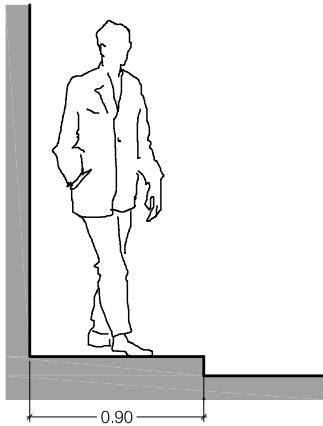
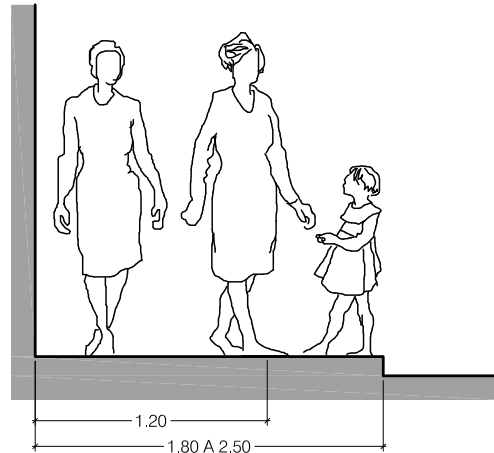
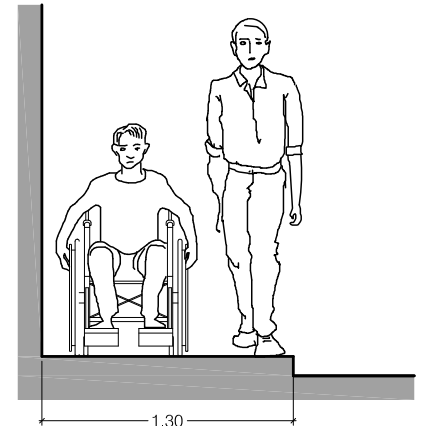




90 cm; largura mínima para circulação de uma pessoa sem mobiliário urbano impeditivo, o que se torna impraticável.



120 cm; largura mínima para circulação de duas pessoas. Para uma criança e duas pessoas é recomendável 1.80 a 2.50 m.



130 cm; largura mínima de uma pessoa a caminhar a par com uma pessoa de cadeira de rodas.



É frequente encontrar arruamentos, em especial em zonas suburbanas, somente destinados aos automóveis. Os trajetos dos peões não existem. Deste modo, os cidadãos ficam totalmente expostos aos perigos constantes do tráfego automóvel.

**Vigo - Galiza - Espanha**

Aplicação de granito vermelho estriado em conjugação com placagem em granito cinza rugoso. A suave inclinação da rampa, com 8%, é dominante, assim como o ordenamento de caixas técnicas no pavimento.

**Buenos Aires - Argentina**

Soluções mais económicas com a aplicação de material prefabricado, na cor amarela. Módulos de 30 x 30 cm de pavimento pitonado e direcional, nem sempre de cor contrastante.



Holanda - Amesterdão

As ciclovias encontram-se integradas junto ao tráfego automóvel. Existe a aplicação de pavimentos táteis e direcionais nos percursos de peões.



Buenos Aires - Argentina

Piso direcional – a importância de intercalar pavimento entre diferentes tipos de utilização das áreas pedestres. Neste caso, zona de peões e zona de bicicletas.



Amesterdão - Holanda

Ciclofaixa para ciclistas numa zona de interseção com inclusão de pavimento tátil e direcional. Diversas estatísticas indicam que é nestas zonas que existe maior número de sinistralidade.

Cada vez ganha mais importância o tráfego de bicicletas em todo o meio urbano. Na verdade, é um meio de transporte não poluente, saudável para quem o usa, e exige pouco espaço de circulação e de estacionamento. Em cidades de topografia plana, é o meio de transporte ideal, pelo que grandes capitais europeias têm vindo a promover o seu uso, tais como Copenhaga, Amesterdão, Berlim, Paris, Londres, entre outras.

A União Europeia tem vindo mesmo a promover a implementação de ciclovias nas zonas urbanas dos seus Estados-membros.

Podemos considerar que as pistas cicláveis podem-se implantar em três modos diferentes:

- Ciclovias ao nível do arruamento (tráfego rodoviário);
- Ciclovias ao nível do percurso pedestre;
- Ciclovias numa cota intermédia entre ambos.

Todas as opções podem ter um ou dois sentidos, pelo que devem ter as dimensões adequadas para o efeito (ver tabela).

As ciclovias de dois sentidos são mais frequentes em zonas suburbanas, ou pistas associadas a corredores verdes, apresentando-se, neste último caso, diferenciadas do tráfego urbano.

As melhores soluções a adotar contam com total separação das ciclovias relativamente aos restantes intervenientes do tráfego urbano. Contudo, deve haver especial atenção na interseção destas vias com o restante tipo de tráfego, em especial com os peões. Daí a importância da aplicação de pavimentos e linhas de pavimento direcional para estabelecer as fronteiras entre tipos de tráfego.

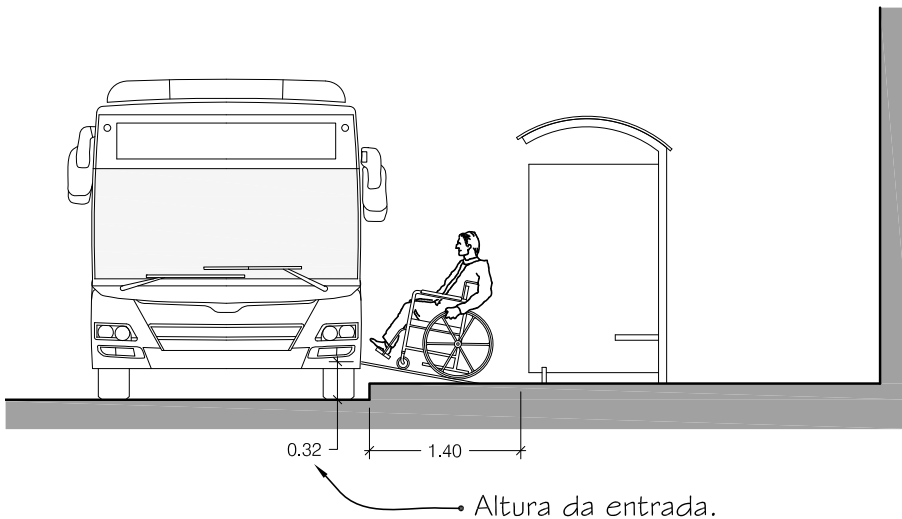


Acessibilidade de autocarros

Todas as pessoas com deficiência mais agravada devem entrar pela porta localizada a meio do autocarro conforme indica a planta da página anterior.

Junto a esta entrada, a fim de acionar a rampa de acesso, a pessoa ou seu acompanhante deve premir o botão azul assinalado no lado direito da porta (ver foto ao lado).

Quando pretender sair do autocarro, dispõe de outro botão azul que poderá acionar junto do lugar reservado à cadeira de rodas. A rampa irá projetar-se para fora da plataforma e pousar no passeio, ao mesmo tempo que se abrem as portas. O motorista contará com o tempo necessário para esta operação.



Porto - Portugal

Rede de autocarros urbanos STCP em 2013 conta com 100% dos veículos com piso rebaixado e 66% com rampa de acesso.

A rede de autocarros urbanos do Porto implementou redes de "acesso fácil", as quais o utilizador pode consultar através da internet, os percursos que lhe são mais acessíveis na cidade.