



Parecer e contributo da MUBi para o Estudo Prévio do projecto de requalificação do Rossio

O Estudo Prévio do projecto de requalificação do Rossio, bem como os estudos técnicos de base que o acompanham, carecem de elementos fundamentais e apresentam graves deficiências que invalidam a conclusão chave da autarquia sobre a necessidade de um parque de estacionamento nesta zona central da cidade.

Especificamente, o estudo de Procura de Estacionamento Automóvel e o estudo de Tráfego Automóvel não têm em consideração as indicações do Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro (PIMTRA)¹, do Plano Municipal de Mobilidade de Aveiro (PMMA), do Plano Director Municipal (PDM) de Aveiro², da Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Aveiro³, nem do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro (PEDUCA)⁴, não existindo sequer, qualquer referência a estes documentos estratégicos para o planeamento urbano e de mobilidade no município.

Todo o projecto é baseado no modelo obsoleto da dependência do excessivo recurso ao automóvel, com os conhecidos elevados custos que esta acarreta para indivíduos e sociedade. Os estudos conduzidos pela autarquia focaram-se somente na procura de estacionamento e de tráfego automóvel, ignorando por completo outros modos de deslocação, como se o automóvel fosse o único meio de transporte que permite aos residentes e turistas acederem ao Rossio e ao Bairro da Beira Mar, e como se o objectivo fosse levar para lá carros ao invés de pessoas.

No Estudo de Procura de Estacionamento, a única alternativa considerada à utilização do automóvel no acesso ao coração da cidade, é a utilização do automóvel! Nos inquéritos

¹ Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro (2012-2014), Plano Intermunicipal de Mobilidade e Transportes da Região de Aveiro.
http://www.regiaodeaveiro.pt/PageGen.aspx?WMCM_PaginaId=29299&projectId=25&pastaDocumentosId=33159

² Câmara Municipal de Aveiro (1995 e 2017-2018), Plano Director Municipal de Aveiro.
http://www.cm-aveiro.pt/pages/673?folders_list_25_folder_id=329

³ Câmara Municipal de Aveiro (2016), *Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Aveiro: Proposta de Delimitação - Memória Descritiva e Justificativa*. [Aprovada pela Assembleia Municipal de Aveiro, na reunião da Sessão Ordinária de 9 de setembro de 2016]
http://www.cm-aveiro.pt/cmaveiro/uploads/writer_file/document/321/proposta_de_delimitacao_da_area_de_reabilitacao_urbana.pdf

⁴ Câmara Municipal de Aveiro (2015?), PMUSA - Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Aveiro.
http://www.cm-aveiro.pt/cmaveiro/uploads/writer_file/document/130/04_pmusa_e_anexos.pdf

realizados apenas são postas as questões de a que custo e com que proximidade estão as pessoas dispostas a estacionar o carro. Num projecto com impacto nas futuras décadas, foram renegadas totalmente opções de mobilidade ambiental, social e economicamente mais sustentáveis, quando todas as indicações e recomendações preconizam que estas devem ser as opções privilegiadas a par da redução do recurso ao automóvel.

Este estudo conclui que, consequente do principal motivo para a escolha do lugar de estacionamento ter sido a proximidade do destino, existe pouca predisposição para utilização dos parques de estacionamento existentes subutilizados na proximidade. Esta conclusão é absurda. É óbvio que havendo lugares de estacionamento perto do destino, as pessoas optam por estes.

Apesar do Estudo de Procura de Estacionamento abordar os motivos das deslocações, sendo que 73% dos condutores que estacionam no Rossio o fazem por motivos de lazer, não analisa relações das características das deslocações com a predisposição para a utilização de outros modos de transporte e nem, sequer, para a utilização dos parques de estacionamento existentes na proximidade. Um trabalho desenvolvido pela Universidade de Tecnologia de Eindhoven⁵ concluiu que 43% dos condutores em deslocações por razões de lazer (compras não semanais ou actividades sociais) estão dispostos a caminhar 400 ou mais metros entre o local de estacionamento e o seu destino, sendo que 35% estão dispostos a caminhar mais de 500 metros. Tendo observado, ainda, que 19% dos condutores que se deslocam por outros motivos estão dispostos a caminhar 400 ou mais metros. Do que se conclui que os parques de estacionamento do Fórum, da Praça Marquês de Pombal, do Edifício Ana Vieira e do Mercado Manuel Firmino, a 300, 450, 500 e 550 metros do Rossio⁶, respectivamente, são opções presentemente viáveis, e a custo praticamente zero, para retirar espaço de estacionamento do Rossio.

Na estimativa de procura do novo parque de estacionamento, o estudo contabiliza que, no dia e hora de maior procura, o novo parque captará 97 dos automóveis presentemente estacionados legalmente na zona do Bairro da Beira Mar para além do Rossio (74 desses, a norte do Canal de São Roque), criando, assim, novos lugares vagos que atrairão outros tantos carros para o centro da cidade, com os sobejamente conhecidos efeitos nefastos a diversos níveis. Estima, ainda, que o parque atrairá, adicionalmente a isso, 23 automóveis que actualmente estacionam fora desta área.

Estes 120 (97+23) automóveis e os 45 ($123 \times (73\% \times 43\% + 27\% \times 19\%)$) que estacionam no Rossio e estão dispostos a utilizar os parques existentes na proximidade, totalizam 165 lugares de estacionamento, dos 263 do novo parque, 63%, que a autarquia só consegue

⁵ P. van der Waerden, H. Timmermans, M. de Bruin-Verhoeven (2017), Car drivers' characteristics and the maximum walking distance between parking facility and final destination, *Journal of Transport and Land Use*, 10(1), pp. 1-11.

<https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/download/568/832>

⁶ Distâncias dos percursos a pé entre os respectivos parques de estacionamento e o Jardim do Rossio, obtidas no Google Maps.

justificar pela necessidade de viabilidade económica da exploração comercial do parque de estacionamento.

Contrariamente ao que a Câmara tem afirmado publicamente, o actual estacionamento ilegal na zona da Beira Mar tem uma contribuição diminuta para a justificação da necessidade de construção do parque subterrâneo. De acordo com as estimativas do estudo, dos 263 lugares de estacionamento do parque, apenas 28 (10.6%), e durante o dia e hora de maior procura de estacionamento, serão procurados por carros presentemente estacionados ilegalmente na zona.

É ainda de salientar a evidente contradição entre o que é referido na secção ‘5 Acessibilidade em Transporte Colectivo’ do Estudo de Tráfego e na secção ‘5 Oferta e Procura de Estacionamento na Envolvente’ do Estudo de Procura de Estacionamento. No primeiro caso, é descrito que as duas paragens de transporte colectivo mais próximas se encontram na Avenida Dr. Lourenço Peixinho, a uma distância de cerca de 350 metros, e conclui-se que *“a envolvente ao Largo do Rossio se encontra bem servida por transportes colectivos rodoviários urbanos, podendo os visitantes aceder ao Largo do Rossio em transporte colectivo se assim o desejarem”*. No entanto, no segundo caso quando se trata dos parques do Fórum de Aveiro e da Praça Marquês de Pombal, o Estudo de Procura de Estacionamento afirma que *“a distância dos parques de estacionamento ao Largo do Rossio poderá invalidar a sua utilização”*.

Estes estudos ignoram completamente outros projectos de mobilidade do PEDUCA, nomeadamente a implementação do sistema de bicicletas partilhadas⁷ e o programa de sensibilização para os modos activos (suaves)⁸, os impactos que eles potencialmente terão e a realização dos indicadores de desempenho assumidos pela própria autarquia na candidatura a financiamento.

Ignoram, ainda, e contrariam a intenção do Governo de durante a próxima década *“promover a transferência do veículo motorizado individual para os modos mais sustentáveis”*⁹ e reduzir a presença de automóveis nos centros das cidades^{10,11}. Ignoram,

⁷ Câmara Municipal de Aveiro, Implementação do sistema de bicicletas partilhadas.
http://www.cm-aveiro.pt/pages/706?poi_id=36

⁸ Câmara Municipal de Aveiro, programa de sensibilização para os modos suaves.
http://www.cm-aveiro.pt/pages/706?poi_id=35

⁹ Governo Português (2019), Plano Nacional de Investimentos 2030: Relatório.
<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=6a7f9f8a-f2f4-4c3b-8d65-e10bb0906474>

¹⁰ Governo Português (2018), Plano Nacional de Investimentos 2030, Mobilidade e Transportes Públicos.
<http://www.portugal2030.pt/wp-content/uploads/2017/10/PNI2030-SessaoMobilidadeTransportesPublicos.pdf>

¹¹ Governo Português (2019), Roteiro para a Neutralidade Carbónica, Anexo Técnico: Mobilidade e Transportes.
<http://participa.pt/downloadp.jsp?pFile=543075>

também, o objectivo governamental de Portugal alcançar dentro de uma década a actual repartição modal da bicicleta na Europa de 7-8%¹².

Tratando-se de um projecto para várias décadas, é incompreensível que conceitos como a mobilidade partilhada¹³, a mobilidade como um serviço (MaaS: Mobility-as-a-Service)¹⁴ e os novos serviços de logística urbana¹⁵, não sejam sequer mencionados, sendo estes já uma realidade um pouco por todo o mundo e também no nosso país. A crescente popularidade destes novos serviços e dos modos activos de deslocação, pedonal e bicicleta, assim como novas alternativas mais sustentáveis, por exemplo trotinetes eléctricas, têm vindo a contribuir para a redução da necessidade de posse e estacionamento de automóveis particulares.

O Estudo Prévio somente considera e modela dois cenários: 1) sem intervenção e 2) construção do parque de estacionamento automóvel subterrâneo no Jardim do Rossio. Falha rotundamente ao não contemplar e avaliar outras opções mais concordantes com as boas práticas actuais de mobilidade e urbanismo, tais como parques periféricos e dissuasores, ou mesmo a optimização e rentabilização dos vários parques de estacionamento automóvel subutilizados já existentes no centro da cidade.

Este projecto carece de uma política e estratégia de mobilidade sustentável, não existindo qualquer enquadramento com o planeamento e ordenamento da cidade de Aveiro, sendo omissa no que respeita à inserção da obra e dos seus impactos no funcionamento da circulação rodoviária global e do sistema de mobilidade como um todo.

Note-se, ainda, que a informação relativa aos fluxos pedonais foi recolhida em dias específicos do mês de dezembro, representando uma evidente sub-amostragem das deslocações a pé e totais na zona.

¹² Governo Português (2018), Portugal Ciclável 2030.

<http://participa.pt/downloadp.jsp?pFile=438982>

¹³ U.S. Department of Transportation (2016), *Shared Mobility: Current Practices and Guiding Principles*.

<https://ops.fhwa.dot.gov/publications/fhwahop16022/fhwahop16022.pdf>

¹⁴ Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (2018), *Mobility-as-a-Service and changes in travel preferences and travel behaviour: a literature review*.

<https://english.kimnet.nl/publications/documents-research-publications/2018/09/17/mobility-as-a-service-and-changes-in-travel-preferences-and-travel-behaviour-a-literature-review>

¹⁵ McKinsey & Company (2014), Travel, Transport and Logistics, *Same-day delivery: The next evolutionary step in parcel logistics*.

<https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/same-day-delivery-the-next-evolutionary-step-in-parcel-logistics>

Apagar o fogo com gasolina



O Estudo de Tráfego refere explicitamente na secção ‘4.3 Procura Futura’ que “a *construção do parque de estacionamento induzirá a um aumento de viagens que atualmente não passam na rede modelada*”, através do incremento em mais de 150% na oferta de lugares disponíveis. Este fenómeno de procura induzida, bem documentado na literatura científica¹⁶,¹⁷, demonstra que a proposta actual do projecto de requalificação do Rossio constitui um incentivo ainda maior à utilização do automóvel como meio preferencial de transporte, o que acarreta enormes custos em termos sociais, ambientais, de saúde e económicos para a comunidade aveirense e para a sociedade em geral^{18,19}.

A estes custos, acresce ainda o que é indicado na nota de imprensa relativa ao Estudo Prévio²⁰, a qual aponta para a construção de uma nova Ponte da Eclusa sobre o Canal das Pirâmides e uma nova rotunda no enfiamento da dupla-ponte, com o valor total de 1,2 milhões de euros suportados pela Câmara Municipal de Aveiro, por forma a satisfazer o maior fluxo de tráfego automóvel decorrente do aumento de oferta de estacionamento.

¹⁶ McCahill, C. T., Garrick, N., Atkinson-Palombo, C., & Polinski, A. (2016). Effects of Parking Provision on Automobile Use in Cities: Inferring Causality. *Transportation Research Record*, 2543(1), 159–165. <https://doi.org/10.3141/2543-19>

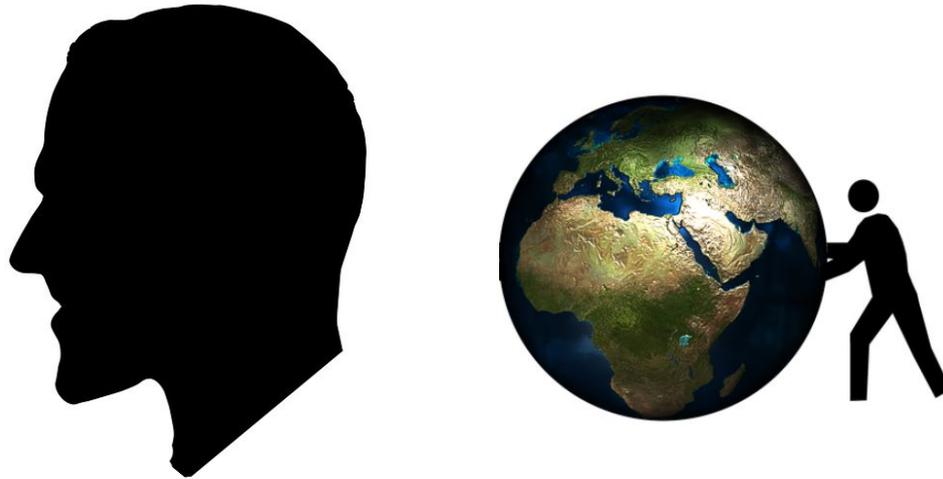
¹⁷ Hess, D. B. (2001). Effect of Free Parking on Commuter Mode Choice: Evidence from Travel Diary Data. *Transportation Research Record*, 1753(1), 35–42. <https://doi.org/10.3141/1753-05>

¹⁸ Shoup, Donald. (1997). The High Cost of Free Parking. *Journal of Planning Education and Research*, 17, 3-20. <https://doi.org/10.1177%2F0739456X9701700102>

¹⁹ Taylor, Elizabeth. (2014). Rethinking a Lot: The Design and Culture of Parking. *Urban Policy and Research*, 32:2, 246-250. <https://doi.org/10.1080/08111146.2014.898231>

²⁰ Câmara Municipal de Aveiro - Gabinete do Presidente (2019), Nota de Imprensa N.º 3, de 3 de janeiro de 2019, Estudo Prévio do Projeto de Qualificação do Rossio (Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro). http://www-qa.cm-aveiro.pt/cmaveiro/uploads/document/file/9056/ni_3_03jan19.pdf

Contra o mundo



A proposta de construção de um parque de estacionamento no centro da cidade de Aveiro está em claro contraciclo com as estratégias adoptadas internacionalmente de redução de tráfego motorizado e de oferta de estacionamento nos núcleos urbanos, cujos propósitos visam minimizar o espaço público destinado ao automóvel particular, proteger os utilizadores vulneráveis, reduzir os gases com efeitos de estufa e partículas tóxicas para a saúde humana, bem como aumentar a taxa modal de utilização dos transportes colectivos e modos activos de deslocação, com todos os benefícios daí decorrentes.

Esta tendência crescente de remover automóveis dos centros urbanos está a decorrer um pouco por todo o mundo^{21,22} com vantagens inequívocas do ponto de vista da vivência urbana, comércio local e sistema de mobilidade. As recomendações e melhores práticas internacionais de mobilidade sustentável estabelecem que a existência de parques de estacionamento automóvel deve ocorrer nas zonas periféricas da cidade, em conjugação com uma política integrada de transportes que permitam a transferência para outro modo na recta final da viagem até ao centro urbano - os denominados *Park & Ride*²³.

Por exemplo em Oslo, com o objectivo de reduzir as emissões de gases de estufa em 50% até 2030 e a 0 em 2050, o município decidiu criar uma zona totalmente livre de carros com

²¹ Lots to lose: how cities around the world are eliminating car parks, *The Guardian*, 27-09-2016. <https://www.theguardian.com/cities/2016/sep/27/cities-eliminating-car-parks-parking>

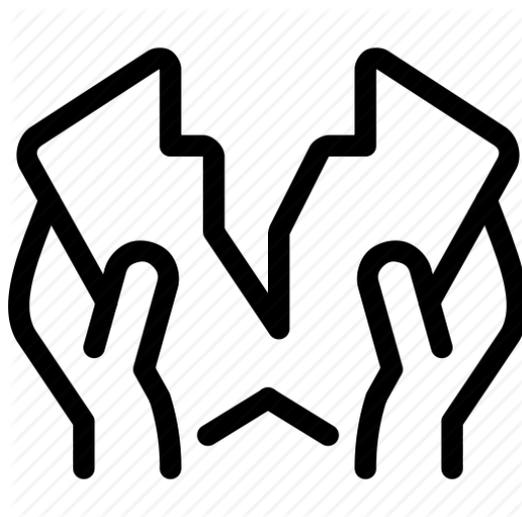
²² 13 cities that are starting to ban cars, *World Economic Forum*, 02-03-2018. <https://www.weforum.org/agenda/2018/03/13-cities-that-are-starting-to-ban-cars>

²³ Manns, Jonathan. (2010). Park-and-Ride: Politics, Policy and Planning. *Town and country planning: the quarterly review of the Town and Country Planning Association*, 144-148.

uma dimensão de 1.9 km² no centro da cidade, em linha com o acontece em outras cidades europeias como Estrasburgo, Friburgo e Nuremberga²⁴

Há vários projectos executados com sucesso noutros locais, que demonstram formas mais eficazes de lidar com o excesso de procura de estacionamento automóvel, nomeadamente através da implementação de tarifas dinâmicas. Em São Francisco por exemplo, com a aplicação de uma estratégia de preço variável foi possível reduzir em 43% o tempo de procura por um lugar de estacionamento, diminuir as emissões de CO₂ e a distância percorrida em aproximadamente 30% e reduzir o volume de tráfego motorizado em cerca de 8%²⁵.

Contra decisões e compromissos dos órgãos autárquicos



O Estudo Prévio vai contra os compromissos assumidos pelo município através do Pacto de Autarcas, aprovado pelo Executivo Camarário e pela Assembleia Municipal de Aveiro em 23 de Junho de 2014²⁶, com 36 votos favoráveis e uma abstenção, e que assume “*diminuindo a dependência do transporte individual*”. A proposta não tem, ainda, em consideração que “*A criação de modelos de gestão do estacionamento pode também ser utilizada como um instrumento de gestão e controle da procura de transporte individual.*”²⁷.

²⁴ Rydningen, Ulf & Celine Høyenes, Rebecca & Wisth Kolltveit, Lars. (2017). Oslo 2019: a car-free city centre. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, pp 3-16, vol 226. doi: 10.2495/sdp170011. <https://www.witpress.com/Secure/elibrary/papers/SDP17/SDP17001FU1.pdf>

²⁵ San Francisco Municipal Transportation Agency (2014), *SFpark: Pilot Project Evaluation Summary*. http://sfpark.org/wp-content/uploads/2014/06/SFpark_Eval_Summary_2014.pdf

²⁶ Assembleia Municipal de Aveiro (2014), Acta n.º 13: Sessão Ordinária de Junho, 2.ª Reunião de 23/06/2014.

<http://www.cm-aveiro.pt/cmaveiro/uploads/document/file/3807/acta132014.pdf>

²⁷ Câmara Municipal de Aveiro (2014), *Plano de Ação para a Energia Sustentável - Aveiro*. Otimização da vertente energética e climática do planeamento urbano, p. 88. Otimização da mobilidade profissional e pendular, p. 91.

Vai também contra a Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Aveiro: Proposta de Delimitação - Memória Descritiva e Justificativa, aprovada pelo Executivo Camarário e pela Assembleia Municipal de Aveiro em 9 de Setembro de 2016, que, nos seus Objectivos Estratégicos indica explicitamente “*Garantir maior equilíbrio entre os modos de transporte*” e a “*diminuição do tráfego automóvel*”²⁸.

Conclusões e recomendações

Contra as reconhecidas boas práticas de urbanismo e de mobilidade e as indicações e recomendações comunitárias e nacionais, com as falhas e debilidades dos estudos conduzidos, e na ausência de uma justificação técnica válida da necessidade de um parque de estacionamento automóvel no Rossio, a autarquia não pode avançar com a sua construção.

Deverá realizar um verdadeiro estudo de mobilidade da área, enquadrado numa estratégia de mobilidade mais global e no planeamento e ordenamento da cidade, contemplando todos os modos de transporte e adoptando a hierarquia de prioridades da mobilidade sustentável, privilegiando as deslocações a pé, em bicicleta e em transportes públicos.

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Secção Local de Aveiro

<https://mubi.pt/aveiro>

<facebook.com/mubiaveiro>

31 de Janeiro de 2019

²⁸ Câmara Municipal de Aveiro (2016), Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Aveiro: Proposta de Delimitação - Memória Descritiva e Justificativa.

http://www.cm-aveiro.pt/cmaveiro/uploads/writer_file/document/321/proposta_de_delimitacao_da_area_de_reabilitacao_urbana.pdf