociclos;

Lugares de estacionamento delimitados por lancis;

Marcação dos acessos às garagens particulares com adoção de lancis boleados.

Rede Ciclável:

Instalação de uma doca Gira;

Lugar de estacionamento para bicicletas.

Redefinição da circulação viária.



Requalificação Urbana do Jardim da Rua Gorgel do Amaral

Área de Intervenção: 1.950,00 m²

Área permeável: 74%

Definição de canais pedonais para corrigir o pisoteio desordenado atual;

Microcentralidade de estadia com a instalação de equipamentos e espaços que permitem a permanência e apropriação do espaço público:

Um espaço verde de estadia;

Mobiliário urbano de estadia (Bancos, Mesas de Piquenique, Bebedouros e Papeleiras);

Mobiliário urbano de atividade física no exterior (circuito com equipamentos fitness);

Parque canino;

Mais árvores.



Requalificação Urbana da Envolvente das Escadinhas dos Terramotos

Área de Intervenção: 400,00 m²

Área permeável: 84%

Ocupação de um espaço livre expectante em benefício dos fregueses;

Definição de canais pedonais para disciplinar o pisoteio e utilização desordenada atual;

Microcentralidade de estadia com a instalação de equipamentos e espaços que permitem a permanência e apropriação do espaço público:

Um espaço verde de estadia;

Mobiliário urbano de estadia (Bancos, Espreguiçadeiras, Bebedouros e Papeleiras);

Mobiliário urbano comunitário (estendal e churrasqueiras comunitárias);

Mais árvores.

Requalificação Urbana da Envolvente da Igreja de Santo condestável

Área de Intervenção: 3543,00 m²

Área permeável: 85%

Rede Ciclável:

Criação de ciclovia.

Reforço da Microcentralidade de estadia com a instalação de equipamentos e espaços que permitem a permanência e apropriação do espaço público:

Um Parque Infantil;

Espaços de estadia inseridos nos espaços verdes existentes;

Mobiliário urbano de estadia (Bancos, Bebedouros e Papeleiras);

Criação de caminhos de circulação pedonal;

Remoção das barreiras físicas da vedação.

Anexo 1

Análise SWOT

Antiga Santo Condestável			
Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Malha ortogonal	Pressão comercial (C&D)	Chegada do metropolitano	Aumento do número de agregados com automóvel
Ruas predominantemente planas	Pressão comercial (esplanadas)	Parque de estacionamento patio dos sedas	Crescente pressão nos espaços públicos
Ruas relativamente largas	Muitos automóveis vs pouco espaço	Encosta do Casal Ventoso	Aumento da pressão de plataformas de delivery
Nível geral de manutenção	Ciclovia existente não conectada à restante rede de ciclovias da cidade. Ligação à ESJO e EBRG não concretizada. Ligação por ciclovia à EBSC por desenhar.	Abertura de canal pedonal entre a Travessa de Campo de Ourique e a Praça Afonso do Paço pode encurtar distâncias e ajudar a vencer a cota	Ruas com pouco ensombramento - aquecimento global
	Muita pressão pedonal	Abertura de canal pedonal entre a Rua do Patrocínio e a Rua Professor Gomes Teixeira pode encurtar distâncias	
	Pouca arborização	Disponibilidade/interesse das autarquias para melhorar	
	Ausência de T.P de grande capacidade		
	Várias escolas/colégios com milhares de alunos		
	Escassez de espaços verdes		
Antiga Santa Isabel			
Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Acesso ao metropolitano (Rato)	Várias ruas inclinadas, algumas ainda sem calçada mista ou piso confortável.	Jardim da EPAL	Crescente pressão turística
Proximidade às futuras estações de metropolitano da Estrela e Campolide/Amoreiras	Algumas ruas estreitas	Abertura de canal pedonal entre o CNN e a Travessa de São Plácido pode dar maior abrangência ao Parque de Estacionamento Existente	
Com a exceção da Av. Álvares Cabral e Rua D. João V, principais eixos distribuidores desta zona, baixa pressão de trânsito.	Pressão sobre o espaço público		
	Intervenções desreguladas em espaço público		
	Danos na via pública por parte de estaleiros privados		
	Escassez de espaços verdes		
	Ciclovia existente não conectada à ciclovia de Campolide. Ausência de ligação por ciclovia à ESPN, e EBRSI		
	Escassez de estacionamento, e ausência de alternativas		

	Av. Álvares Cabral com bom débito, mas muito constringida nos momentos de tomada e largada de crianças na ESPN e JEJD		
	Transição pedonal do final da Rua Ferreira Borges até às Amoreiras e Campolide com vários problemas de acessibilidade.		
	Acesso à Escola Rainha Santa Isabel com más condições de acessibilidade pedonal		
	Trotinetes nos passeios		

Maria Pia - Avenida de Ceuta			
Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Maior área permeável da freguesia	Desafios sociais sérios resultantes do processo de realojamento	Desenvolvimento da freguesia para poente	
Potencial de crescimento da freguesia	Problemas de insegurança	Novos moradores	
	Isolamento	Potencial para parque urbano	
	Poucos acessos viários	Construção de equipamentos desportivos	
	Poucos acessos pedonais	Metropolitano em Alcântara	
	Problemas de insalubridade	Corredor verde no Vale de Alcântara	
	Transportes públicos insuficientes	Ciclovia no Vale de Alcântara, e a sua possível ligação à ciclovia no centro do bairro via Rua Gorgel do Amaral/Estrada dos Prazeres	
	ausencia de acessos cicláveis	Revisão das ligações ferroviárias de acordo com o Plano Ferroviário Nacional potenciará um momento de repensar o isolamento que essas ligações atualmente impõem	
	Isolamento imposto pela via ferroviária	Reabertura da Rua Fresca potenciará um novo modelo de circulação na encosta, libertando mais espaço para estacionamento	
	Vias de elevada capacidade de escala de cidade e de distrito (A5/A2) (eixo NS) av. ceuta		
	dificuldade de estacionamento na Rua Maria Pia		
	Ausência de serviços públicos		
	Sala de consumo assistido - escala de cidade		

Perfis de Rua

Largura do espaço público total	Rua +/- 15m	Entre 11 e 15m	Entre 9 e 11m	Entre 7,5 e 9m	Entre 6 e 7,5m	Entre 5 e 6m	Entre 4 e 5m	Menos de 4m
	Via Circulação 350	Via Circulação 350	Via Circulação 350	Via Circulação 300/350	Via Circulação 300/350	Via Circulação 300/350	Coexistência 275/300	Coexistência 275/300
	Estacionamento 45º	Estacionamento 180º	Estacionamento 180º					
	Estacionamento 180º	Estacionamento 180º		Uso intensivo +270				
	Passeio +150	Passeio +150	Passeio +150		Passeio +120	Passeio +90	Canal segregado +90	
	Passeio +150	Passeio +150	Passeio +150	Passeio +120	Passeio +120	Passeio +90		

	Largura mínima (em cm)
Via circulação 350 (standard)	350
Via circulação 300/350 (cumprimento SCIE)	300/350
Estacionamento 60º	450
Estacionamento 45º	450
Estacionamento 30º	400
Estacionamento 180 longitudinal	180
Uso intensivo	270
Passeio +90	90
Passeio +150	150
Passeio +120	120

	Pedonais	Rodoviária	Mistos	Estadia
Peões	Sim	Não (exceto passadeiras)	Sim	Sim
Mobilidade Suave	Não	Sim	Sim	Não
Automóvel	Não	Sim	Sim	Não

Escala Auditoria

Fatores compatibilizados com critérios de qualidade IMT

Multiplicador	Carga (1 a 5)	
Nível 1 (x3)		
	Inclinação Longitudinal do Arruamento	
	Condição de tração	
	Regularidade do pavimento/manutenção	
Nível 2 (x2)		
	Drenagem	
	Iluminação	
	Largura dos Passeios	
	Inclinação Transversal	
Nível 3 (x1,5)		
	Sinalização horizontal/luminosa	
	Passadeiras resalto zero	
	Velocidade de circulação auto	
	Obstáculos à mobilidade	
	Espaço Público adaptado	
Nível 4 (x1)		
	Zonas de repouso	
	Recolha de lixo	
	Outras formas de mobilidade	
	Ruido/poluição	
	Arborização	
		0

Escala	
Pior	-3
Mau	-2
Mediocre	-1
Aceitável	1
Bom	2
Renovado	3