

## MUBi pede melhorias no projeto da Av. 25 de Abril

A secção local da MUBi analisou o projecto para a Avenida 25 de Abril tendo encontrado **pontos positivos e pontos com erros/deficiências**. Apelamos a que estes erros sejam corrigidos sob pena de tornar a componente de **mobilidade ciclável pouco viável** e de **umentarem conflitos** entre ciclistas, automobilistas e peões.

Recordamos [1] que a segurança dos mais vulneráveis deve conseguir-se através da seguinte hierarquia de prioridades:

1. Redução do volume de tráfego motorizado.
2. Redução da sua velocidade.
3. Tratamento de interseções de forma a aumentar a segurança.
4. Redistribuição do espaço viário, para a construção de passeios mais largos e vias dedicadas à circulação de bicicletas.

Este projecto apresenta medidas que aplicam alguns destes princípios:

- Redistribuição do espaço viário com o aumento do espaço dedicado à bicicleta, através da redução do espaço destinado à circulação e estacionamento automóvel e não ao peão.
- Redução da velocidade em frente à Escola José Estevão.
- Indução da redução do estacionamento ilegal nomeadamente em frente à Escola José Estevão.

Para além disso, o projecto mantém as estruturas arbóreas o que consideramos positivo.

Infelizmente o projecto apenas aplica parcialmente os seguintes princípios:

- Redução do volume de tráfego motorizado.
- Tratamento de interseções de forma a aumentar a segurança.
- Redução da sua velocidade na generalidade do percurso

Os locais de transição de tráfego segregado de bicicletas, em pistas dedicadas, para a coexistência com o tráfego motorizado, devem ser devidamente estudados em concordância com as recomendações da literatura técnica e garantir a segurança dos ciclistas.

A melhor solução para a Av. 25 de Abril é opção pela redução do tráfego automóvel e respectiva velocidade evitando a necessidade de segregar os ciclistas. Sendo necessária a segregação, em meio urbano deverá optar-se por ciclovias unidireccionais. A opção por via ciclável bidireccional torna o tratamento das interseções essencial, sendo que este projecto apresenta graves erros/deficiências que não só não melhoram a comodidade de circulação nessa avenida como ainda diminuem a segurança.

Alguns dos erros/deficiências encontrados são:

- No cruzamento com a Avenida da Oita, os ciclistas vindos da Avenida 25 de Abril em direcção à Escola Dr. Mário Sacramento **terão que atravessar três vezes a faixa de rodagem** (percurso apresentado na figura 1).

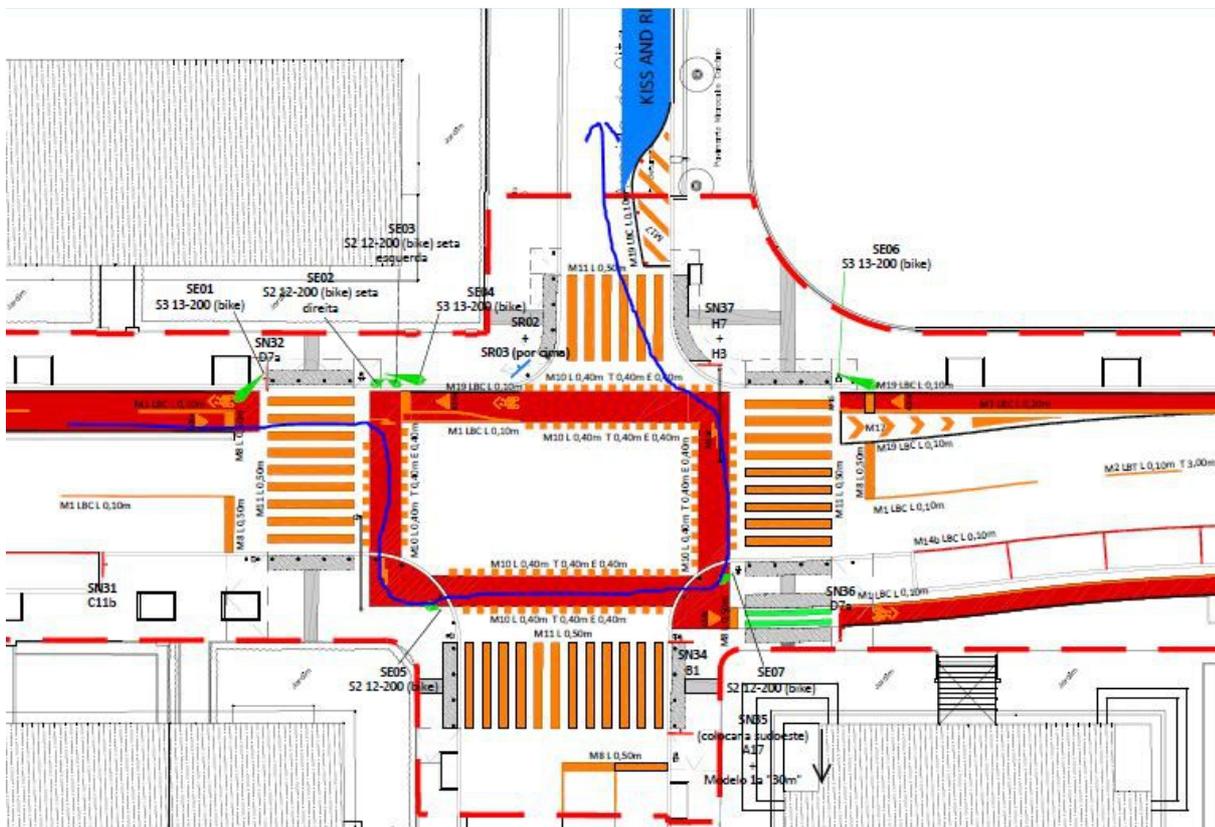


Figura 1 - Percurso de ligação no sentido Av. 25 de Abril - Escola Dr.

## Mário Sacramento

Nesse mesmo cruzamento, devido ao sentido único, não **há ligação ciclável desde a Escola Dr. Mário Sacramento para as Avenidas 25 de Abril e da Oita**, na ligação desta à Praceta João Sarabando. Para obviar este aspecto seria importante ter um contrafluxo ou permitir a circulação de bicicletas em ambos os sentidos.

- Ao entrarem na Avenida da Oita em direção à Escola Dr. Mário Sacramento, os ciclistas terão que entrar numa via com uma área de *Kiss and Ride*. Pela experiência que se tem da Rua de Santiago (entrada da Escola João Afonso) onde os carros estacionam em segunda fila criando uma disposição semelhante à proposta, esta área representa um **perigo para ciclistas**. Para além disso, a criação desta área junto à entrada da escola facilita e incentiva a utilização do automóvel.
- O cruzamento com a Avenida da Oita prevê a colocação de pinos na ciclovia que constituem um perigo para os ciclistas e peões.
- A ligação com a rotunda da Sé **não tem medidas físicas de acalmia de tráfego** fundamentais para garantir a segurança de atravessamento e de entrada/saída da ciclovia bidirecional.
- A ligação com a rotunda da Sé mantém assinalada a ciclovia nesta rotunda que é **inadequada e insegura** sendo por isso ignorada pela quase totalidade dos ciclistas que optam por se fundir com o tráfego automóvel. Deveriam ser tomadas medidas de acalmia do tráfego na rotunda ou de segregação efetiva eficaz ao contrário do que acontece atualmente.
- A ligação com a rotunda da Sé não tem uma solução segura permitindo a fusão do tráfego de bicicletas com o tráfego automóvel em direção à rotunda da Sé.
- A ciclovia vinda da Avenida de Santa Joana prevê a colocação de um pino no centro da mesma representando um perigo para os ciclistas.

Chamamos ainda a atenção para que:

- A ciclovia bidirecional, para além de ser desaconselhada, tem uma largura pavimentada de **2.4 metros** quando a literatura diz que deverá ser entre **3 e 4.3 metros**.
- A **distância de proteção ao estacionamento automóvel** de 50 cm é inferior ao que ditam as orientações técnicas. No Documento Normativo para Aplicação a Arruamentos Urbanos, o Instituto da Mobilidade e Transportes indica a distância de segurança de 1 m ao espaço de estacionamento para automóveis.
- A **largura apresentada para a ciclovia unidirecional** de 1,20 m é, também, inferior ao que a literatura técnica determina.
- A generalidade das passadeiras deveria ser sobrelevada de forma a induzir a moderação de velocidade do tráfego e ao mesmo tempo manter a continuidade dos percursos pedonais.
- Tal como será feito na passadeira da Rua de Almeida Garrett, os passeios junto às passadeiras das ruas José de Lima e Dr. Manuel das Neves deveriam ser estendidos, diminuindo a extensão das passadeiras, aumentando a segurança dessas travessias e induzindo a moderação do tráfego que as atravessa.
- Deveria ser evitada a utilização excessiva de pinos que diminuem a comodidade dos passeios e passadeiras para peões.
- O acesso à Kiss and Ride da Rua de Almeida Garrett irá:
  - Induzir tráfego automóvel de atravessamento num bairro residencial.
  - A viragem à esquerda para acesso a essa rua poderá provocar acumulação de tráfego obstruindo a visibilidade da passadeira.
  - Os automóveis que virem à esquerda para acesso a essa rua só irão ver o tráfego que venha na ciclovia na mesma direcção quando estiverem a 90°, ou seja, já a obstruir a via de sentido contrário.
- Não existe ligação ciclável entre a Escola José Estevão e a Praceta do Infante que poderia ser um dos principais acessos em bicicleta à

escola.

- A ligação à Rua José Lima prevê a colocação de pinos que irão colocar ciclistas em perigo.
- De forma a criar efeito de rede deveria ser criada uma ligação entre a Av. 25 de Abril e a Rua de Sebastião Magalhães Lima aproveitando a futura ligação entre o cemitério e o Glicínias que se encontra em construção.
- O projeto não tem em conta a instalação da estação das BUGAs em frente à Escola José Estevão.

[1] MUBi (2020), Retirar tráfego automóvel e baixar velocidades na Rua Dr. Mário Sacramento, em Aveiro.

<https://mubi.pt/2020/12/10/retirar-trafego-automovel-e-baixar-velocidades-na-rua-dr-mario-sacramento-em-aveiro/>

[2] “A largura mínima pavimentada para uma pista ciclável bidirecional é de 3.0 m. Normalmente, esta largura pode variar entre 3.0 e 4.3 m, sendo os valores mais elevados aplicáveis em áreas com elevada utilização ou maior variedade de grupos de utilizadores (com velocidades de circulação diferentes).” “A largura de uma pista ciclável bidirecional pode ser reduzida para 2,4 m quando estiverem reunidas as seguintes condições:

- O tráfego de bicicletas é previsivelmente baixo, mesmo em dias de maior procura ou durante as horas de ponta.
- Não é expectável a utilização da pista por peões.
- Os alinhamentos horizontal e vertical proporcionam oportunidades de ultrapassagem e existem zonas de descanso frequentes e bem dimensionadas.
- A pista não será submetida regularmente à passagem de veículos de manutenção que possam causar danos no pavimento, em particular junto aos seus limites.”

Instituto da Mobilidade e dos Transportes (2020), *Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos*, Fascículo III:

Características geométricas para vias de tráfego não motorizado, p. 53.  
[http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Documents/ANO%202019/PENSE-2020/F\\_III\\_12-03-2021\\_assinado.pdf](http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Documents/ANO%202019/PENSE-2020/F_III_12-03-2021_assinado.pdf)

[3] "**No caso das faixas e pistas cicláveis adjacentes a faixas de estacionamento de viaturas motorizadas, é recomendável reservar uma faixa com 1 m de largura, para prevenir a ocorrência de colisões, por abertura intempestiva das portas, e atropelamentos de ocupantes de veículos motorizados recém-saídos dos mesmos.**"

Instituto da Mobilidade e dos Transportes (2020), *Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos*, Fascículo III: Características geométricas para vias de tráfego não motorizado, p. 48.

[http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Documents/ANO%202019/PENSE-2020/F\\_III\\_12-03-2021\\_assinado.pdf](http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Documents/ANO%202019/PENSE-2020/F_III_12-03-2021_assinado.pdf)

[4] "**as larguras operacionais mínima e recomendável para acomodar a deslocação de um ciclista são de 1,2 m e 1,5 m, respetivamente. Dada a elevada probabilidade da presença de obstáculos (contínuos ou pontuais) na envolvente das pistas cicláveis (postes, muros, árvores, sinalização vertical, etc.), a largura mínima pavimentada de pistas unidireccionais é de 1,75 m, sendo recomendável uma largura de 2,0 m**"

Instituto da Mobilidade e dos Transportes (2020), *Documento normativo para aplicação a arruamentos urbanos*, Fascículo III: Características geométricas para vias de tráfego não motorizado, p. 53.

[http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Documents/ANO%202019/PENSE-2020/F\\_III\\_12-03-2021\\_assinado.pdf](http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Documents/ANO%202019/PENSE-2020/F_III_12-03-2021_assinado.pdf)

Subscreva a **newsletter da MUBi**, e receba mensalmente o resumo das nossas actividades e informação relevante sobre a mobilidade em bicicleta

MUBi - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta  
Secção Local de Aveiro  
<https://mubi.pt>  
[facebook.com/mubiaveiro](https://facebook.com/mubiaveiro)