

## **Proposta de “Perfil Tipo” para a futura Avenida Dr Lourenço Peixinho**

No seguimento dos planos apresentados pelo Município de Aveiro para a requalificação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho e da contestação gerada em torno de algumas opções questionáveis do referido projecto, a Associação Ciclaveiro apoiando-se nas várias orientações técnicas nacionais e internacionais, vem apresentar uma proposta de um Perfil Tipo para a Avenida Dr. Lourenço Peixinho que visa colmatar as falhas mais evidentes.

Na proposta que apresentamos partimos dos princípios básicos da hierarquia de tomada de decisão nas medidas de redução do perigo rodoviário e melhoria das condições de mobilidade urbana, nomeadamente:

- 1) Redução do volume e velocidade de tráfego motorizado.
- 2) Tratamento de intersecções e pontos críticos de forma a aumentar a segurança de todos os utilizadores.
- 3) Distribuição do espaço de forma equitativa privilegiando os modos de transporte activos (pedonal e ciclável) e os transportes públicos.

Investir na mobilidade e nos modos de transporte activos e suaves não significa gastar mais, muito pelo contrário, é uma oportunidade de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e a sustentabilidade do território reduzindo os custos indirectos da excessiva utilização do automóvel particular. Uma maior utilização da bicicleta como meio de transporte traz inúmeros benefícios à sociedade em geral, para além das vantagens imediatas no âmbito da mobilidade em si.

Convém aqui recordar que estes princípios orientadores foram já abordados num documento com 52 sugestões enviado pela Associação Ciclaveiro à Câmara Municipal de Aveiro em Janeiro de 2016 no âmbito da Participação Pública para a Revisão do PDM (Plano Director Municipal), por forma a contribuir para que a utilização da bicicleta em Aveiro se torne verdadeiramente uma opção de transporte segura, cómoda, conveniente, desejável e comum, de modo a que Aveiro se possa tornar nos próximos 10 anos num modelo a nível nacional em termos de mobilidade ciclável e sustentável, com os benefícios sociais, económicos, ambientais, de qualidade de vida e de saúde pública para todos daí provenientes.

Assim, espera-se que a autarquia aproveite esta vaga de operações apoiadas no financiamento captado no âmbito do PEDUCA para integrar uma série de opções que permitam a reconversão deste paradigma ultrapassado e centrado nos transportes motorizados individuais.

No sentido de clarificar e ilustrar os argumentos relativos aos pontos que consideramos críticos fazemos de seguida um comparativo entre o plano apresentado pela autarquia e um Perfil Tipo elaborado pela Associação Ciclaveiro.

# 1- Perfil proposto pela autarquia na apresentação dos projectos PEDUCA em 10 de Julho de 2017 e 17 de Março de 2018

## a) Faixa BUS encaixada entre o estacionamento e a faixa de circulação rodoviária

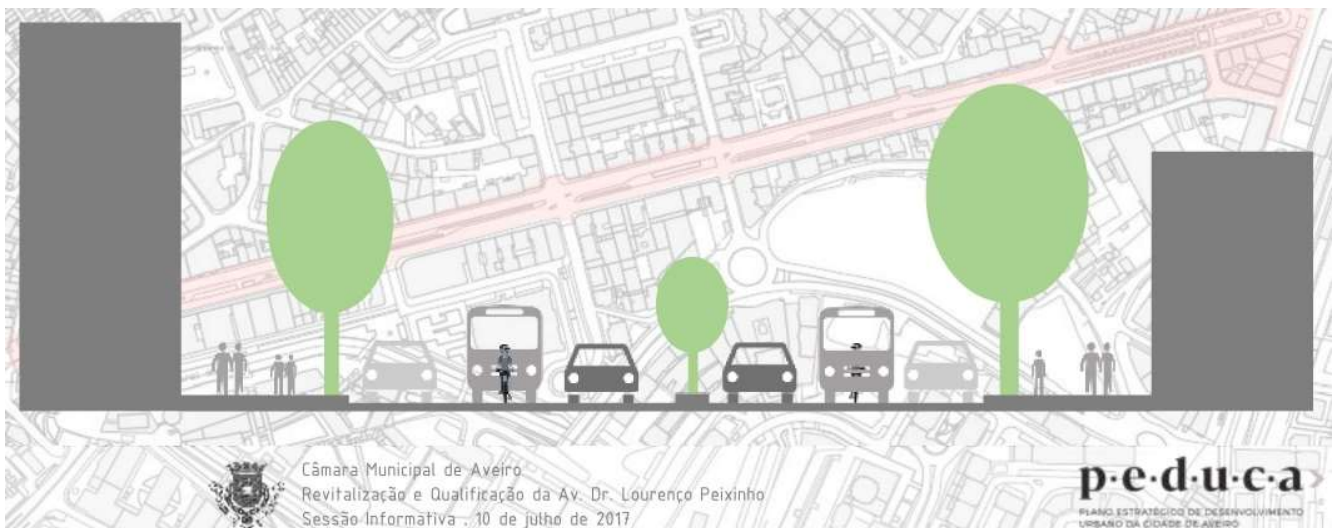
- Obriga a constantes atravessamentos da faixa BUS por parte dos automobilistas provocando imobilizações e atrasos.
- É um estímulo ao estacionamento ilegal em segunda fila.

## b) Faixa BUS partilhada com bicicletas

- Solução que não tem paralelo noutras cidades nacionais, comprovadamente perigosa e desencorajadora da utilização da bicicleta devido à pressão que é sentida pelos ciclistas.
- Uma faixa BUS pressupõe garantir fluidez aos transportes públicos e não sujeitá-los à partilha do espaço com outros meios de transporte mais lentos.

## c) Faixa de bicicletas paralela à zona de estacionamento automóvel

- Circulação de bicicletas na zona de abertura de portas dos automóveis propicia a acidentes.



Este três factores conjugados resultam num benefício claro à circulação automóvel em detrimento dos modos suaves, subvertendo os princípios básicos do planeamento destas infra-estruturas em meio urbano.

Dado o panorama actual desta artéria, poderá dizer-se que uma faixa dedicada aos transportes colectivos é sem dúvida uma inovação, contudo, nesta disposição, tem todo o potencial para se tornar numa segunda fila de estacionamento automóvel, à semelhança do que acontece actualmente. Esta situação hipotética e empírica, caso se verifique, diminuirá a fluidez do transporte colectivo que terá que continuar a competir com o trânsito automóvel.

Mais grave ainda seria a partilha de uma via de transportes coletivos com bicicletas, situação que é totalmente desadequada e apenas tolerável quando não se prevê qualquer intervenção na infra-estrutura que permita o seu reperfilamento. Neste caso concreto, uma vez que está previsto um novo desenho de toda a avenida, seria completamente despropositado optar por esta solução.

## 2 - Proposta CICLAVEIRO de “Perfil Tipo”

A proposta do perfil a seguir apresentada, tem por base uma distribuição equilibrada do espaço, garantindo as mesmas condições de segurança e fruição a todos os modos de transporte, mas facilitando o acesso aos espaços (comerciais/serviços/habitação) ao modos suaves de mobilidade. Primeiro o espaço é atribuído às pessoas, depois às bicicletas, depois transportes públicos, depois a circulação automóvel e por fim ao estacionamento automóvel.

### a) Passeios com, pelo menos, 4m de largura

- o dobro do actual

### b) Ciclovia em sítio próprio, imediatamente a seguir ao passeio

- com delimitação visual e física inequívoca (árvores/canteiros/etc)

### c) Faixa BUS exclusiva

- Redução de atrasos e bloqueios por estacionamento ilegal
- Aumento da competitividade dos transportes públicos face ao automóvel.

### d) Via de circulação automóvel em posição central na faixa de rodagem

- Anula os atravessamentos da faixa BUS para aceder ao estacionamento.

### e) Estacionamento automóvel junto ao separador central

- Acesso de automóveis ao estacionamento apenas interfere com o tráfego automóvel (via contígua).
- Acesso de peões (condutores/passageiros) faz-se pelo separador central e passadeiras, reduzindo os atravessamentos da ciclovia e faixa BUS.
- Estacionamento à esquerda da faixa de rodagem desincentiva estacionamento ilegal em segunda fila.

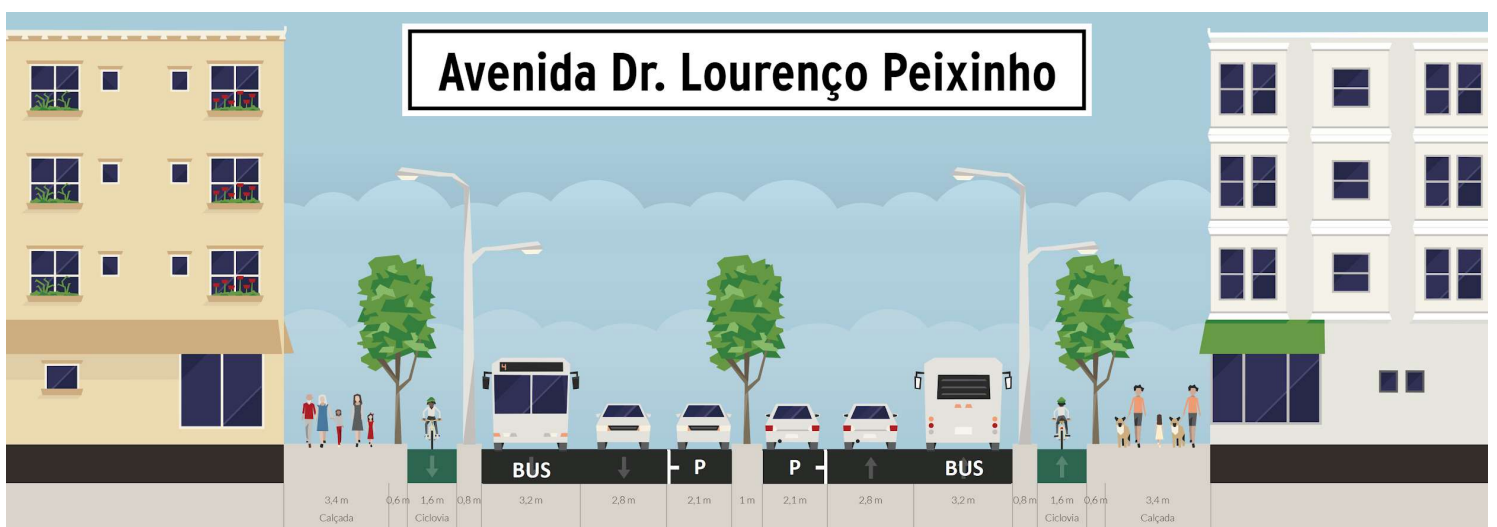


Imagem 1 - Perfil tipo proposto

## f) Zonas de paragens BUS e outros equipamentos

- As zonas de paragens e outros equipamentos deverão encontrar-se desfasadas (nos dois sentidos da faixa de rodagem)
- Na faixa onde se instalem estes equipamentos poderá optar-se por suprimir lugares de estacionamento e aproximar as vias rodoviárias do separador central, quebrando o perfil linear da avenida e contribuindo assim para uma acalmia de tráfego.

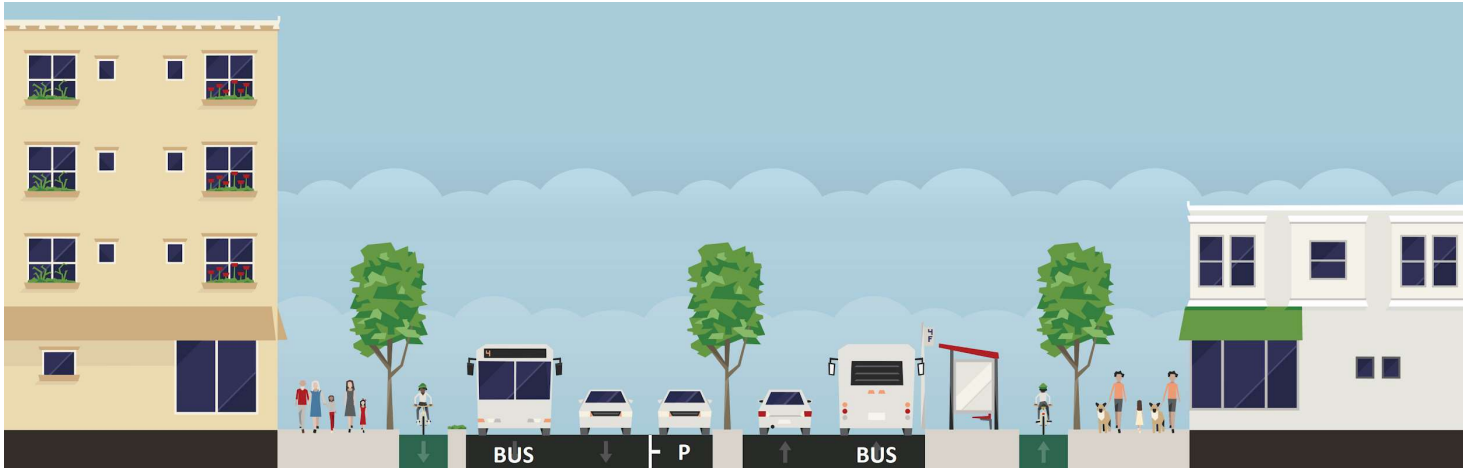


Imagem 2 - Exemplo de Perfil Tipo em zona com paragem de autocarro (interrupção de estacionamento num dos sentidos)

NOTA: As imagens apresentadas têm em conta as dimensões reais da Avenida e garantem o cumprimento dos requisitos regulamentares para vias de trânsito.

## Conclusão

A Ciclaveiro surpreende-se que em pleno século XXI se pondere repetir erros graves nestas matérias. Defendemos que se invista na adopção de medidas integradas e que dêem primazia aos modos activos de mobilidade em detrimento do transporte individual motorizado.

A actual proposta do Município destaca-se pela inexistência de vias dedicadas a bicicletas no principal eixo viário urbano da “Cidade Capital da Bicicleta” - título que não corresponde à realidade actual.

A intervenção na Avenida Dr. Lourenço Peixinho deverá simbolizar a aposta efectiva da cidade na mobilidade suave, dando o mote para o desenvolvimento da Rede Ciclável que o Município se comprometeu implementar.

O “Perfil Tipo” apresentado pela Ciclaveiro resolve as principais lacunas do projecto apresentado pelo Município.

A Ciclaveiro, conhecedora da realidade deste espaço da cidade, reforça a disponibilidade para discutir com a autarquia estes e outros pormenores que não cabem nesta proposta, mas que seguramente trariam fortes repercussões na sustentabilidade desta área estratégica da cidade.

## Bibliografia:

National Association of City Transportation Officials (NACTO) (2011), *Urban Bikeway Design Guide*.  
<http://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/>

Department for Transport (2008), *Cycle Infrastructure Design*.  
[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/329150/ltn-2-08\\_Cycle\\_infrastructure\\_design.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/329150/ltn-2-08_Cycle_infrastructure_design.pdf)

Cycling Embassy of Denmark (2012), *Collection of Cycle Concepts 2012*.  
<http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2013/12/Collection-of-Cycle-Concepts-2012.pdf>

National Transport Authority (2011), *National Cycle Manual*.  
[https://www.nationaltransport.ie/downloads/national\\_cycle\\_manual\\_110728.pdf](https://www.nationaltransport.ie/downloads/national_cycle_manual_110728.pdf)

Sustran (2014), Network Planning for Cyclists (capítulo 2), in *Sustran Design Manual*.  
[http://www.sustrans.org.uk/sites/default/files/images/files/Route-Design-Resources/Network\\_Planning\\_16\\_12\\_14.pdf](http://www.sustrans.org.uk/sites/default/files/images/files/Route-Design-Resources/Network_Planning_16_12_14.pdf)

Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT) (2011), *Rede Ciclável: Princípios de Planeamento e Desenho*.  
[http://server109.webhostingbuzz.com/~transport/conferenciamobilidade/pacmob/rede\\_ciclavel/Rede\\_Ciclavel\\_Principios\\_de\\_Planeamento\\_e\\_Desenho\\_Marco\\_2011.pdf](http://server109.webhostingbuzz.com/~transport/conferenciamobilidade/pacmob/rede_ciclavel/Rede_Ciclavel_Principios_de_Planeamento_e_Desenho_Marco_2011.pdf)

## Ciclaveiro - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

23 de Março de 2019



[ciclaveiro.pt](http://ciclaveiro.pt)  
[ciclaveiro.wordpress.com](http://ciclaveiro.wordpress.com)  
[facebook.com/ciclaveiro](https://facebook.com/ciclaveiro)