



MUBi exige discussão pública sobre o projecto da Avenida Dr. Lourenço Peixinho

A propósito das recentes declarações do Presidente da Câmara Municipal de Aveiro ao Jornal Público sobre o projecto para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho e as condições para a circulação de bicicleta¹, lembramos que, ao contrário do que afirmou, não houve ainda qualquer discussão pública relativa a este projecto.

Houve, sim, apenas uma sessão de apresentação do PEDUCA - Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro, em 17 de Março de 2018, que contou com a participação de cerca de 200 cidadãos, tendo muitos deles manifestado as suas preocupações e descontentamento para com o que foi apresentado sobre a intervenção para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho, com especial ênfase na ausência de vias dedicadas para bicicleta e na proposta de via partilhada entre veículos de transporte público e bicicletas, tal como foi, aliás, amplamente destacado pela imprensa local e nacional:

«A requalificação da Avenida Lourenço Peixinho [...] tem em marcha um novo projecto. Mas o mesmo [...] recebeu críticas dos munícipes, que o intitularam de “superficial”. **As reclamações foram muitas, principalmente devido à projeção de uma via única destinada a ciclistas e transportes públicos,** [...]

Da plateia, onde estavam 200 pessoas, surgiram reclamações. [...] **E o maior número de críticas prendeu-se com a via comum para bicicletas e transportes públicos.»**

Jornal de Notícias, 18-03-2018, Projeto “superficial” da avenida desagradou²

«**Cidadãos e grupos cívicos torcem o nariz à possibilidade das bicicletas partilharem corredor com os transportes públicos** na avenida Dr Lourenço Peixinho e **reclamam uma via ciclável dedicada na avenida. É uma das principais conclusões do encontro** que assinalou o arranque da semana PEDUCA.»

Terranova, 19-03-2018, Cidadãos querem via ciclável exclusiva na avenida Dr. Lourenço Peixinho³

¹ Aveiro: Lançada petição a pedir uma ciclovia na Lourenço Peixinho, *Público*, 14-01-2019. <https://www.publico.pt/2019/01/14/local/noticia/lancada-peticao-pedir-ciclovia-lourenco-peixinho-1857547>

² Projeto “superficial” da avenida desagradou, *Jornal de Notícias*, 18-03-2018. https://drive.google.com/open?id=1k7rj_24HbROeV7eme3pP-AdZ_qOp8ZDh

³ Cidadãos querem via ciclável exclusiva na avenida Dr. Lourenço Peixinho, *Rádio Terranova*, 19-03-2018.

«com cerca de 200 pessoas na assistência [...] **A existência de vias partilhadas para transportes públicos e bicicletas mereceu contestação**»

Diário de Aveiro, 18-03-2018, Obras PEDUCA geram desconfiança na população⁴

«**sobressaiu a preocupação** com algumas das ideias traçadas em aspetos como a reorganização da circulação viária na avenida, bem como **a opção de não incluir ciclovias dedicadas**»

Notícias de Aveiro, 18-03-2018, Aveiro: Presidente da Câmara deixa a porta aberta a propostas e debates em torno do PEDUCA⁵

A bicicleta é um veículo universal, usada por pessoas com diferentes condições físicas e níveis de experiência e de todas as faixas etárias, desde crianças a idosos. Não se está a promover o seu uso e uma alternativa à utilização e presença excessiva do automóvel na cidade, ao obrigar os utilizadores de bicicleta a partilhar uma via com veículos pesados. Esta situação constitui um desincentivo à utilização da bicicleta na Avenida Dr. Lourenço Peixinho, especialmente entre potenciais novos utilizadores, para quem a pressão do tráfego motorizado e a insegurança rodoviária, efectiva e percebida, são factores particularmente críticos.

O princípio da homogeneidade de massa e velocidade dos utilizadores da estrada, um dos cinco pilares da estratégia de segurança sustentável⁶, não é respeitado por este projecto, pois existem diferenças significativas entre a massa e velocidade dos veículos que partilham o mesmo espaço na faixa de rodagem. Os manuais internacionais para o desenvolvimento de infraestruturas cicláveis referem explicitamente que as soluções de vias reservadas a veículos de transporte público partilhadas com velocípedes (corredores bus & bici) não são aconselhadas sob o ponto de vista da segurança e conforto dos utilizadores de bicicleta^{7,8,9}, existindo vários estudos científicos que demonstram os inconvenientes desta solução¹⁰.

<http://www.terranova.pt/noticia/politica/cidadaos-querem-ciclavel-exclusiva-na-avenida-dr-lourenco-peixinho>

⁴ Obras PEDUCA geram desconfiança na população, *Diário de Aveiro*, 18-03-2018.

<https://drive.google.com/open?id=1eELNGe7KZf8bgFAhDG6jTic45dOrWfeb>

⁵ Aveiro: Presidente da Câmara deixa a porta aberta a propostas e debates em torno do PEDUCA, *Notícias de Aveiro*, 18-03-2018.

⁶ SWOV Institute for Road Safety Research (2006), Advancing Sustainable Safety: National Road Safety Outlook for 2005-2020.

<https://www.swov.nl/en/publication/advancing-sustainable-safety-0>

⁷ ITDP: The Institute for Transportation and Development Policy, 31.2 Bicycle Infrastructure, *BRT Planning Guide*, Volume 7: Integration, 4th edition.

<https://brtguide.itdp.org/branch/master/guide/bicycle-and-pedicab-integration/bicycle-infrastructure>

⁸ National Association of City Transportation Officials (2016), Transit Street Design Guide: Shared Bus-Bike Lane.

<https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/transit-lanes-transitways/transit-lanes/shared-bus-bike-lane/>

A cidade de Dublin, por exemplo, tem em curso o projecto BusConnects¹¹ em que um dos propósitos é precisamente segregar totalmente a infraestrutura ciclável dos corredores BUS, através da implementação de mais de 200 kms de ciclovias dedicadas, de modo a evitar a partilha entre estes dois tipos de tráfego tão distintos e eliminar os inevitáveis conflitos entre autocarros, táxis, trotinetes e velocípedes.

Isto é ainda mais relevante tendo em conta que os condutores de velocípedes exibem frequências respiratórias 2 a 5 vezes mais elevadas que os condutores e passageiros de veículos motorizados¹², e que a concentração de gases e partículas prejudiciais à saúde humana (nomeadamente de NO₂) é cerca de 60% maior em corredores bus & bici do que em ciclovias segregadas¹³.

A bibliografia de referência sobre a matéria é também clara ao documentar que, e porque, é uma má prática colocar a circulação de bicicletas entre a via de tráfego automóvel e o espaço para o seu estacionamento^{14,15,16}. Isto é especialmente preocupante numa altura em que se exigem aos municípios responsabilidades no combate à sinistralidade rodoviária e medidas concretas e efectivas de redução do risco rodoviário, em especial sobre os utilizadores vulneráveis¹⁷.

⁹ Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (2012), Promoting cycling for everyone as daily transport mode (PRESTO), *Give Cycling a Push: Implementation Fact Sheet*, Infrastructure: Bicycles and Buses.

http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/06_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Bicycles_and_Buses.pdf

¹⁰ Tim De Ceunynck et al. (2017), Sharing is (s)caring? Interactions between buses and bicyclists on bus lanes shared with bicyclists, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 46, Part B, April 2017, pages 301-315.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847816303606>

¹¹ Transport for Ireland (2018), BusConnects Corridor Plans Will Reduce Journey Times For Commuters, Transport for Ireland, 12-12-2018.

<https://www.transportforireland.ie/busconnects-corridor-plans-will-reduce-journey-times-for-commuters/>

¹² A. Y. Bigazzi, M. A. Figliozzi (2014), Review of Urban Bicyclists' Intake and Uptake of Traffic-Related Air Pollution, *Transport Reviews*, Volume 34, 2014, pp. 221-245, doi: 10.1080/01441647.2014.897772.

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2014.897772>

¹³ P. MacNaughton, S. Melly, J. Vallarino, G. Adamkiewicz, J. D. Spengler (2014), Impact of bicycle route type on exposure to traffic-related air pollution, *Science of The Total Environment*, Volume 490, 2014, pp. 37-43, ISSN 0048-9697, doi: 10.1016/j.scitotenv.2014.04.111.

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969714006366>

¹⁴ CROW (2017), Design Manual for Bicycle Traffic.

[https://www.crow.nl/publicaties/design-manual-for-bicycle-traffic-\(1\)](https://www.crow.nl/publicaties/design-manual-for-bicycle-traffic-(1))

¹⁵ Mikael Colville-Andersen (2018), Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism.

<https://www.springer.com/us/book/9781610919395>

¹⁶ Transport for London (2014), Cycle lanes and tracks, *Streets toolkit: London Cycling Design Standards (LCDS)*, Chapter 4.

<https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/streets-toolkit#on-this-page-2>

¹⁷ PENSE 2020 — Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária, Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2017, *Diário da República*, 1.ª série - N.º 116 - 19 de junho de 2017.

<https://dre.pt/application/conteudo/107524708>

É ainda de lamentar a falta de visão, ou de coragem política, do Executivo Camarário, e a sua manifesta oposição às tendências mundiais e às reconhecidas boas práticas de mobilidade e urbanismo, ao não pretender optar por reduzir o espaço dos veículos motorizados, numa intervenção que marcará a Avenida durante décadas.

Recordamos que, já em 2009, a Associação Comercial de Aveiro, tendo levado em consideração as preocupações manifestadas pelos comerciantes, debates sobre a Avenida, opiniões de personalidades públicas e manifestações da comunidade, recomendava vias dedicadas para bicicletas, redução do volume de tráfego automóvel e estreitamento das faixas de rodagem para uma única via de circulação em cada sentido, na Avenida Dr. Lourenço Peixinho¹⁸.

Acrescentamos, ainda, que são particularmente graves as declarações sobre a baixa frequência de veículos de transporte colectivos na Avenida Dr. Lourenço Peixinho, tendo em conta que todos os autocarros da concessão camarária à Aveirobus¹⁹, exceptuando a linha 12, bem como provavelmente todas as ligações intermunicipais, atravessam diariamente a avenida, e que a insatisfação por parte dos cidadãos relativamente à escassez da oferta é a mais elevada do país no conjunto de cidades analisadas pela DECO no ano passado²⁰.

Posta a inexistência, até ao momento, de discussão pública sobre o projecto para a Avenida no âmbito do PEDUCA, os vários problemas identificados na solução proposta pela autarquia e as preocupações e descontentamentos manifestados por um conjunto alargado de cidadãos e organizações cívicas, a MUBi considera fundamental que se proceda em breve à discussão pública da intervenção. Estando esta em fase de projecto, apenas por falta de vontade política tal não seria possível, com os consequentes prejuízos para o projecto, a avenida e a cidade de Aveiro.

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Secção Local de Aveiro

<https://mubi.pt/aveiro/>

<facebook.com/mubiaveiro>

16 de Janeiro de 2019

¹⁸ Associação Comercial de Aveiro (2009), A Avenida vende? Apresentação do Projecto para alteração da Av. Dr. Lourenço Peixinho em Aveiro.

<http://www.acaveiro.pt/wp-content/uploads/2017/08/AVENIDA-Apresenta%C3%A7%C3%A3o-do-Projecto.pps>

¹⁹ Aveirobus (2019), Circuito Urbano: Mapa da Rede.

<http://www.aveirobus.pt/circuito-urbano#mapa-rede>

²⁰ DECO Proteste (2018), Transportes públicos ineficazes em 6 cidades, 24-04-2018.

<https://www.deco.proteste.pt/familia-consumo/orcamento-familiar/noticias/transportes-publicos-ineficazes-em-6-cidades>