



INSTITUTO SUPERIOR DE ENGENHARIA DE LISBOA  
Área Departamental de Engenharia Civil

# ANEXO 2 – SOLUÇÕES ADOTADAS NO ORDENAMENTO DO ESQUEMA VIÁRIO

---

“LAZARILLO DE TORMES” – MELHORIA DA  
MOBILIDADE EM SALAMANCA

MANUEL GUEVARA MARTÍN  
Licenciado em Engenharia Civil

Trabalho Final de Mestrado para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Civil na  
Área de Especialização de Vias de Comunicação e Transportes

**Orientador:**

Equiparado a Professor Adjunto do ISEL, Eng<sup>o</sup> António Carlos P. Quaresma

**Júri:**

*Presidente:*

Professor Adjunto do ISEL, Eng<sup>o</sup> Paulo José de Matos Martins

*Vogais:*

Arguente: Especialista da OE em Transportes e Vias de Comunicação, responsável do  
Planeamento Operacional da UCOP na Carris, Eng<sup>o</sup> Carlos Manuel Dias Miguel

Orientador: Equiparado a Professor Adjunto do ISEL, Eng<sup>o</sup> António Carlos P. Quaresma

**Novembro de 2015**

## Índice

<b>1. SECÇÕES TIPO DAS SOLUÇÕES ADOTADAS .....</b>	<b>6</b>
<b>2. FASE 1 (ANO 0 – ANO 2).....</b>	<b>9</b>
2.1. NOVOS PARQUES DE ESTACIONAMENTO, FASE 1.....	9
2.1.1. Parque de estacionamento “Mirat”.....	9
2.1.2. Parque de estacionamento “San Francisco”.....	9
2.1.3. Parque de estacionamento Bretón.....	10
2.2. RUAS DE ACESSO A PARQUES DE ESTACIONAMENTO, FASE 1.....	11
2.2.1. Acesso ao parque de estacionamento “Campillo”.....	11
2.2.2. Acesso ao parque de estacionamento “Monroy”.....	12
2.2.3. Acesso ao parque de estacionamento “Santa Eulalia”.....	13
2.2.4. Acesso ao parque de estacionamento “Colón”.....	14
2.2.5. Acesso ao parque de estacionamento “Bretón”.....	15
2.2.6. Acesso ao parque de estacionamento “Crespo Rascón”.....	16
2.2.7. Acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”.....	17
2.2.8. Acesso ao parque de estacionamento “San Francisco”.....	18
2.3. AVENIDA “MIRAT”, FASE 1.....	19
2.4. RUAS DE USO MISTO, FASE 1.....	20
<b>3. FASE 2 (ANO 3 – ANO 5).....</b>	<b>22</b>
3.1. PARQUE DE ESTACIONAMENTO “ALAMEDILLA”.....	22
3.2. RUAS DE ACESSO A PARQUES DE ESTACIONAMENTO, FASE 2.....	23
3.2.1. Acesso ao parque de estacionamento “Le Mans”.....	23
3.2.2. Acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”.....	24
3.2.3. Acesso de saída dos parques “Monroy” e “Santa Eulalia”.....	25
3.3. AVENIDA “CANALEJAS”, FASE 2.....	26
3.4. RUA “GRAN VÍA”, FASE 2.....	28
3.5. RUAS DE USO MISTO, FASE 2.....	29
<b>4. FASE 3.....</b>	<b>31</b>
4.1. PARQUE DE ESTACIONAMENTO “CIUDAD DE BRUJAS”.....	31
4.2. VIAS “BUS WAY”, FASE 3.....	33
4.2.1. “Gran Vía”, Fase 3.....	33
4.2.2. Corredor “San Pablo”, Fase 3.....	34
4.2.3. Avenida “Mirat”, Fase 3.....	35
4.3. RUAS DE USO MISTO, FASE 3.....	36

## Índice de Figuras

Figura 1 – Solução adotada para ruas largas de uso misto com prioridade pedonal .....	6
Figura 2 – Solução adotada para ruas estreitas de uso misto com prioridade pedonal.....	6
Figura 3 – Solução de Zona 30 adotada nas ruas largas de acesso a parques e estacionamento no centro, 1 sentido de circulação.....	7
Figura 4 – Solução de Zona 30 adotada nas ruas largas de acesso a parques e estacionamento no centro, 2 sentidos de circulação .....	7
Figura 5 – Solução adotada nos acessos a parques e estacionamento em vias estreitas ..	8
Figura 6 – Localização e características do novo parque de estacionamento “Mirat” .....	9
Figura 7 – Localização e características do parque de estacionamento “San Francisco” .....	10
Figura 8 – Localização e características do novo parque de estacionamento “Bretón” .	11
Figura 9 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Campillo” .....	12
Figura 10 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Monroy” .....	13
Figura 11 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Santa Eulalia” .....	14
Figura 12 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Colón” .....	15
Figura 13 - Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Bretón” .....	16
Figura 14 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Crespo Rascón”...	16
Figura 15 – Ordenamento do acesso ao parque “Centro Histórico/Universidad” .....	17
Figura 16 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “San Francisco” ....	18
Figura 17 – Ordenamento da avenida “Mirat” .....	20
Figura 18 – Ruas de maior largura ordenadas para ruas de uso misto, Fase 1 .....	21
Figura 18 – Ruas com secção estreita ordenadas para ruas de uso misto, Fase 1 .....	21
Figura 20 – Localização e características do parque de estacionamento “Alamedilla” .	23
Figura 21 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Le Mans”.....	24
Figura 22 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Centro Hist.– Univ.” .....	25
Figura 23 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Centro Hist.– Univ.” .....	26
Figura 24 – Nível de tráfego em “Gran Vía” e “Canalejas” no Ano 0.....	27
Figura 25 – Ordenamento da avenida “Canalejas”, Fase 2 .....	27
Figura 26 – Ordenamento da “Gran Vía”, Fase 2.....	28

Figura 27 – Ruas de maior largura ordenadas para ruas de uso misto, Fase 2.....	29
Figura 28 – Ruas com secção estreita ordenadas para ruas de uso misto, Fase 2 .....	30
Figura 29 – Localização e características do parque de estacionamento “Alamedilla” .	32
Figura 30 – Sistema “Park & Ride” no parque de estacionamento “Ciudad de Brujas”	32
Figura 31 – Ordenamento da avenida “Mirat”, Bus Way, Fase 3 .....	33
Figura 32 – Ordenamento do corredor “San Pablo”, Bus Way, Fase 3.....	34
Figura 33 – Ordenamento da avenida “Mirat”, Bus Way, Fase 3 .....	35

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Campillo”, Zona 30, Fase 1 .....	12
Quadro 2 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Monroy”, Zona 30, Fase 1 .....	13
Quadro 3 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Santa Eulalia”, Zona 30, Fase 1 .....	14
Quadro 4 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Colón”, Zona 30, Fase 1 .....	15
Quadro 5 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Bretón”, Zona 30, Fase 1 .....	16
Quadro 6 – Medidas da rua ordenada para acesso ao parque de estacionamento “Crespo Rascón”, Zona 30, Fase 1 .....	17
Quadro 7 – Medidas da rua ordenada para acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”, Zona 30, Fase 1 .....	18
Quadro 8 – Medidas da rua ordenada para acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”, Zona 30, Fase 1 .....	19
Quadro 9 – Medidas das ruas ordenadas para uso misto com prioridade pedonal, Fase 1 .....	22
Quadro 10 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Le Mans”, Zona 30, Fase 2 .....	24

Quadro 11 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”, Zona 30, Fase 2 .....	25
Quadro 12 – Medidas das ruas ordenadas para acesso de saída dos parques de estacionamento “Santa Eulalia” e “Monroy”, Zona 30, Fase 2.....	26
Quadro 13 – Medidas das ruas ordenadas para uso misto com prioridade pedonal, Fase 2 .....	31
Quadro 14 – Medidas das ruas ordenadas para uso misto com prioridade pedonal, Fase 3 .....	37

## 1. Secções tipo das soluções adotadas

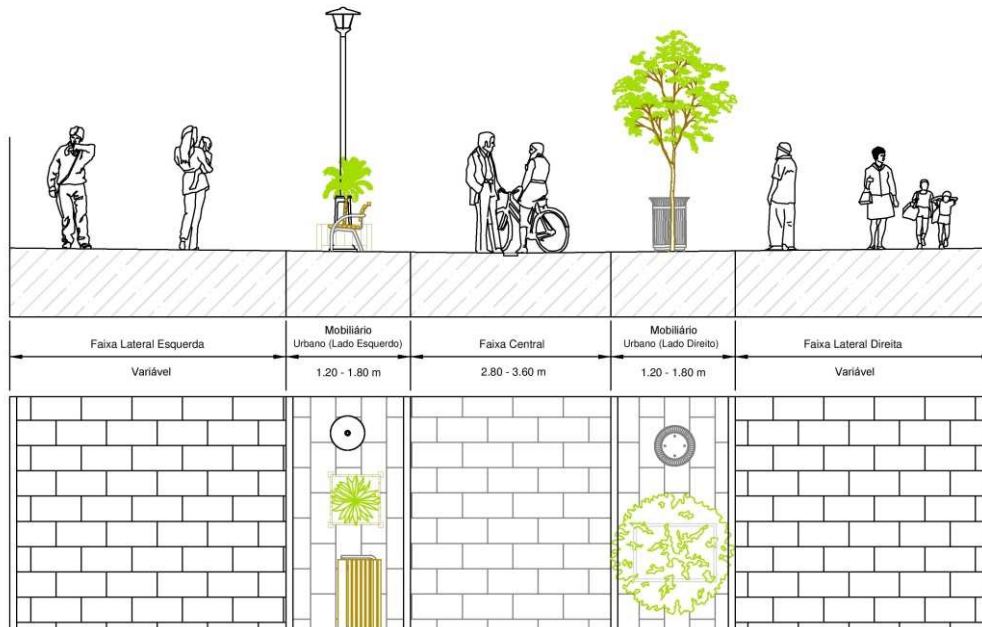


Figura 1 – Solução adotada para ruas largas de uso misto com prioridade pedonal

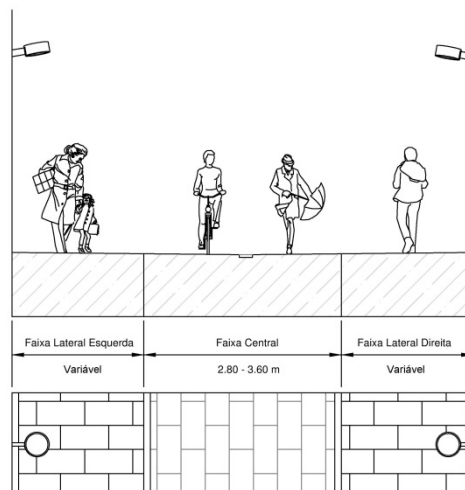


Figura 2 – Solução adotada para ruas estreitas de uso misto com prioridade pedonal

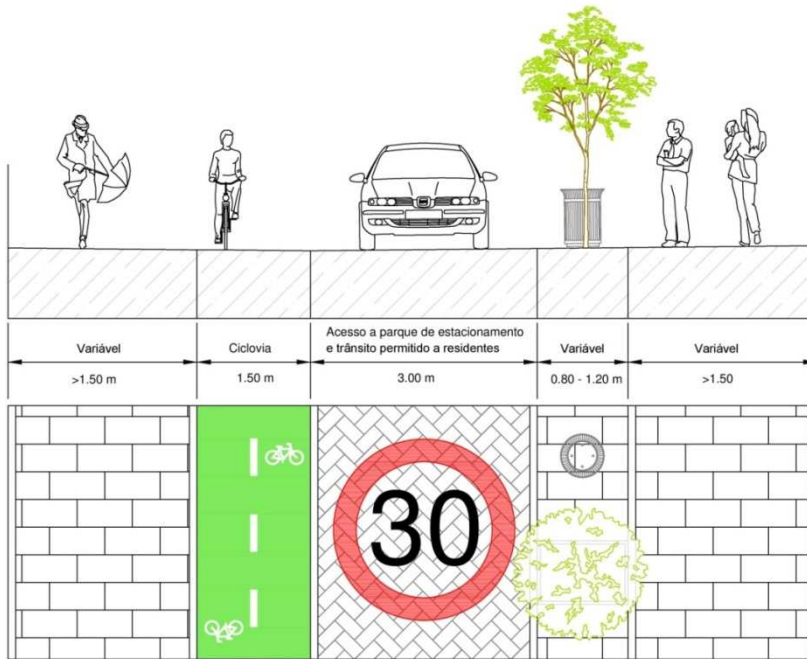


Figura 3 – Solução de Zona 30 adotada nas ruas largas de acesso a parques e estacionamento no centro, 1 sentido de circulação

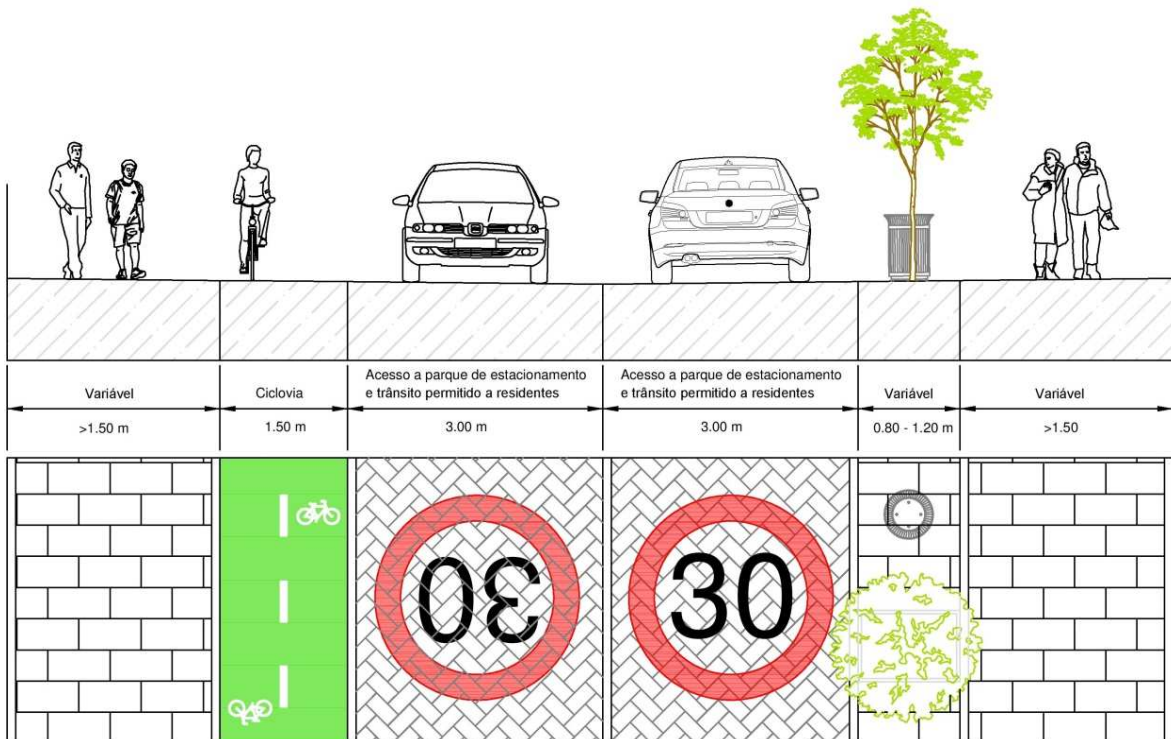


Figura 4 – Solução de Zona 30 adotada nas ruas largas de acesso a parques e estacionamento no centro, 2 sentidos de circulação

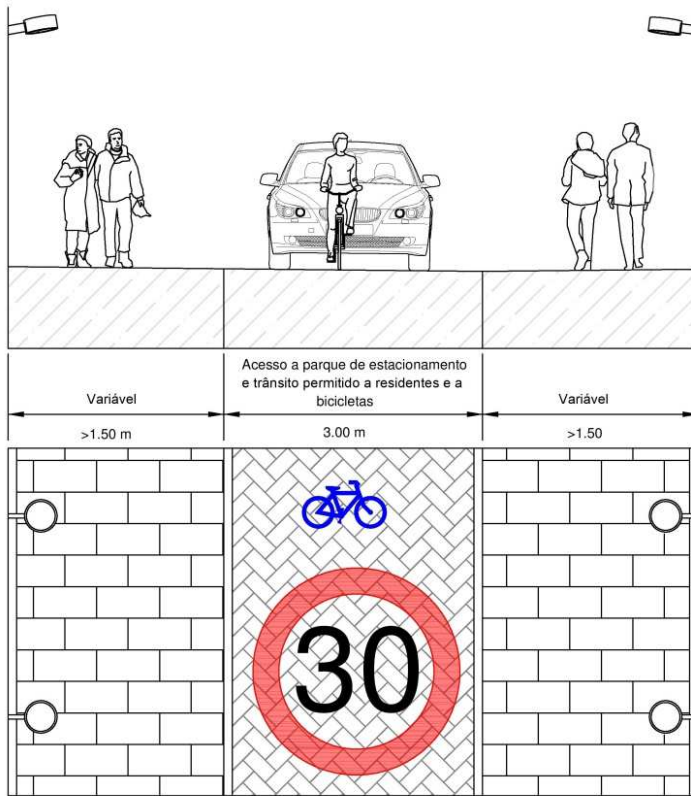


Figura 5 – Solução adotada nos acessos a parques e estacionamento em vias estreitas

## 2. Fase 1 (Ano 0 – Ano 2)

### 2.1. Novos parques de estacionamento, Fase 1

#### 2.1.1. Parque de estacionamento “Mirat”

Este parque será construído na avenida “Mirat” e contará com uma capacidade de estacionamento de 467 lugares de 4,50 m de comprimento e 2,40 m de largura, repartidos em 3 níveis subterrâneos com 4.875 m<sup>2</sup> de área útil cada um. A duração das obras de construção do parque e da posterior urbanização da avenida “Mirat” será de 1,5 – 2 anos aproximadamente. Contará com dois acessos de entrada de veículos em ambos os extremos da avenida “Mirat”, nas praças “Puerta de Zamora” e “Plaza de España”; a rampa de saída estará localizada no extremo Este da avenida, orientada à “Plaza de España”. A captação de utentes será muito elevada pelo fato de estar localizado na avenida “Mirat”, rua integrada na parte Norte da Coroa Interior Urbana, zona com uma alta procura de estacionamento.



Figura 6 – Localização e características do novo parque de estacionamento “Mirat”

#### 2.1.2. Parque de estacionamento “San Francisco”

Este parque de estacionamento será construído subterrâneo ao parque “San Francisco” e contará com uma capacidade de estacionamento de 479 lugares de 4,50 m de comprimento e 2,40 m de largura, repartidos em 2 níveis com 9.593 m<sup>2</sup> de área útil cada um. A duração das obras de construção do parque e da posterior urbanização do parque “San Francisco” será de 1,5 anos aproximadamente. Contará com um

acesso de entrada de veículos na rua “Arriba”; a rampa de saída estará localizada na parte Oeste do parque, orientada à rua “Ramón y Cajal”.

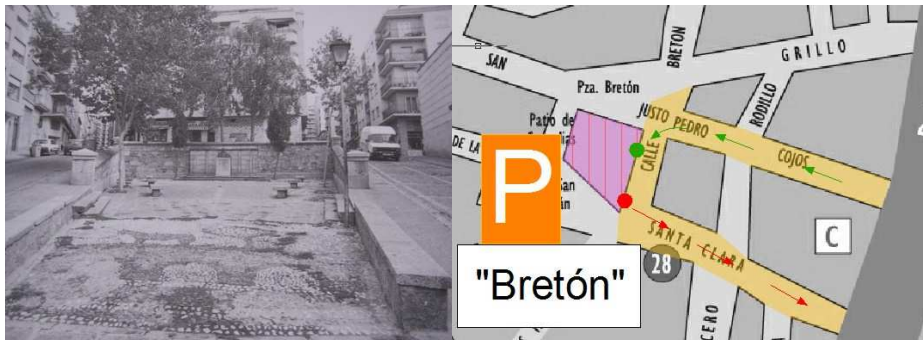


Parque de estacionamento "San Francisco" (2 Plantas)		
Área de Construção	Área útil	Nº lugares
9593 m <sup>2</sup>	19186 m <sup>2</sup>	479

Figura 7 – Localização e características do parque de estacionamento “San Francisco”

### 2.1.3. Parque de estacionamento Bretón

Este parque será construído subterrâneo à praça “Bretón” e contará com uma capacidade de estacionamento de 106 lugares de 4,50 m de comprimento e 2,40 m de largura, repartidos em 3 níveis com 1.407 m<sup>2</sup> de área útil cada uma. A duração das obras de construção do parque e da posterior urbanização do parque “Bretón” será de 8 – 10 meses aproximadamente. Conterá com um acesso de entrada de veículos no cruzamento das ruas “Bretón” e “Pedro Cojos”; a rampa de saída estará localizada no cruzamento das ruas “Bretón” e “Santa Clara”, orientada à rua “Santa Clara”, que conecta com a Coroa Interior Urbana na avenida “Canalejas”.



Parque de estacionamento "Bretón" (3 Plantas)		
Área de Construção	Área útil	Nº lugares
1407 m <sup>2</sup>	4221 m <sup>2</sup>	106

Figura 8 – Localização e características do novo parque de estacionamento “Bretón”

## 2.2. Ruas de acesso a parques de estacionamento, Fase 1

Na Fase 1 serão ordenadas um total de 2.1 Km de acessos a parques de estacionamento. Estas ruas passarão a funcionar em regime de Zona 30, segundo o referido na Mermória no **Ponto 4.1.3.3 – Acesso a parques de estacionamento, Zona 30.**

### 2.2.1. Acesso ao parque de estacionamento “Campillo”

Serão ordenadas três ruas: “Cristóbal Riesco” (26 m), “José Jáuregui” (64 m) e “Teodoro Andrés Marcos” (35 m). Os trabalhos a realizar nestas ruas serão os seguintes: alargamento das calçadas, mudança da sinalização horizontal e vertical para Zona 30, construção de ciclovia e instalação de mobiliário urbano (secção tipo apresentada na **Figura 3** do **Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas**).

Os trabalhos de construção na rua que da entrada e saída ao parque de estacionamento “Campillo” (rua “Teodoro Andrés Marcos”) terão de ser feitos num máximo de duas semanas, pois enquanto a rua esteja fechada ao tráfego o parque de estacionamento terá que parar o seu funcionamento.



Figura 9 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Campillo”

Durante as obras, o acesso provisório ao parque será pelo corredor “Luis Hernández Contreras” – “José Jáuregui”, representado pelas setas roxas na **Figura 9**.

O **Quadro 1** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 1 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Campillo”, Zona 30, Fase 1**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovia	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Cristóbal Riesco"	26,5	7,9	1,8	1,5	3,2	0	1,4
"José Jáuregui"	63,8	8,8	1,4	1,5	3,2	1,2	1,5
"Teodoro Andrés Marcos"	35,2	9,8	1,9	1,5	3,2	1,2	2

### 2.2.2. Acesso ao parque de estacionamento “Monroy”

Serão ordenadas quatro ruas: “Azafranal” (26 m), “Cristo de los Milagros” (63 m), “Monroy” e “Franciscas” (113 m). A secção das ruas “Azafranal” e “Cristo de los Milagros” cumprem os requisitos que estabelece a proposta “Lazarillo de Tormes”, pelo que só será mudada a sua sinalização para Zona 30 e construída uma ciclovia (secção tipo apresentada na **Figura 3** do **Ponto 1 – Secções tipo das soluções adotadas**). A rua “Franciscas” não conta com largura suficiente para instalar uma ciclovia, pelo que só será ordenada a sua sinalização (secção tipo apresentada na **Figura 5** do **Ponto 1 – Secções tipo das soluções adotadas**).



Figura 10 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Monroy”

O **Quadro 2** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 2 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Monroy”, Zona 30, Fase 1**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovia	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Azafranal"	26,0	7,3	2,8	1,5	3	1,2	>5
"Cristo de los Milagros"	62,6	8,5	1,5	1,5	2,8	1,2	1,5
"Monroy - Franciscas"	113,0	5,5	1,6	0	2,8	0	1,1

**2.2.3. Acesso ao parque de estacionamento “Santa Eulalia”**

Serão ordenadas três ruas: “Correhuela” (55 m), “Bermejeros” (174 m) e “Aire” (129 m). A secção das ruas “Azafranal” e “Cristo de los Milagros” cumprem os requisitos que estabelece a proposta “Lazarillo de Tormes”, pelo que só será mudada a sua sinalização para Zona 30 e construída uma ciclovia (secção tipo apresentada na **Figura 3** do **Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas**). A faixa de rodagem da rua “Correhuela” terá 3,20 metros em lugar dos 3,00 metros da solução tipo, devido a que na Fase 3 passará a funcionar como uma “Bus Way”. A falta de espaço na rua “Correhuela” faz impossível a instalação de uma ciclovia.

Os trabalhos de construção na rua que dá entrada ao parque de estacionamento “Santa Eulalia” (rua “Aire”) terão de ser feitos num máximo de duas semanas, pois enquanto a rua estiver fechada ao tráfego o parque de estacionamento terá que parar o seu funcionamento.

Durante as obras, o acesso provisório ao parque será pelo corredor “Bermejeros” – “Aire”, representado pelas setas roxas na **Figura 11**.

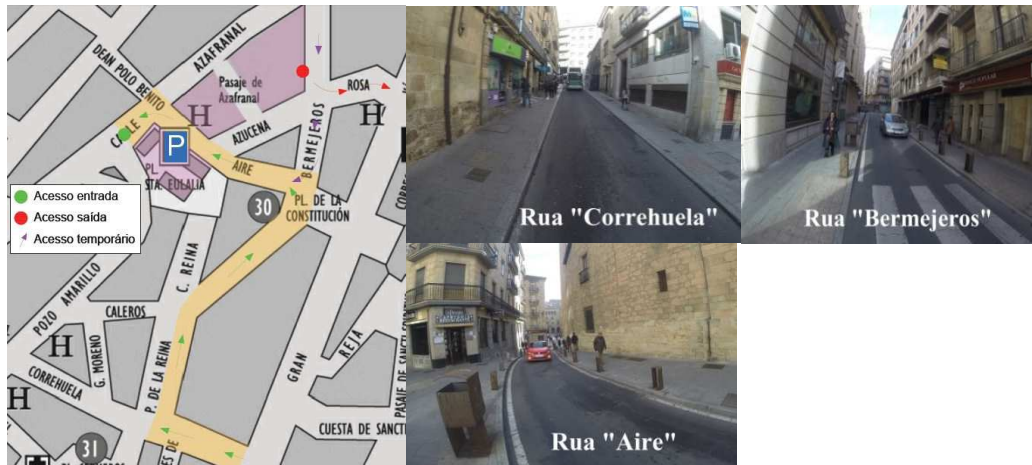


Figura 11 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Santa Eulalia”

O **Quadro 3** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 3 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Santa Eulalia”, Zona 30, Fase 1**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovía	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Correhuela"	54,7	7,4	2,25	0	3,25	0	1,9
"Bermejeros"	174,0	7,8	1,4	1,5	2,8	0	2,1
"Aire"	129,0	8,1	2	1,5	3	0	1,6

**2.2.4. Acesso ao parque de estacionamento “Colón”**

Serão ordenadas duas ruas: “del Rosario” (252 m) e “Juan de la Fuente” (66 m). Será ordenada a sinalização destas ruas para Zona 30, construir-se-á uma ciclovía, instalar-se-ão faixas de mobiliário urbano e serão ampliadas as calçadas ocupando o espaço dos lugares de estacionamento (secção tipo apresentada na **Figura 3** do **Ponto 1 – Secções tipo das soluções adotadas**). Trocar-se-á o sentido de circulação atual na rua “del Rosario”.

Durante as obras na rua “del Rosario”, o acesso provisório ao parque será garantido por várias ruas, nomeadamente: “Gran Vía”, “San Buenaventura” e “Arroyo de Santo Domingo”.



Figura 12 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Colón”

O **Quadro 4** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 4 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Colón”, Zona 30, Fase 1**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovía	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"del Rosario"	251,8	12,8	3,1	1,5	3	1,2	4
"Juan de la Fuente"	66,3	9,2	1,6	1,5	3	1,2	1,9

**2.2.5. Acesso ao parque de estacionamento “Bretón”**

Serão ordenadas três ruas: “Pedro Cojos” (118 m), “Bretón” (62 m) e “Santa Clara” (123 m). Os trabalhos a realizar nas ruas “Pedro Cojos” e “Santa Clara” serão os seguintes: alargamento das calçadas, mudança da sinalização horizontal e vertical para Zona 30, construção de ciclovía e instalação de mobiliário urbano (secção tipo apresentada na **Figura 3 do Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas**). Na rua “Bretón” adotar-se-á a solução da **Figura 5 (Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas)**. Será ordenada a sinalização destas ruas para Zona 30 e serão alargadas as calçadas à custa de estreitar a faixa de rodagem de 3,75 metros atuais para 3,00 metros.

Durante as obras nas ruas “Pedro Cojos” e “Santa Clara”, o acesso provisório ao parque será garantido pelo corredor formado pelas ruas “San Justo” e “Plaza de Bretón” (setas roxas da **Figura 13**).



Figura 13 - Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Bretón”

O **Quadro 5** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 5 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Bretón”, Zona 30, Fase 1**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovía	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Pedro Cojos"	118,1	9,9	1,3	1,5	3	1,8	2,3
"Bretón"	62,0	7,1	2	0	3	0	2,1
"Santa Clara"	122,8	10,8	2,5	1,5	3	1,8	2

**2.2.6. Acesso ao parque de estacionamento “Crespo Rascón”**

Nesta primeira fase será ordenado o troço da rua “Crespo Rascón” (101 m) compreendido entre a rua “Paseo Carmelitas” e a rua “Reyes Católicos”, sendo o resto da rua ordenado nas seguintes fases. A solução adotada será a que apresenta a **Figura 3 (Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas)**. Os trabalhos de construção no troço onde ficam a entrada e a saída do parque de estacionamento terão de ser feitos num máximo de uma semana, pois enquanto este troço estiver fechado ao tráfego o parque de estacionamento terá que parar o seu funcionamento.

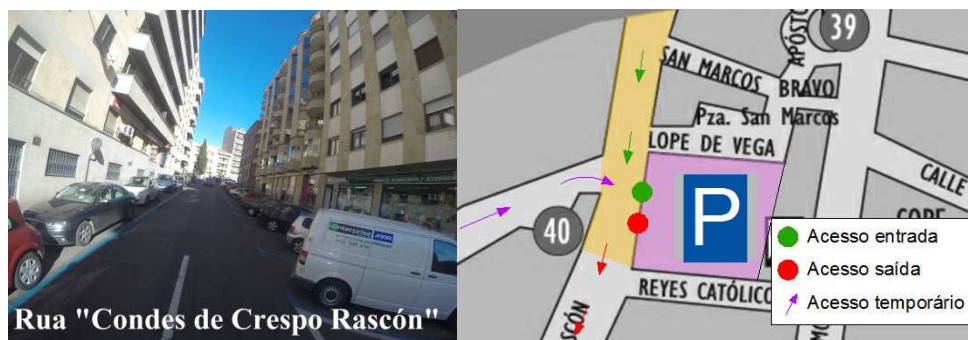


Figura 14 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Crespo Rascón”

Durante as obras, o acesso provisório ao parque será pela rua “Ronda del Corpus”, representado pelas setas roxas na **Figura 14**.

O **Quadro 6** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 6 – Medidas da rua ordenada para acesso ao parque de estacionamento “Crespo Rascón”, Zona 30, Fase 1**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovia	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Condes de Crespo Rascón"	100,6	14,5	4,4	1,5	3	1,2	4,4

**2.2.7. Acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”**

Serão ordenadas quatro ruas: “Vaguada de la Palma” (477 m), “Plaza de la Merced” (66 m), “Veracruz” (137 m) e “Tentenecio” (28 m). A rua “Vaguada de la Palma” trabalhará como acesso de duplo sentido e os trabalhos a realizar serão os seguintes: alargamento das calçadas, mudança da sinalização horizontal e vertical para Zona 30, construção de ciclovia e instalação de mobiliário urbano (secção tipo apresentada na **Figura 4** do **Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas**). A secção das ruas “Plaza de la Merced”, “Veracruz” e “Tentenecio” cumprem os requisitos que estabelece a proposta “Lazarillo de Tormes”, pelo que só será mudada a sua sinalização para Zona 30.



Figura 15 – Ordenamento do acesso ao parque “Centro Histórico/Universidad”

Durante as obras na rua “Vaguada de la Palma”, o acesso provisório ao parque será fica garantido pela rua “Sierpes” (setas roxas da **Figura 15**).

O **Quadro 7** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

### Quadro 7 – Medidas da rua ordenada para acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”, Zona 30, Fase 1

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovia	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Vaguada de la Palma"	477,1	15,9	1,9	1,5	6	1,8	4,7
"Plaza de la Merced"	65,8	-	2	0	3	0	2,1
"Veracruz"	136,9	-	3,2	0	3	0	3,1
"Tentenecio"	27,6	-	3,2	0	3	0	3,1

#### 2.2.8. Acesso ao parque de estacionamento “San Francisco”

Enquanto é construído este novo parque de estacionamento serão ordenadas três ruas: “Plaza de la Fuente” (54 m), “Arriba” (101 m) e “Ramón y Cajal” (57 m). A rua de acesso de entrada ao parque de estacionamento “Plaza de la Fuente” será completamente remodelada, adotando a secção da **Figura 4 (Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas)**. A rua “Arriba” adotará a solução apresentada na **Figura 5 (Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas)** devido à falta de espaço. A rua “Ramón y Cajal” já conta com uma secção parecida à proposta na **Figura 3 (Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas)**, e apenas será construída uma ciclovia e ordenada a sua sinalização para Zona 30.



Figura 16 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “San Francisco”

O **Quadro 8** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

## Quadro 8 – Medidas da rua ordenada para acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”, Zona 30, Fase 1

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovia	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Plaza de la Fuente"	53,9	18	4,6	1,5	6	1,2	4,6
"Arriba"	100,6	6	1,5	0	3	0	1,5
"Ramón y Cajal"	56,6	8,6	1,7	1,5	3	0	2,4

### 2.3. Avenida “Mirat”, Fase 1

Como já se falou na Memória no **Ponto 3.10.7.1 – Infraestrutura e fluxos pedonais**, os elevados níveis de tráfego nesta avenida (26.400 viaturas/dia), parte integrante da Coroa Interior Urbana, interrompem a continuidade de importantes fluxos pedonais (27% das deslocações a pé) com sentido Norte-Sul e destino o centro da cidade, e portanto devem de ser tomadas medidas para reduzir o tráfego e aumentar a segurança e conforto de peões e ciclistas.

A avenida “Mirat” (326 metros de comprimento) será totalmente reconstruída após a construção do parque de estacionamento que ficará em subterrâneo, ordenando esta via em regime de Zona 30. Com a instalação do regime Zona 30 nesta avenida conseguir-se-á uma redução significativa dos volumes de tráfego motorizado e uma notável melhoria das condições de segurança das deslocações, em particular dos peões e dos ciclistas. Com esta solução espera-se uma redução significativa do número de atropelamentos e acidentes nesta avenida, que em 2010 foi a segunda via com maior sinistralidade (ver Memória, **Ponto 3.10.7.3 – Segurança viária**).

A **Figura 17** apresenta o estado atual da avenida e a solução que será adotada.

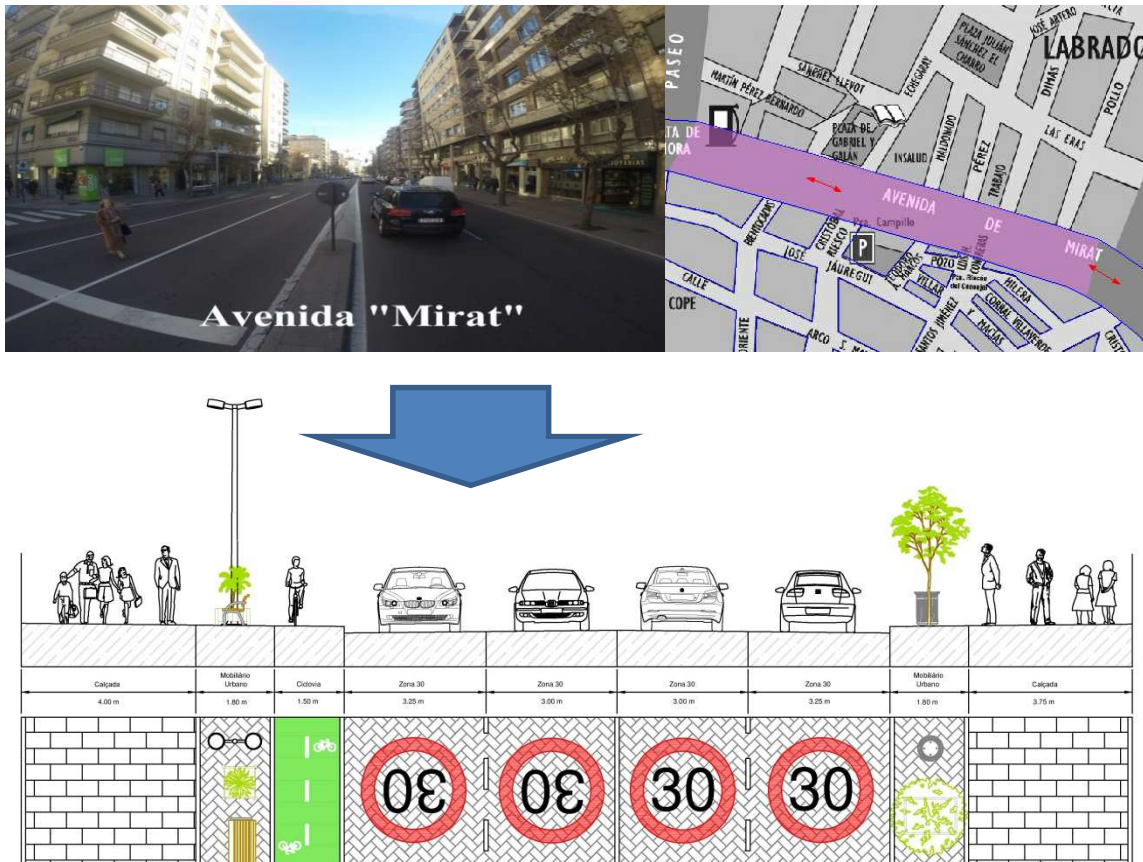


Figura 17 – Ordenamento da avenida “Mirat”

A secção passará de 2x3 vias a 2x2, adicionando uma ciclovia de 1,50 metros. As faixas de rodagem exteriores terão uma largura de 3,25 metros, com vista a funcionar como “bus way” na Fase 3. As calçadas compridas e a instalação de árvores e mobiliário urbano criarão um ambiente agradável para os peões.

#### 2.4. Ruas de uso misto, Fase 1

Na Fase 1 serão ordenadas um total de 19 ruas (1,58 Km de comprimento) nas quais atualmente está permitido o trânsito de veículos com o objetivo de pedonalizá-las. Estas ruas passarão a ser de uso misto de peões e ciclistas com prioridade pedonal.

As fotografias das ruas com maior largura ordenadas para uso misto com prioridade pedonal no projeto “Lazarillo de Tormes” foram apresentadas na **Figura 18**, e adotarão a solução apresentada na **Figura 1 (Ponto 1 – Seções tipo das soluções adotadas)**.



Figura 18 – Ruas de maior largura ordenadas para ruas de uso misto, Fase 1

As fotografias das ruas com secção estreita ordenadas para uso misto com prioridade pedonal no projeto “Lazarillo de Tormes” foram apresentadas na **Figura 19**, e adotarão a solução apresentada na **Figura 2 (Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas)**.

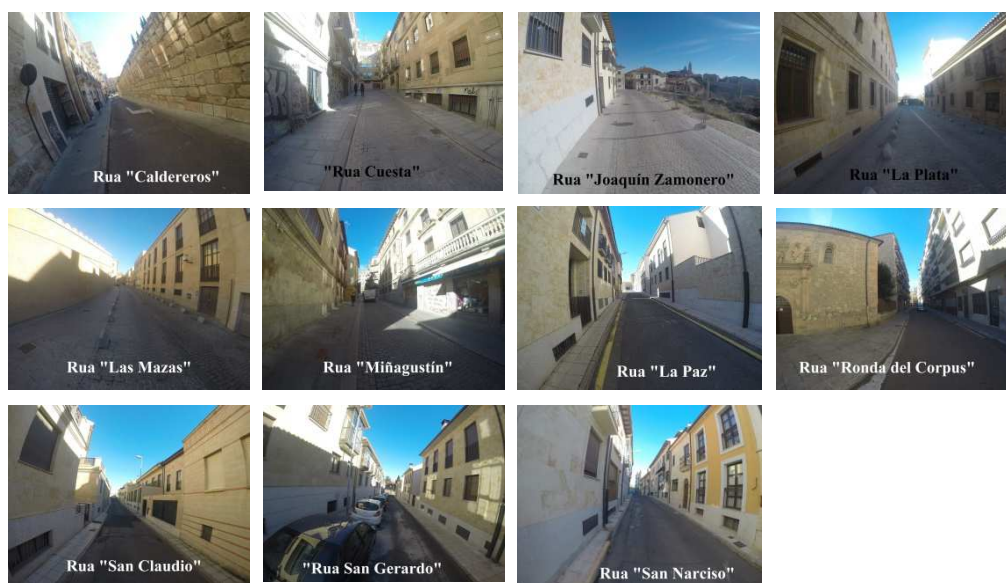


Figura 19 – Ruas com secção estreita ordenadas para ruas de uso misto, Fase 1

O **Quadro 9** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada para rua de uso misto com prioridade pedonal.

## Quadro 9 – Medidas das ruas ordenadas para uso misto com prioridade pedonal, Fase 1

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Faixa mobiliário urbano esquerda	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Abajo"	49,5	7,7	1,5	1,5	3,2	0	1,5
"Caldereros"	74,8	4,8	1	0	2,8	0	1
"Campo San Francisco"	39,9	14,3	3,75	1,8	3,2	1,8	3,75
"Cuesta"	23,9	7,2	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"Del Consuelo"	87,1	10,2	1,7	1,8	3,2	1,8	1,7
"Joaquín Zamonero"	76,4	6	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"La Plata"	43,2	7,4	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"Las Mazas"	89,9	7,3	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"Los Perdones"	73,2	8,3	1,65	1,8	3,2	0	1,65
"Miñagustín"	70,5	8,3	1,65	1,8	3,2	0	1,65
"Paz"	88,0	5,8	1,4	0	3	0	1,4
"Plaza Cruz Verdadera"	53,4	14,3	3,75	1,8	3,2	1,8	3,75
"Rodillo"	78,6	9,5	2,25	1,8	3,2	0	2,25
"Ronda del Corpus"	260,5	6,9	1,85	0	3,2	0	1,85
"San Claudio"	96,0	5,1	1	0	3,1	0	1
"San Gerardo"	91,5	7,5	1,5	1,7	2,8	0	1,5
"San Narciso"	90,8	5,4	1,3	0	2,8	0	1,3
"San Vicente"	137,0	12	2,6	1,8	3,2	1,8	2,6
"Trilingüe"	62,5	7,6	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização e mobiliário urbano				

### 3. Fase 2 (Ano 3 – Ano 5)

#### 3.1. Parque de estacionamento "Alamedilla"

Este parque será construído em subterrâneo ao parque "Alamedilla" e contará com uma capacidade de estacionamento de 630 lugares de 4,50 m de comprimento e 2,40 m de largura, repartidos em 2 níveis com 12.795 m<sup>2</sup> de área útil cada uma. A duração das obras de construção do parque e da posterior urbanização do parque "Alamedilla" será de 2 anos aproximadamente. Contará com um acesso de entrada de veículos diretamente desde a Coroa Interior Urbana na avenida "Canalejas", o que dotará ao parque de estacionamento de uma excelente acessibilidade; a rampa de saída estará localizada na parte Norte do parque, orientada à avenida "Comuneros".



Figura 20 – Localização e características do parque de estacionamento “Alamedilla”

## 3.2. Ruas de acesso a parques de estacionamento, Fase 2

### 3.2.1. Acesso ao parque de estacionamento “Le Mans”

Serão ordenadas quatro ruas: “Condes de Crespo Rascón” (115 m), “Santa Teresa” 70 m), “Plaza de los Bandos” (93 m) e “Peña Primera” (152 m). Os trabalhos a realizar nestas ruas serão os seguintes: alargamento das calçadas, mudança da sinalização horizontal e vertical para Zona 30, construção de ciclovia e instalação de mobiliário urbano (secção tipo apresentada na [Figura 3](#) do [Ponto 1 – Seções tipo das soluções adotadas](#)). Os trabalhos de construção nas ruas “Santa Teresa”, “Plaza de los Bandos” e “Peña Primera” terão de ser feitos num máximo de três semanas, pois enquanto a rua estiver fechada ao tráfego o parque de estacionamento terá que parar o seu funcionamento.

Durante as obras na rua “Condes de Crespo Rascón”, o acesso provisório ao parque será garantido pelo corredor rua “de la Fuente” – “Santa Teresa” (setas roxas da [Figura 21](#)).



Figura 21 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Le Mans”

O **Quadro 10** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 10 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Le Mans”, Zona 30, Fase 2**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovia	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Condes de Crespo Rascón"	114,5	14,5	4,4	1,5	3	1,2	4,4
"Santa Teresa"	69,5	12	2	1,5	3	1,2	3
"Plaza de los Bandos"	93,3	13,4	3,9	1,5	3	1,2	3,8
"Peña Primera"	152,4	13,9	4,1	1,5	3	1,2	4,1

### 3.2.2. Acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”

Nesta segunda fase serão ordenadas duas ruas: “Cuesta Oviedo” (214 m) e a “Balmes” (105 m). Os trabalhos a realizar na rua “Cuesta Oviedo” serão os seguintes: mudança da sinalização horizontal e vertical para Zona 30, construção de ciclovia e instalação de mobiliário urbano (secção tipo apresentada na **Figura 4** do **Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas**).

A rua “Balmes” já apresenta pavimentos pré-fabricados nas suas faixas de rodagem e portanto apenas será ordenada a sua sinalização para Zona 30. Ambas terão duplo sentido de circulação, tal como apresenta a **Figura 65** do **Ponto 4.1.2 – Soluções Tipo**. Os trabalhos de construção no troço Norte da rua “Cuesta de Oviedo” terão de ser feitos num máximo de uma semana, pois enquanto a rua estiver fechada ao tráfego o parque de estacionamento terá que parar o seu funcionamento. A secção da rua “Balmes”

cumpra os requisitos que estabelece a proposta “Lazarillo de Tormes”, pelo que só será mudada a sua sinalização para Zona 30 e construída uma ciclovia (secção tipo apresentada na **Figura 4** do **Ponto 1 – Seções tipo das soluções adotadas**).

Durante as obras na rua “Cuesta de Oviedo”, o acesso de entrada provisório ao parque será pelo corredor “Placentinos” – “Plaza de Fray Luis de León”, e o acesso de saída pela rua “Veracruz” (setas roxas da **Figura 22**).



Figura 22 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Centro Hist.– Univ.”

O **Quadro 11** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 11 – Medidas das ruas ordenadas para acesso ao parque de estacionamento “Centro Histórico - Universidad”, Zona 30, Fase 2**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovia	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Cuesta Oviedo"	214,0	10,7	>5	1,5	6	1,2	2,9
"Balme"	105,9	-	>5	1,5	6	1,2	1,5

**3.2.3. Acesso de saída dos parques “Monroy” e “Santa Eulalia”**

Serão ordenadas a rua “Bermejeros” (127 m) e a “Rosa” (32 m) , com o fim de garantir a saída dos veículos dos parques de estacionamento “Bermejeros” e “Santa Eulalia” para a rua “Gran Vía”. A secção da rua “Cristo de los Milagros” cumpre com os requisitos que estabelece a proposta “Lazarillo de Tormes”, pelo que só será mudada a sua sinalização para Zona 30 e construída uma ciclovia (secção tipo apresentada na **Figura 3** do **Ponto 1 – Seções tipo das soluções adotadas**). A rua “Rosa” não conta com largura suficiente para instalar uma ciclovia, pelo que só será ordenada a sua

sinalização (secção tipo apresentada na **Figura 5** do **Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas**).



Figura 23 – Ordenamento do acesso ao parque de estacionamento “Centro Hist.– Univ.”

O **Quadro 12** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada.

**Quadro 12 – Medidas das ruas ordenadas para acesso de saída dos parques de estacionamento “Santa Eulalia” e “Monroy”, Zona 30, Fase 2**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Ciclovia	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Bermejeros"	127,3	7,8	1,4	1,5	2,8	0	2,1
"Rosa"	31,8	6,3	1,75	0	2,8	0	1,75

**3.3. Avenida “Canalejas”, Fase 2**

Esta avenida é parte integrante da Coroa Interior Urbana, que como já se falou no **Ponto 3.9.3 – Coroa Urbana Interior**, tem uma grande importância dentro do esquema viário salmantino devido ao seu papel distribuidor do tráfego maioritariamente com destino o centro da cidade. Com a pedonalização do centro da cidade, a avenida “Canalejas” apresentará um acréscimo de tráfego, maioritariamente no sentido Norte. A maior parte do novo tráfego que será canalizado para “Canalejas” (21.400 viaturas/dia no Ano 0) será o proveniente da rua “Gran Vía” (14.300 viaturas/dia no Ano 0), que será totalmente fechada ao tráfego de viaturas privadas na Fase 3. Portanto, antes de fechar a “Gran Vía” ao tráfego, o objetivo nesta Fase 2 será dotar a avenida “Canalejas” duma maior capacidade com o objetivo de garantir o seu bom funcionamento como via distribuidora de tráfego.



Figura 24 – Nível de tráfego em “Gran Vía” e “Canalejas” no Ano 0

A avenida “Canalejas” (1.280 metros de comprimento) passará a ter uma secção de 2x3 (2 sentido Norte, 3 sentido Sul) para uma secção 3x3, aumentando a sua capacidade para receber o tráfego que se canalizará desde a “Gran Vía” no fim da Fase 3.

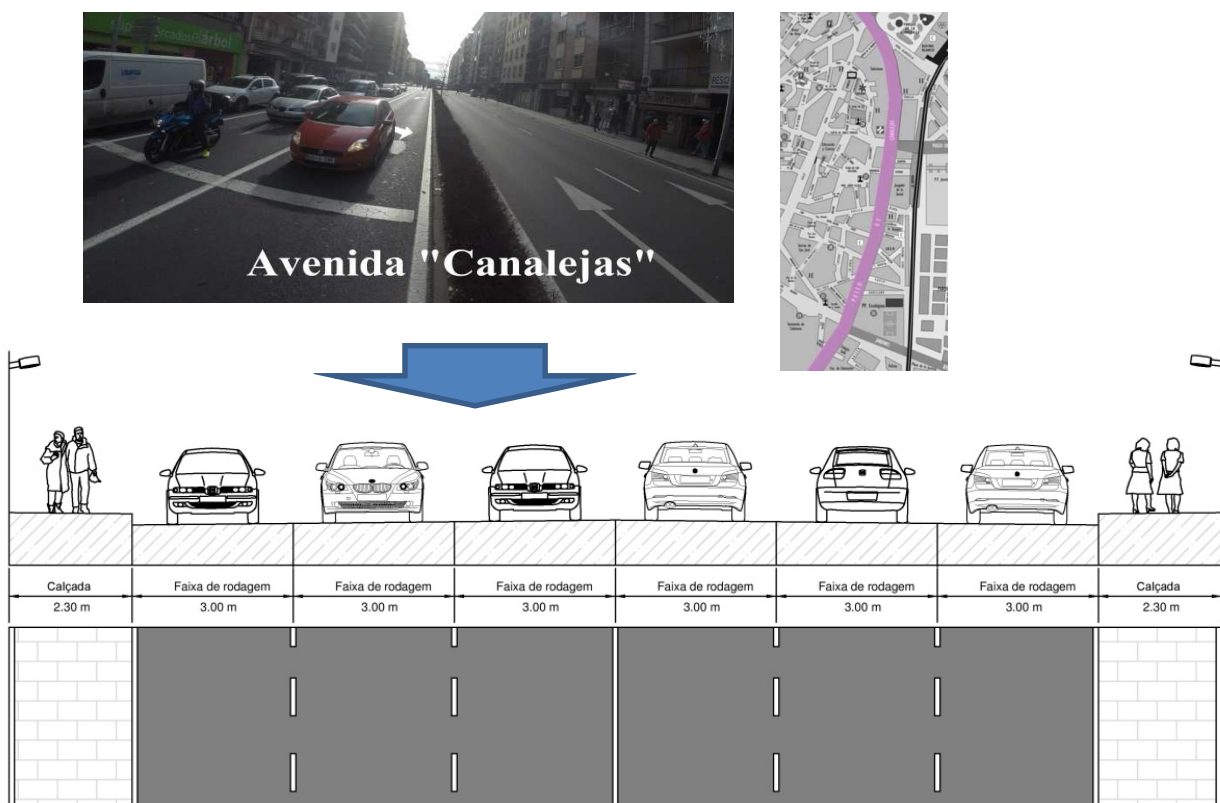


Figura 25 – Ordenamento da avenida “Canalejas”, Fase 2

A **Figura 25** apresenta a solução adotada na avenida “Canalejas”, na qual será adicionada mais uma faixa de rodagem em sentido Norte ocupando o espaço da **mediana** e uma pequena parte das calçadas. A avenida não terá que ser totalmente

fechada ao tráfego durante as obras, pois conta com largura suficiente para desenvolver os trabalhos de pavimentação deixando ao menos uma faixa aberta por sentido.

Com esta solução a capacidade da via aumentará e ficará preparada para recolher o tráfego das ruas do centro que serão pedonalizadas na Fase 3, incluída a “Gran Vía”.

### 3.4. Rua “Gran Vía”, Fase 2

Nesta fase serão ampliadas as calçadas e instalada uma ciclovia à custa de eliminar os lugares de estacionamento e a faixa de rodagem de sentido Sul (4.100 viaturas/dia), permitindo nesta Fase 2 a circulação de veículos privados em sentido Norte (9.100 viaturas/dia) em regime de Zona 30. Este ordenamento é um passo intermédio, pois na Fase 3 esta via será unicamente utilizada por autocarros, táxis, peões e bicicletas.

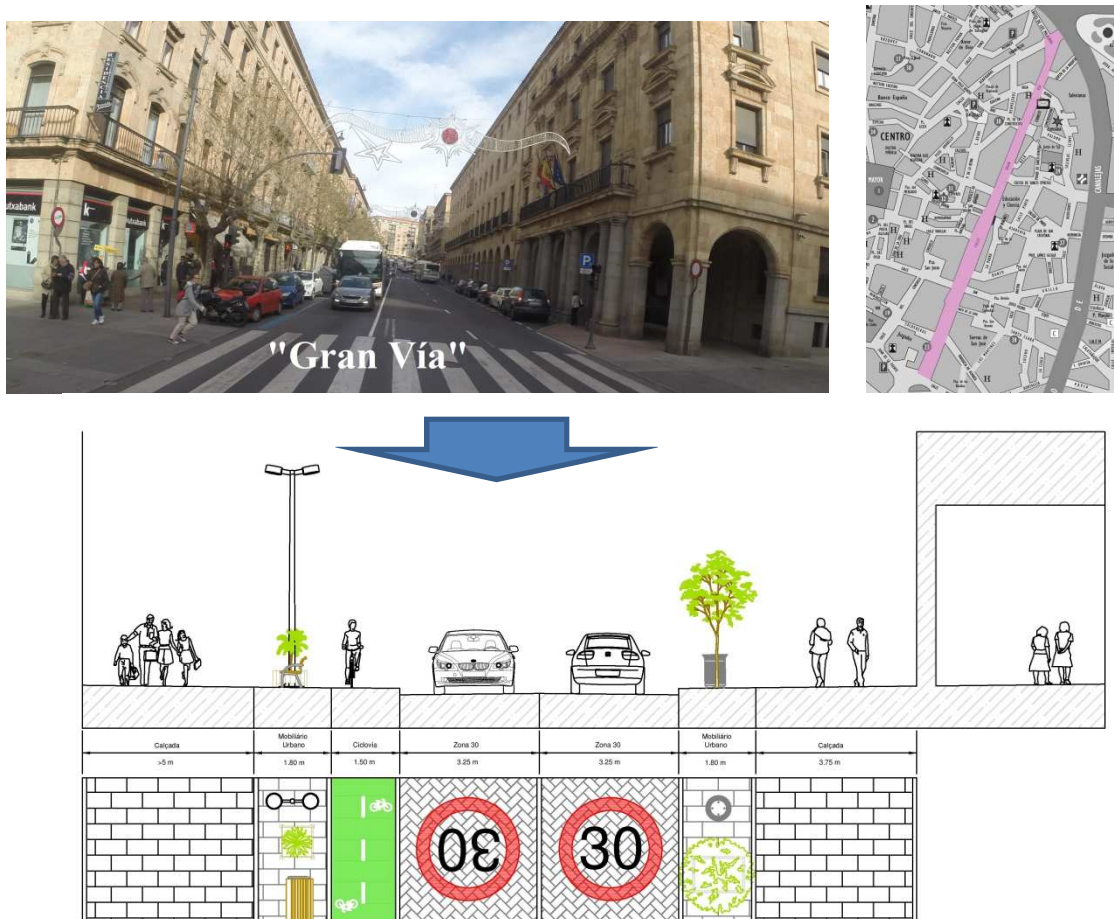


Figura 26 – Ordenamento da “Gran Vía”, Fase 2

A **Figura 26** apresenta a solução adotada na “Gran Vía” (831 metros de comprimento) na Fase 2. Eliminando os lugares de estacionamento, a faixa com sentido Sul e instalando uma Zona 30 nas duas faixas com sentido Norte, conseguir-se-á uma redução

significativa do tráfego nesta importante rua do centro histórico. A rua ficará com a infraestrutura necessária para funcionar como “Bus Way” na fase seguinte do projeto “Lazarillo de Tormes”.

### 3.5. Ruas de uso misto, Fase 2

Na Fase 2 serão ordenadas um total de 30 ruas (2,23 Km de comprimento) nas quais atualmente está permitido o trânsito de veículos com o objetivo de pedonalizá-las. Estas ruas passarão a ser de uso misto de peões e ciclistas com prioridade pedonal.

As fotografias das ruas com maior largura ordenadas para uso misto com prioridade pedonal no projeto “Lazarillo de Tormes” foram apresentadas na **Figura 27**, e adotarão a solução apresentada na **Figura 1** (*Ponto 1 – Seções tipo das soluções adotadas*).

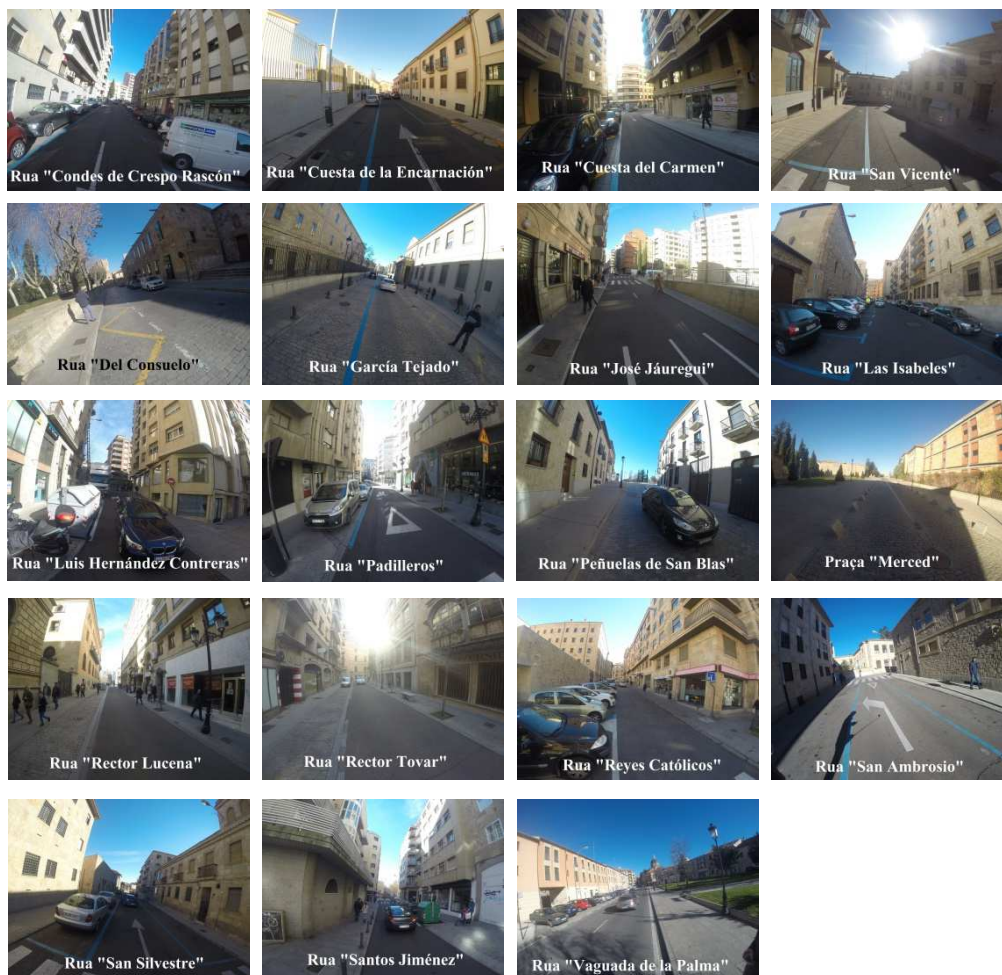


Figura 27 – Ruas de maior largura ordenadas para ruas de uso misto, Fase 2

As fotografias das ruas com secção estreita ordenadas para uso misto com prioridade pedonal no projeto “Lazarillo de Tormes” foram apresentadas na **Figura 28**, e adotarão a solução apresentada na **Figura 2 (Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas)**.



Figura 28 – Ruas com secção estreita ordenadas para ruas de uso misto, Fase 2

O **Quadro 13** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada para rua de uso misto com prioridade pedonal.

## Quadro 13 – Medidas das ruas ordenadas para uso misto com prioridade pedonal, Fase 2

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Faixa mobiliário urbano esquerda	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"de la Fuente"	89,8	-	Não será alterada, apenas mudada a sua sinalização				
"Condes Crespo Rascón"	79,9	9,3	2,3	0	3	1,8	2,2
"Corralón de la Alberca"	49,9	-	Não será alterada, apenas mudada a sua sinalização				
"Cuesta Encarnación"	97,5	10,45	2,5	1,2	3	1,2	2,5
"Cuesta del Carmen"	127,1	9,9	2,7	1,8	3	0	2,4
"Cuesta San Vicente"	30,8	13,5	3,5	1,8	3	1,8	3,4
"Del Consuelo"	63,3	10,2	2,4	1,2	3	1,2	2,4
"García Tejado"	217,5	12,1	2,7	1,8	3	1,8	2,8
"José Jáuregui"	26,0	6	1,5	0	3	0	1,5
"Las Isabeles"	77,1	15,8	4,6	1,8	3	1,8	4,6
"Luis Hdez Contreras"	16,9	9,7	2,6	1,8	3	0	2,3
"Madre Bonifacia"	45,0	-	Não será alterada, apenas mudada a sua sinalização e o seu mobiliário urbano				
"Padilleros"	127,2	9,5	2,3	1,8	3	0	2,4
"Peñuelas de San Blas"	118,5	9,6	2,1	1,2	3	1,2	2,1
"Plaza Merced"	65,8	-	Não será alterada, apenas mudada a sua sinalização e o seu mobiliário urbano				
"Pozo Hilera"	17,2	7,2	2,1	0	3	0	2,1
"Rector Lucena"	156,3	10	2,9	1,8	3	0	2,3
"Rector Tovar"	89,8	10	2,5	1,8	3	0	2,7
"Reyes Católicos"	65,5	11,9	3,2	1,2	3	1,2	3,3
"San Ambrosio"	61,4	10,75	1,5	1,8	3	1,8	1,5
"San Gerardo"	121,1	7,45	2,2	0	3	0	2,2
"San Silvestre"	69,0	11,1	2,8	1,2	3	1,2	2,9
"Santa Teresa"	27,2	-	Não será alterada, apenas mudada a sua sinalização				
"Santos Jiménez"	26,8	9,9	2,7	0	3	1,8	2,4
"Sierpes"	102,0	-	Não será alterada, apenas mudada a sua sinalização				
"Tentenecio"	27,6	-	Não será alterada, apenas mudada a sua sinalização				
"Vaguada de la Palma"	72,7	15,9	2,3	1,8	6	1,8	4
"Vázquez Coronado"	38,9	11,8	0	0	3,6	0	0
"Veracruz"	136,9	-	Não será alterada, apenas mudada a sua sinalização				
"Villar y Macías"	20,5	6,7	1,7	0	3,2	0	1,8

## 4. Fase 3

### 4.1. Parque de estacionamento "Ciudad de Brujas"

Este parque de estacionamento á superfície será construído a Sul-Oeste do centro da cidade, contíguo à Coroa Interior Urbana. Contará com uma capacidade de estacionamento de 600 lugares de 4,50 m de comprimento e 2,40 m de largura, repartidos numa superfície de 16.800 m<sup>2</sup> de área útil. A duração das obras de construção do parque "Ciudad de Brujas" será de 5-8 meses aproximadamente. Contará com um acesso de entrada e saída de veículos na rua "Cordel de Merinas", que conecta diretamente com a Coroa Interior Urbana nas avenidas "Canalejas" e

“Paseo Rector Esperabé”, o que dotará ao parque de estacionamento de uma excelente acessibilidade.

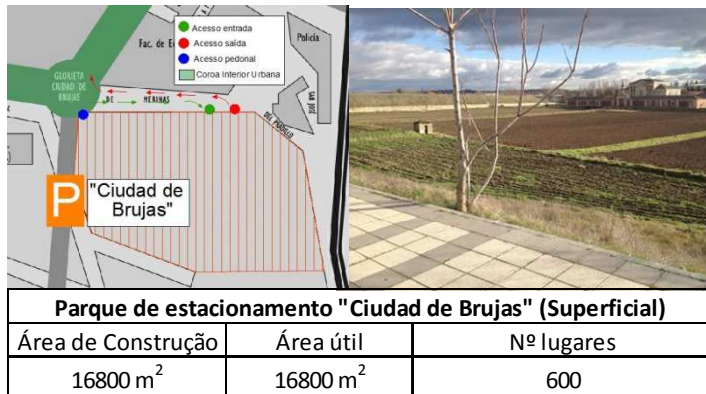


Figura 29 – Localização e características do parque de estacionamento “Alamedilla”

O parque de estacionamento “Ciudad de Brujas” estará situado a uma distância de 800 metros da “Plaza Mayor”, ponto mais central da cidade. Como já se referiu no **Ponto 3.10.7 – Mobilidade pedonal**, existe uma boa predisposição dos residentes salmantinos a percorrer distâncias até maiores do que 1 Km a pé, pelo que a localização do parque se pode considerar boa. Os utentes do parque de estacionamento que não estejam dispostos a caminhar até ao centro ou outras áreas da cidade, poderão utilizar o transporte público desde a mesma saída do parque. Este sistema “Park & Ride” ligará o parque “Ciudad de Brujas” com a rua “Gran Vía” (núcleo central da mobilidade em transporte público) mediante 3 linhas de autocarro. Além disso, passarão mais duas linhas com destino Oeste da cidade.



Figura 30 – Sistema “Park & Ride” no parque de estacionamento “Ciudad de Brujas”

## 4.2. Vias “Bus Way”, Fase 3

Na Fase 3 serão ordenadas várias vias do centro de Salamanca para trabalhar em regime de “Bus Way” (um total de 2,40 Km) nas quais será permitida a circulação de autocarros, táxis e residentes, com o objetivo de dar acessibilidade aos transportes públicos a esta zona da cidade.

### 4.2.1. “Gran Vía”, Fase 3

A rua “Gran Vía” (831 m) será fechada ao trânsito de viaturas privadas, passando a sua sinalização de Zona 30 (ver **Ponto 3.4 – Rua “Gran Vía”, Fase 2**) a “Bus Way”. Não serão necessárias obras de construção uma vez que já se previu na Fase 2 o seu futuro funcionamento como via para transporte público. Com esta solução a “Gran Vía” melhorará em termos de qualidade pedonal, sem deixar de lado a sua condição de núcleo central da mobilidade em transporte coletivo.

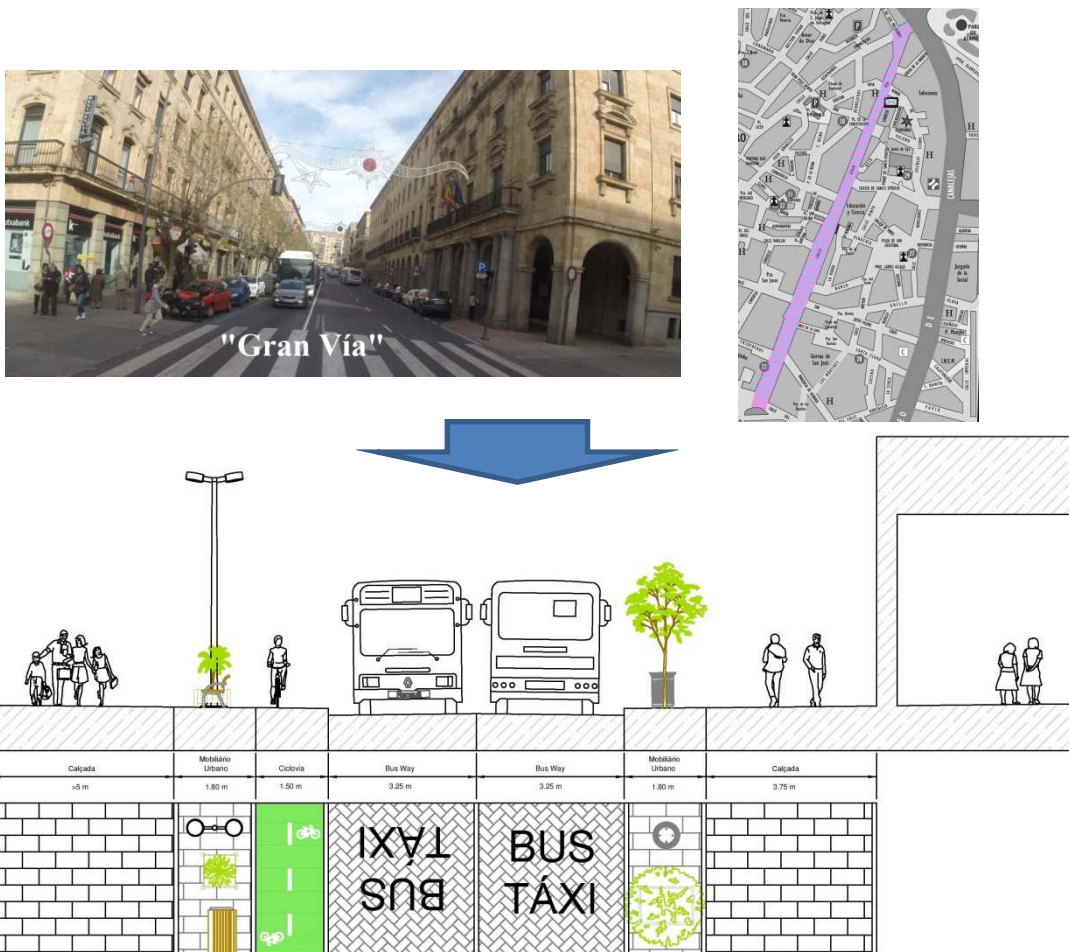


Figura 31 – Ordenamento da avenida “Mirat”, Bus Way, Fase 3

### 4.2.2. Corredor “San Pablo”, Fase 3

Este corredor será formado pelas ruas “Correhuela” (71 m), “Portales de Camiñas” (65 m), “Pozo Amarillo” (57 m), “Plaza del Mercado” (73 m), “Plaza Poeta Iglesias” (98 m), “San Pablo” (517 m) e “Arroyo de Santo Domingo” (358 m) e permitirá aos transportes públicos e táxis aceder ao centro da cidade, passando pela “Plaza Mayor”, núcleo central da vida cotidiana dos salmantinos.

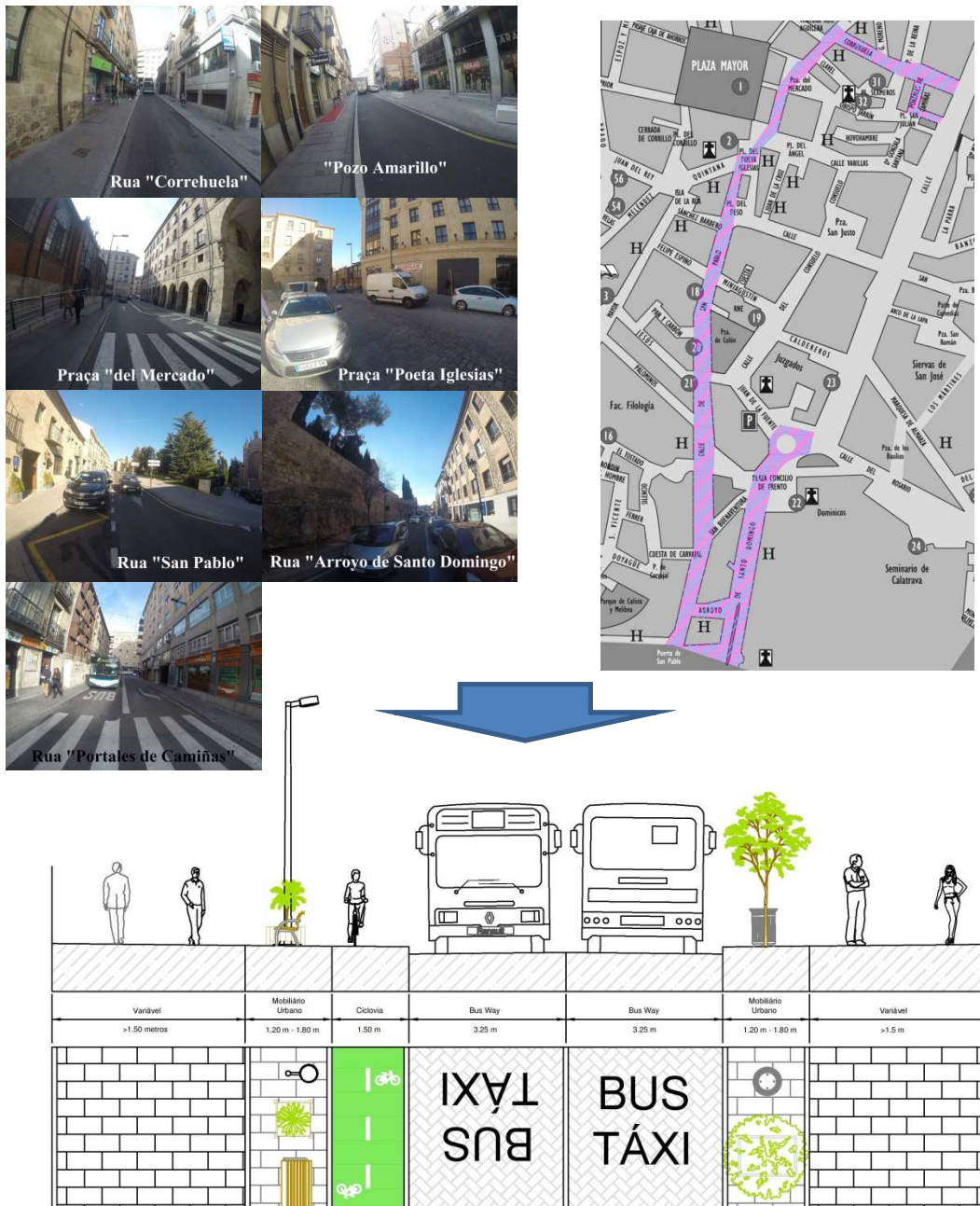


Figura 32 – Ordenamento do corredor “San Pablo”, Bus Way, Fase 3

### 4.2.3. Avenida “Mirat”, Fase 3

Após ser totalmente reconstruída devido à construção do parque de estacionamento em subterrâneo, a avenida “Mirat” (326 metros de comprimento) passou na Fase 1 a Zona 30 (ver **Ponto 2.3 – Avenida “Mirat”, Fase 1**) com duas faixas de circulação por sentido. Depois de ter funcionado durante três anos em regime de Zona 30 espera-se que os elevados níveis de tráfego tenham diminuído, passando a ser uma rua segura para peões e ciclistas. Nesta Fase 3 as duas faixas exteriores (que já na Fase 1 foram calculadas com largura de 3,25 m) passarão a funcionar como “Bus Way”, deixando as duas faixas centrais para trânsito dos restantes veículos.

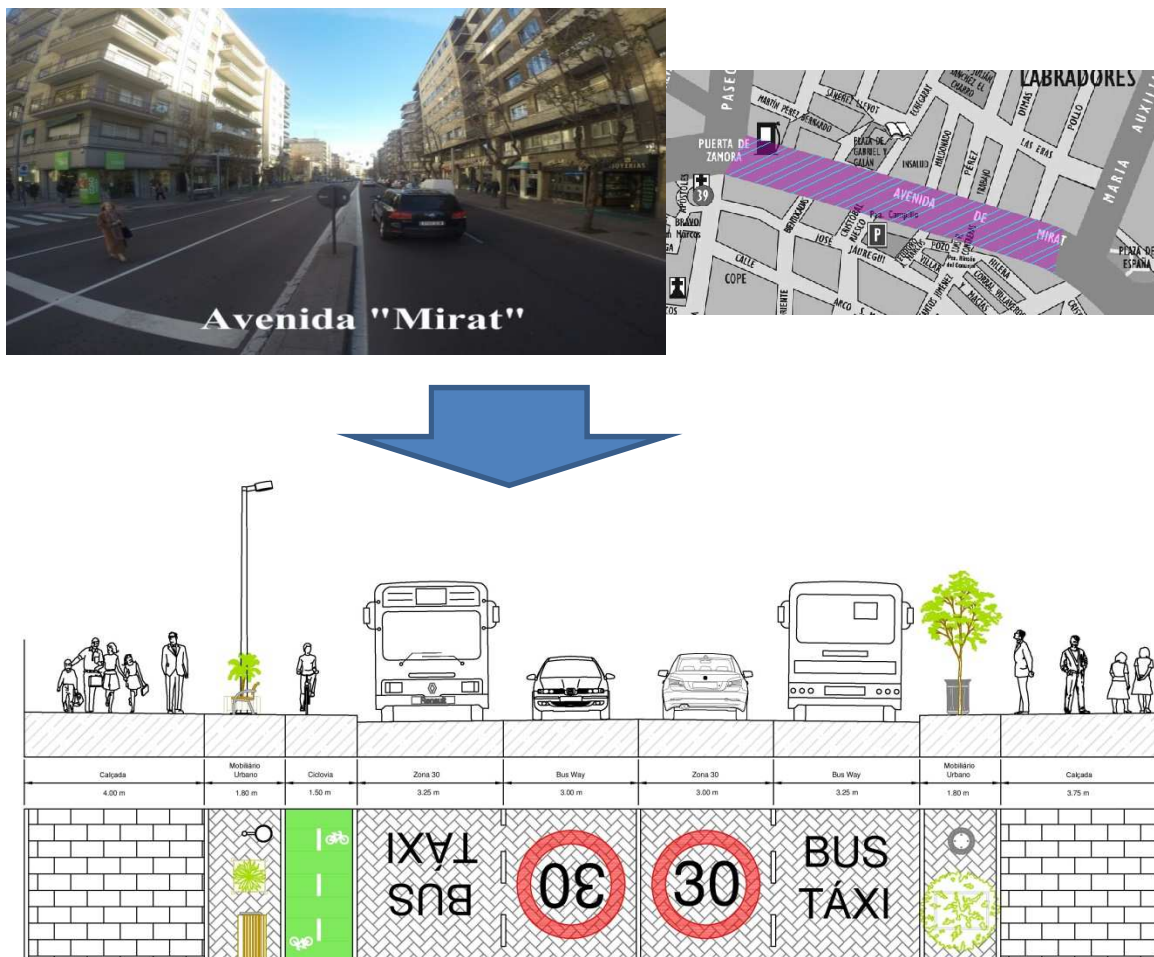


Figura 33 – Ordenamento da avenida “Mirat”, Bus Way, Fase 3

### 4.3. Ruas de uso misto, Fase 3

Na Fase 3 serão ordenadas um total de 29 ruas (3,06 Km de comprimento) nas quais atualmente está permitido o trânsito de veículos com o objetivo de pedonalizá-las. Estas ruas passarão a ser de uso misto de peões e ciclistas com prioridade pedonal.

As fotografias das ruas com maior largura ordenadas para uso misto com prioridade pedonal no projeto “Lazarillo de Tormes” foram apresentadas na **Figura 34**, e adotarão a solução apresentada na **Figura 1** (*Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas*).

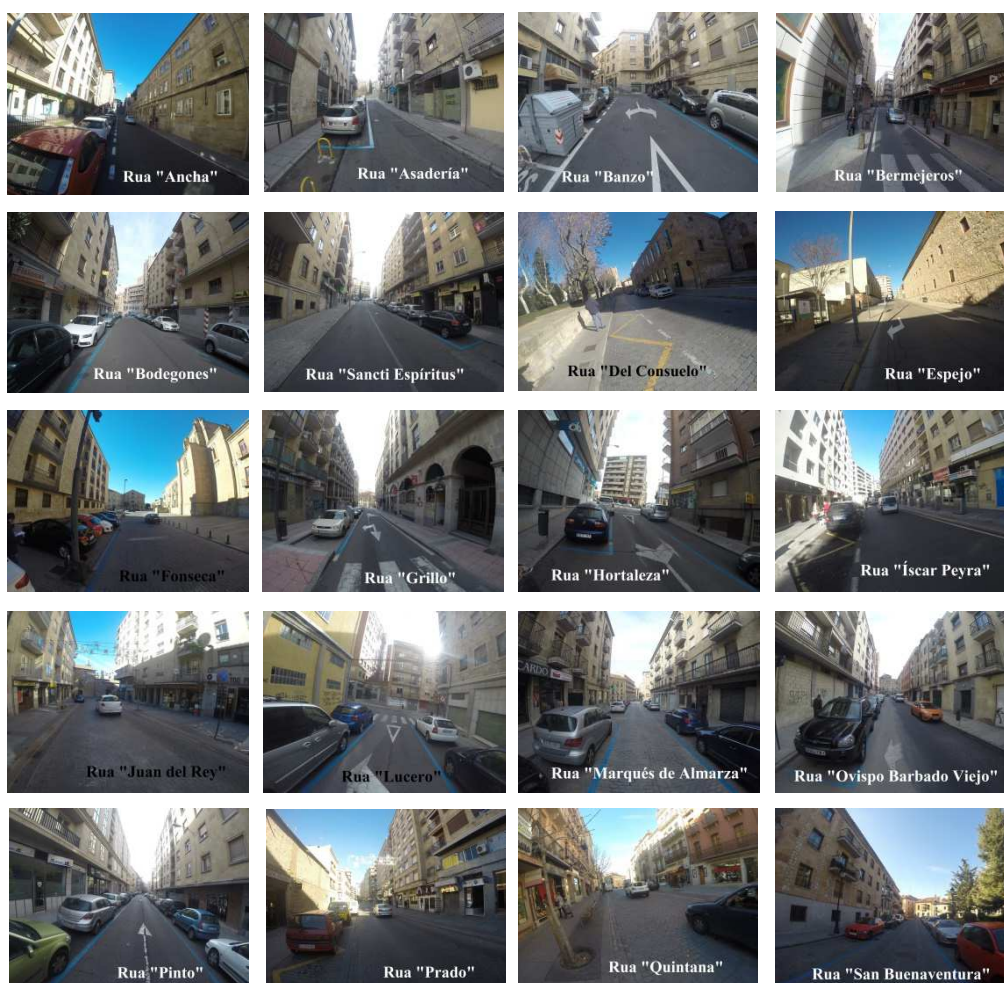


Figura 34 – Ruas de maior largura ordenadas para ruas de uso misto, Fase 3

As fotografias das ruas com secção estreita ordenadas para uso misto com prioridade pedonal no projeto “Lazarillo de Tormes” foram apresentadas na **Figura 35**, e adotarão a solução apresentada na **Figura 2** (*Ponto 1 – Seccões tipo das soluções adotadas*).



Figura 35 – Ruas com secção estreita ordenadas para ruas de uso misto, Fase 3

O **Quadro 14** apresenta as características e medidas das secções de cada rua ordenada para rua de uso misto com prioridade pedonal.

**Quadro 14 – Medidas das ruas ordenadas para uso misto com prioridade pedonal, Fase 3**

Nome da rua	Comprimento da rua (metros)	Largura da rua (metros)	Medidas adotadas em metros				
			Faixa lateral esquerda	Faixa mobiliário urbano esquerda	Faixa central	Faixa mobiliário urbano direita	Faixa lateral direita
"Ancha"	156,5	10	2,6	0	3	1,8	2,6
"Asadería"	35,2	7,6	1,7	1,2	3	0	1,7
"Banzo"	23,0	10,7	2,1	1,8	3	1,8	2
"Bermejeros"	158,8	7,8	1,75	1,5	2,8	0	1,75
"Bodegones"	184,2	11,6	2,5	1,8	3	1,8	2,5
"Cuesta de San Blas"	138,7	7	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"Cuesta de Sancti Espiritus"	179,5	13,4	2,5	1,2	6	1,2	2,5
"Del Cáliz"	42,5	11,1	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"Del Consuelo"	78,1	10,2	1,7	1,8	3,2	1,8	1,7
"Espejo"	65,6	13	3,1	1,8	3,2	1,8	3,1
"Fonseca"	149,1	21,2	>5	1,8	6	1,8	>5
"Grillo"	117,0	9,4	2,6	1,8	3	0	2
"Hortaleza"	73,4	10,5	1,5	1,8	3	1,8	1,5
"Íscar Peyra"	184,5	12,9	2,7	1,8	3,2	0	5,2
"Juan del Rey"	57,6	14,1	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"La Cerca"	54,6	6,4	1,7	0	3	0	1,7
"La Parra"	63,6	7,2	1,6	1	3	0	1,6
"Lucero"	92,6	10,2	2,4	1,2	3	1,2	2,4
"Marqués de Almarza"	207,4	11,2	2,9	1,2	3	1,2	2,9
"Ovispo Barbado Viejo"	63,4	11,7	3,4	1,8	3,2	0	3,3
"Pinto"	96,3	11,6	2,5	1,8	3	1,8	2,5
"Plaza Bretón"	121,5	7,6	1,7	1	3	0	1,9
"Plaza de la Parra"	50,6	5,3	1,25	0	2,8	0	1,25
"Prado"	95,5	14,2	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização e o mobiliário urbano				
"Quintana"	80,9	14,1	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"Ramón y Cajal"	193,9	8,6	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"San Buenaventura"	47,9	12,4	4,1	1,2	3	0	4,1
"San Justo"	171,8	6,6	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				
"Varillas"	78,2	5,6	Não será alterada a sua secção, apenas a sua sinalização				