



Rotunda do ISCA negligencia protecção dos utilizadores vulneráveis

A Câmara Municipal de Aveiro (CMA) continua a priorizar a mobilidade em automóvel em detrimento da segurança dos utilizadores vulneráveis. Este fundamentalismo cego começa já a causar vítimas. Logo após o anúncio de conclusão da obra da rotunda do ISCA e da sua abertura ao trânsito, uma jovem foi atropelada numa das passadeiras da rotunda¹. O perigo rodoviário existente e este sinistro são reflexo da estratégia que o município de Aveiro tem para a cidade ao decidir atrair cada vez mais carros para o centro, ao invés de procurar alternativas mais sustentáveis e seguras para todos. Veja-se por exemplo a recente disponibilização gratuita de mais um parque de estacionamento automóvel no terreno dos antigos armazéns da CMA², numa zona muito frequentada por crianças da escola João Afonso, jovens do campus da Universidade e pacientes (muitas vezes idosos) do Hospital.

Contrariamente ao que seria desejável num processo de humanização da cidade, o intuito da autarquia passa sempre por encontrar maneira de albergar mais automóveis, tendo sido inclusivamente anunciado que o terreno do estádio Mário Duarte (objecto de demolição) será utilizado para alargar este parque de estacionamento localizado numa zona urbana tão sensível³.

O objectivo deveria passar por criar condições de excelência para a mobilidade activa e diminuir a intensidade do tráfego motorizado, permitindo que crianças e jovens se desloquem de forma independente a pé ou de bicicleta para os seus estabelecimentos de ensino e que idosos, grávidas, bebés e outras pessoas com mobilidade reduzida que frequentam o Centro Hospitalar do Baixo Vouga, se possam movimentar facilmente sem estarem sujeitas à constante poluição sonora e atmosférica e ao perigo rodoviário dos veículos motorizados.

Perigo esse bem patente na nova rotunda do ISCA, em que as boas práticas de projecto para protecção de utilizadores vulneráveis não foram cumpridas. Em claro e continuado desprezo pelos utilizadores vulneráveis, a autarquia, com múltiplas soluções ao seu dispor para o efeito,

¹ Acidente: Jovem atropelada quando atravessava a passadeira em Aveiro, 22-05-2019.
<https://www.terranova.pt/noticia/sociedade/acidente-jovem-atropelada-quando-atravessava-passadeira-em-aveiro>

² Aveiro: Estacionamento na área dos antigos armazéns gerais já está em funcionamento, 18-01-2019.
<http://www.terranova.pt/noticia/sociedade/aveiro-estacionamento-na-area-dos-antigos-armazens-gerais-ja-esta-em-funcionamento>

³ Câmara de Aveiro vai demolir o estádio Mário Duarte para ampliar o Hospital, 08-05-2019.
https://www.rtp.pt/noticias/futebol-nacional/camara-de-aveiro-vai-demolir-o-estadio-mario-duarte-para-ampliar-o-hospital_d1146204

optou por não implementar medidas físicas eficazes de redução de velocidade dos veículos motorizados.

Os manuais de projecto de infraestrutura ciclável indicam explicitamente que rotundas com mais do que uma via de circulação automóvel são perigosas para os utilizadores de bicicleta⁴ e que, onde os ciclistas têm prioridade nos atravessamentos (como acontece nas passagens para velocípedes da rotunda do ISCA), nunca devem existir saídas da rotunda com duas vias de trânsito⁵. Além disso, de acordo com o Código da Estrada⁶, os condutores devem ocupar a via de trânsito mais à direita da rotunda após passar a saída anterior àquela por onde pretendem sair, devendo assim sair em fila e não a par. Pelo que não se justifica a existência de saídas com duas vias de trânsito na rotunda do ISCA, e com o qual teriam sido conseguidas condições de segurança substancialmente melhores para o atravessamento de peões e utilizadores de bicicleta.

Ao invés, a autarquia optou por uma solução de “faz de conta” para a protecção dos ciclistas, com pilaretes flexíveis. Menos de uma semana após a abertura da rotunda ao trânsito, vários deles foram já arrancados presumivelmente pela colisão de automóveis.



Fig. 1: Protecção “faz de conta”.

⁴ Promoting cycling for everyone as daily transport mode (PRESTO). Roundabout Intersections. http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/09_PRESTO_Infrastructure_Fact_Sheet_on_Roundabout_Intersections.pdf

⁵ Design Manual for Bicycle Traffic - CROW. <https://www.crow.nl/publicaties/design-manual-for-bicycle-traffic>

⁶ Código da Estrada, Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro.



Fig. 2: Pilaretes arrancados, menos de uma semana após abertura da rotunda.

Um outro erro da infraestrutura prende-se com o facto de os ciclistas abordarem as passagens de atravessamento para velocípedes de costas para a proveniência do tráfego rodoviário, quando as boas práticas indicam que essa abordagem deve ser na perpendicular à direcção do fluxo de trânsito. A configuração implementada impede um campo de visão apropriado e dificulta a verificação atempada das condições de segurança, i.e. a cedência de passagem por parte dos veículos que saem da rotunda. Mais uma vez, a autarquia descartou toda a panóplia de soluções existentes e recomendadas pelos manuais de referência para o efeito.



Fig. 3: Passagens para velocípedes são abordadas de costas para a proveniência do tráfego rodoviário.

Por último, os utilizadores de bicicleta que se dirigem à Avenida da Universidade deparam-se com um troço de ciclovia que termina no passeio, onde a lei portuguesa (Código da Estrada) proíbe a circulação de bicicletas.



Fig. 4: Como prosseguir em bicicleta em direcção à Avenida da Universidade?

Por todos estes motivos, a MUBi Aveiro exige que as condições de segurança para os utilizadores vulneráveis sejam melhoradas na rotunda do ISCA e considera que seria inaceitável que erros idênticos fossem cometidos na implementação do restante trajecto ciclável que liga a Estação de Comboios ao campus da Universidade de Aveiro, em especial nas intersecções com maior intensidade de tráfego motorizado: a Rotunda do Pingo Doce e o cruzamento com a Av. Mário Sacramento. Este projecto, financiado pelo erário público com o objectivo de fomentar a transferência modal do automóvel para a bicicleta na cidade, foi já fortemente penalizado pela escolha de um percurso exterior ao centro urbano.

A MUBi Aveiro exige igualmente que a edilidade informe os cidadãos do estado de implementação de todas as medidas e acções de mitigação da sinistralidade rodoviária constantes do Plano Municipal de Segurança Rodoviária, aprovado pelo Executivo Camarário há quase dois anos⁷, assim como da sua monitorização e diagnóstico.

Uma nota final para a Universidade de Aveiro que também não passa incólume neste processo, ao ter assinado o acordo de cooperação com a CMA e ao introduzir mais uma entrada de acesso rodoviário ao campus sem previamente ter estabelecido qualquer

⁷ Plano Municipal de Segurança Rodoviária, 07-09-2017.
<https://www.cm-aveiro.pt/municipio/comunicacao/noticias/arquivo/noticia/plano-municipal-de-seguranca-rodoviaria>

estratégia para reduzir o número de automóveis que chegam diariamente à academia aveirense.

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

Secção Local de Aveiro

<https://mubi.pt/aveiro>

<facebook.com/mubiaveiro>

28 de Maio de 2019