

Parecer do Ciclaveiro sobre a operação “Criação de Rede Ciclável” do PEDUCA e o trajecto ciclável entre a Estação de Comboios e a Universidade de Aveiro

Relativamente à recente divulgação pela autarquia de Aveiro da adjudicação do projecto de execução do trajecto ciclável entre a Estação de Comboios e a Universidade de Aveiro, passando este trajecto pelo Centro de Congressos, parte da operação “Criação de Rede Ciclável” inserida no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Cidade de Aveiro (PEDUCA), o Ciclaveiro emite o seguinte parecer, observações e comentários:

PEDUCA

Saudamos que, numa cidade que tem continuamente acumulado atrasos no que diz respeito à mobilidade activa (a pé e em bicicleta) e à humanização do espaço público relativamente ao resto da Europa, incluindo a nossa vizinha Espanha, e mesmo a várias outras cidades portuguesas, apesar de possuir condições naturais e dimensão territorial privilegiadas para a utilização da bicicleta, o Plano de Acção de Mobilidade Urbana Sustentável do PEDUCA tenha afectado uma parte dos seus recursos para a operação “Criação de Rede Ciclável”.

No entanto, perante esta oportunidade criada pelo financiamento a partir de fundos comunitários, a dimensão e relevância do PEDUCA e o seu enorme potencial para despertar uma visão e relação mais actuais de Aveiro com os modos activos de deslocação, lamentamos profundamente em todo o processo do PEDUCA e nas várias operações que dele constam a recorrente falta de informação, ausência de auscultação de interessados e de abertura à participação cívica, inexistência de discussão pública e falta de fundamentação das opções, atitudes que não se coadunam com as práticas modernas de governação pública.

Rede Ciclável

A bibliografia especializada nas matérias de infraestruturas cicláveis é consensual em indicar que deve ser abandonada a ideia ultrapassada de “**ciclovía-corredor isolada**” e a aposta ser feita em “**redes cicláveis**” servindo várias origens e destinos.

Será fácil de perceber que, tal como acontece com a infraestrutura rodoviária, corredores servindo apenas os seus extremos apresentariam utilidade bastante limitada. Aliás, o conceito é extensível a outros sistemas de transporte e distribuição, como por exemplo de água e de energia eléctrica.

Segundo a organização holandesa ‘CROW - technology platform for transport, infrastructure and public space’, autora de um dos manuais internacionalmente mais conceituados e utilizados para o projecto de infraestruturas para bicicletas [1]:

- No processo do desenho de infraestruturas para bicicletas o desenvolvimento da **rede** ciclável é a actividade mais importante.
- Só será possível um bom desenho de uma intersecção ou de um trajecto ciclável quando o/a projectista esteja consciente da função desse elemento **dentro da rede** ciclável como um todo.

A rede ciclável deve ser coerente, directa, segura, cómoda, atractiva, acessível e contínua [1], e deverá passar por uma ponderada e bem-sucedida combinação de distintas soluções, como:

- ciclovias bidireccionais fisicamente segregadas do tráfego motorizado,
- faixas cicláveis (*cycle-lanes*) unidireccionais em cada lado da rua com diferentes possíveis níveis de segregação,
- contra-fluxos (duplo sentido para velocípedes em ruas de sentido único para o tráfego motorizado) e,
- vias partilhadas com o tráfego automóvel com limites efectivos de velocidade de 30 km/h ou menos,

de acordo com as características de volume e limite efectivo de velocidade pretendidas para essas vias e outras condicionantes [2]. Estas podem e devem ser combinadas com, e antecedidas até de, muitas outras opções possíveis, tais como: ajustar sistemas de semáforos, reduzir o volume de tráfego motorizado num dado percurso, reduzir a sua velocidade, alterar o perfil de uma dada via, modificar uma intersecção, etc. [1]. Muitas destas soluções implicam baixos investimentos e passam apenas pelo reconhecimento dos benefícios dos modos activos de deslocação face aos meios motorizados individuais ou, pelo menos, por estabelecer uma distribuição de espaço mais equitativa entre os vários modos de transporte.

Os resultados da participação na edição de 2017 do European Cycling Challenge demonstram como as deslocações em bicicleta na cidade de Aveiro são feitas numa rede de intrincada e fina malha e como os trajectos preferencialmente seleccionados pelos ciclistas participantes correspondem aos principais eixos e artérias da cidade, Fig. 1, nomeadamente:

- Av. Dr. Lourenço Peixinho - Rua do Clube dos Galitos,
- Av. 5 de Outubro - Av. Santa Joana - Av. Artur Ravara,
- Rua do Batalhão de Caçadores 10 - Av. 25 de Abril / Rua de São Sebastião / Av. Araújo e Silva - Rua Mário Sacramento,

ao longo dos quais se encontram localizados diversos e importantes pontos geradores e atractores de deslocações.

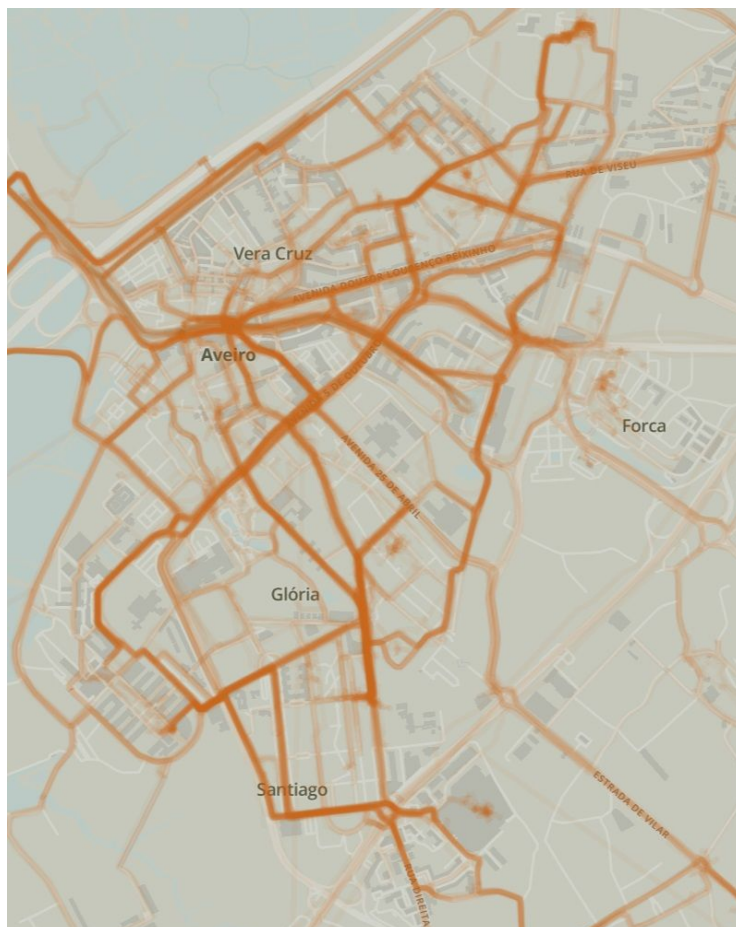


Fig. 1: *Heatmap* das deslocações em bicicleta na cidade de Aveiro durante o mês de Maio de 2017 registadas no âmbito do European Cycling Challenge [3]. (imagem retirada do website do ECC em 8 de Junho de 2017)

Trajecto ciclável entre a Estação de Comboios e a Universidade de Aveiro

A solução divulgada pela autarquia para o trajecto ciclável entre a Estação e a Universidade de Aveiro passando pelo Centro de Congressos, peca pela inexistência de estudos técnicos que a sustentem. Além disso, usar um programa de financiamento de uma “rede ciclável” para a construção de um simples trajecto ciclável periférico reflecte claramente a ausência de planeamento e de uma estratégia integrada para a mobilidade em bicicleta em Aveiro. A solução avançada sofre de importantes debilidades, sendo claramente inferior a outras possíveis soluções que se traduziriam em melhores resultados com o mesmo investimento.

Um percurso entre a Estação e a Universidade pelo Centro de Congressos, serviria basicamente apenas esses dois extremos, com um potencial número de utilizadores consideravelmente inferior a um percurso mais central. Esta solução não serviria as deslocações pendulares de quem habita no centro da cidade e estuda ou trabalha na Universidade. Não serviria as deslocações pendulares, ou ocasionais, de quem se desloca para Aveiro de comboio e pretende dirigir-se para o centro da cidade, nem de quem habita no centro da cidade e se desloca diariamente ou ocasionalmente para a Estação. Não serviria, ainda, as deslocações feitas para e no centro da cidade, onde existe todo o tipo de comércio e serviços, com os impactos para os utilizadores de bicicleta assim como para a actividade económica local¹.

Um percurso lateral ao centro da cidade, afastando ciclistas do centro e dos equipamentos atrás mencionados seria uma oportunidade perdida de contribuir para a humanização, vitalidade e imagem moderna da própria cidade proporcionadas pelo aumento do número de utilizadores de bicicleta assim como pela própria visibilidade da bicicleta como modo de transporte urbano sustentável e moderno privilegiado.

Seria, também, uma oportunidade perdida para a pacificação do tráfego motorizado na cidade motivada quer pela presença e circulação de ciclistas quer pelas alterações infraestruturais que a intervenção de implementação do percurso ciclável requer.

Um percurso periférico, pelo Centro de Congressos, seria ainda menos apelativo devido à sensação de insegurança provocada pelo facto de atravessar uma zona mais isolada, com menos iluminação e menos frequentada, especialmente durante os meses de Inverno de manhã cedo e final da tarde e noite.

Esse percurso incluiria a maior e mais longa subida da cidade de Aveiro, quando é sabido que quem faz uso utilitário da bicicleta tipicamente evita esse tipo de contrariedades orográficas optando por outras alternativas mesmo que mais longas.

A bibliografia actualmente existente sobre estas matérias de planeamento, projecto e construção de redes e percursos cicláveis, com abordagens desde mais conceptuais até aos diversos pormenores práticos, é abundante - da qual incluímos na bibliografia alguns exemplos principalmente de instituições de referência de diversos países [1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11], aos que se somam uma vasta quantidade de manuais e normas de boas práticas desenvolvidos por autoridades de inúmeras cidades mundiais - pelo que não se justifica que em pleno século 21 sejam ainda cometidos erros graves nestas matérias.

Assistimos com grande preocupação e profundo desagrado a esta actuação por parte da autarquia, que demonstra um total desalinhamento com o novo paradigma de mobilidade e de visão de futuro para as cidades. A proposta avançada de um percurso periférico em detrimento de um trajecto mais central é consequente de não querer retirar prioridade ao automóvel, reflectindo que a autarquia continua focada num modelo ultrapassado e desadequado aos tempos actuais da aceitação da dependência do automóvel particular, em

¹ A European Cyclists' Federation calcula em 150 milhões de Euros o aumento do volume de vendas do comércio local se a taxa modal de utilização de bicicleta em Portugal aumentar para 5% [12].

lugar de privilegiar a mobilidade urbana activa e sustentável em bicicleta e os seus contributos para a cidade e os amplamente reconhecidos e divulgados diversos benefícios para a sociedade.

O Ciclaveiro, como organização cívica cujo objecto social inclui a defesa dos direitos e interesses dos utilizadores de bicicleta, não poderia deixar de manifestar a sua posição de forte discordância de que estes não tenham sido auscultados quando, como futuros potenciais utilizadores da rede e trajectos cicláveis, são a principal parte interessada. Não poderíamos, também, deixar de manifestar a nossa discordância e sobretudo reforçar a necessidade de que estas decisões sejam tomadas com estudos técnicos prévios.

Inquérito

Na completa ausência de auscultação e envolvimento de utilizadores de bicicleta e de discussão de opções para a intervenção em causa, o Ciclaveiro decidiu avançar com um inquérito questionando actuais e potenciais utilizadores de bicicleta na cidade de Aveiro acerca das suas opiniões sobre possíveis percursos para um trajecto ciclável entre a Estação de Comboios e a Universidade.

Responderam ao inquérito 194 pessoas, 115 delas nas primeiras doze horas, o que reflecte a importância que o assunto tem e o interesse que suscita. Destas, à pergunta *“Com que frequência usa a bicicleta na cidade de Aveiro”*,

- 76 (39%) responderam “Várias vezes por semana”,
- 30 (16%) “Várias vezes por mês”,
- 53 (27%) “Ocasionalmente” e
- 35 (18%) “Nunca ou quase nunca, mas consideraria utilizar se existissem melhores condições”.

No inquérito foram apresentadas as três sugestões de percursos indicadas na Fig. 2, e colocada a questão *“Dos três percursos sugeridos na imagem em baixo, indique quais considera o melhor, o segundo melhor, e o pior, para a construção de um trajecto ciclável / ciclovia que sirva as deslocações entre a Estação, a Universidade e a cidade e que mais contribua para a promoção da mobilidade em bicicleta em Aveiro.”*

Entre as três hipóteses apresentadas, 89% dos inquiridos considerou o Percurso 1 ou o Percurso 2 como melhor opção para o trajecto ciclável, Fig. 3. As escolhas para melhor opção dividem-se da seguinte forma:

- a maioria, 54%, considerou ser o Percurso 2 (pela Av. Santa Joana),
- 35% o Percurso 1 (pela Av. Dr. Lourenço Peixinho),
- e apenas 11% o Percurso 3 (pelo Centro de Congressos).

Entre os 76 utilizadores regulares de bicicleta inquiridos - aqueles que indicaram que se deslocam em bicicleta na cidade de Aveiro várias vezes por semana - a preferência pelo Percurso 3 foi ainda inferior, somente 6.6% preferem esta opção.



- Percurso 1:** Estação – Av. Dr. Lourenço Peixinho – Pontes – Alboi – Rotunda do Hospital – UA
- Percurso 2:** Estação – Rotunda do Oita – Av. Santa Joana (Sé) – Rotunda do Hospital – UA
- Percurso 3:** Estação – Rotunda do Pingo Doce – Centro de Congressos – Centro de Saúde – ISCA – UA

Fig. 2: Opções de percursos para o trajecto ciclável entre a Estação e a Universidade.

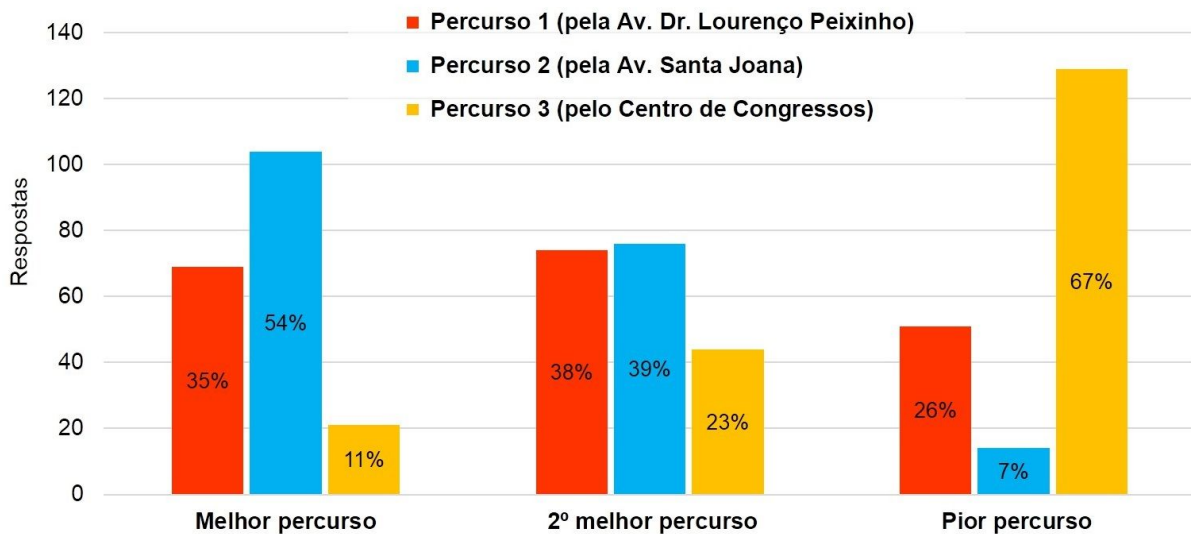


Fig. 3: Opiniões dos 194 inquiridos sobre os percursos sugeridos.

Mesmo para uma segunda opção de trajecto ciclável entre a Estação e a Universidade, 77% dos inquiridos considera que a escolha deveria recair no Percurso 1 ou Percurso 2.

Aproximadamente dois terços (67%) dos participantes considerou o Percurso 3 (pelo Centro de Congresso) ser, de entre as três hipóteses apresentadas, a pior das opções.

Em anexo, disponibilizamos na íntegra todas as 43 contribuições obtidas no campo de resposta opcional “*Se desejar, deixe os seus comentários acerca destes possíveis percursos e/ou outras questões relacionadas com este assunto.*”

Conclusões

Face ao anteriormente indicado, e em prol dos actuais e futuros utilizadores de bicicleta, dos agentes económicos, da qualidade de vida da população em geral e da imagem da cidade de Aveiro, e antes que esta operação do PEDUCA com enorme potencial se venha a tornar um tremendo desperdício de recursos públicos, o Ciclaveiro defende:

- A revogação da decisão avançada para o trajecto ciclável entre a Estação e a Universidade de Aveiro.
- A realização, dentro do âmbito da operação “Criação de Rede Ciclável”, de um estudo tecnicamente fundamentado, com auscultação e envolvimento dos utilizadores de bicicleta e discussão pública das opções, que suporte a definição dos trajectos da rede ciclável, e suas tipologias e características, a implementar no âmbito desta operação do PEDUCA.

O Ciclaveiro, como sempre o tem feito, manifesta a sua disponibilidade para discutir este e outros assuntos relacionados com a mobilidade activa e sustentável em Aveiro.

Referências

[1] CROW (2007), *Design manual for bicycle traffic*.

<https://www.crow.nl/publicaties/design-manual-for-bicycle-traffic>

[2] P. G. Furth (2012), *Bicycling Infrastructure for Mass Cycling: A Transatlantic Comparison*, in J. Pucher e R. Buehler (editores), *City Cycling*, MIT Press.

<https://mitpress.mit.edu/books/city-cycling>

[3] European Cycling Challenge (2017), Heatmaps - Região de Aveiro:

[http://www.cyclingchallenge.eu/gps-data-collection?teamid=Regi%C3%A3o-de-Aveiro-\(PT\)](http://www.cyclingchallenge.eu/gps-data-collection?teamid=Regi%C3%A3o-de-Aveiro-(PT))

[4] Câmara Municipal de Lisboa (2016), *Lisboa: O desenho da rua - Manual de apoio a projeto e obra de espaço público*.

http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/espaco/Lisboa_-_O_Desenho_da_Rua_LowRes.pdf

- [5] National Association of City Transportation Officials (NACTO) (2011), *Urban Bikeway Design Guide*.
<http://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/>
- [6] 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>
- [7] Urban Movement e Phil Jones Associates. (2014). *International Cycling Infrastructure Best Practice Study: Report for Transport for London*. Transport for London.
<https://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/international-cycling-infrastructure-best-practice-study.pdf>
- [8] Department for Transport (2008), *Cycle Infrastructure Design*.
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/329150/ltm-2-08_Cycle_infrastructure_design.pdf
- [9] National Transport Authority (2011), *National Cycle Manual*.
https://www.nationaltransport.ie/downloads/national_cycle_manual_110728.pdf
- [10] 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
- [11] Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT) (2011), *Rede Ciclável: Princípios de Planeamento e Desenho*.
http://server109.webhostingbuzz.com/~transpor/conferenciamobilidade/pacmob/rede_ciclavel/Rede_Ciclavel_Principios_de_Planeamento_e_Desenho_Marco_2011.pdf
- [12] European Cyclists' Federation (2016), *Shopping by bike: Best friend of your city centre*.
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES_internet.pdf

Ciclaveiro - Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta

22 de Junho de 2017



ciclaveiro.pt

ciclaveiro.wordpress.com

facebook.com/ciclaveiro

ANEXO - Inquérito

Contribuições recebidas através do campo de resposta opcional “*Se desejar, deixe os seus comentários acerca destes possíveis percursos e/ou outras questões relacionadas com este assunto.*”, agrupadas por tipo de utilizador de bicicleta inquirido:

Utiliza a bicicleta na cidade de Aveiro várias vezes por semana:

«O 2 é o mais direto e para incentivar isso deve ser previligiado, com defesas de segurança. O 1 é menos direto mas agradável e com paisagem. O 3 é péssimo, tem um a subida chata que os outros não têm e a paisagem é demasiado 'ferroviária', não incentiva. E para promover a mobilidade os trajetos devem ser visíveis para o grande público e competir com os automobilistas, dentro dos limites razoáveis.»

«alternativas seguras, para quem viaja com crianças se sinta mais à vontade para usar os percursos ao longo do ano!»

«O percurso 3 parece ser aquele que menos serve a cidade. Por que não uma variante ao percurso 1 mais afastada do trânsito automóvel (mais segurança e melhor qualidade do ar)? Depois das pontes, seguir ao longo da ria, passar no ""túnel"" novo, atravessar o novo largo do Alboi (que já é pedonal) e continuar pelo Parque (Baixa de Santo António).»

«O traçado de ciclovias na Lourenço Peixinho deveria passar pelo desaparecimento de lugares de estacionamento nesta avenida.»

«Prefiro ainda o caminho que passa pela rotunda do supermercado Pingo Doce e usa a Avenida Dom Carlos I até a outra rotunda da Avenida Santa Joana. As duas tem percursos já destinados à ciclofaixa.»

«Reestruturar as estradas da cidade por forma as bicicletas poderem circular com segurança e conforto.»

«Considero que o percurso 2 (pela Av. Sta.J Joana) é o melhor se eu pretender deslocar-me directamente de casa para a Universidade e vice-versa, sem ter em vista outros pontos de interesse pelo caminho. No entanto, se quiser aproveitar para fazer compras ou parar no centro da cidade por razões de lazer, o percurso 1 (pela Av. L. Peixinho), será certamente o melhor. Em qualquer dos casos, o percurso 3 é sempre o menos interessante e o mais difícil.»

«Seria ideal ter os três percursos e que houvesse ligação entre eles de modo a promover uma malha de ciclovias e não apenas um único percurso.»

«É urgente a reparação da pista do viaduto que liga a Rua de Viseu aos semáforos de Esgueira, tem buracos enormes o que leva os ciclistas a usarem a estrada, quando existe um sinal de "pista obrigatória para ciclistas"!»

«Parece-me mais relevante para a construção de uma rede ciclável, não a criação de ciclovias dedicadas, mas sim a resolução de problemas como intersecções seguras para ciclistas, introdução de contra flow, redução de tráfego automóvel e redução substancial de limite de velocidades, em alguns caso fará sentido a introdução de espaço partilhado. Parece-me também mais importante gastar recursos financeiros na construção de ciclovias em locais onde realmente haja manifestamente necessidade, nomeadamente na ligação à zona industrial de Aveiro, e onde na minha perspectiva faria sentido haver uma ciclovía dedicada.»

«Em alternativa até costumo fazer a rua da Pega e entrar no campus mais à frente.»

«De notar que o percurso que uso, pessoalmente, é o percurso 3, por habitar muito perto da Rotunda do Glicínias. No entanto, apesar dessa ser a melhor opção para mim, considero-a pior para a cidade, até porque dispensa grandes intervenções. Considerando os objectivos referidos (que podem não ser os do município), ordeno desta forma.»

«Venho quase todos os dias de Esgueira e costumo fazer o percurso 1, mas admito que se o número 2 for bem planeado, possa ser a melhor opção apesar de ter um maior desnível. No entanto, na minha opinião ambos os percursos 1 e 2 deviam ser implementados, pois apesar do número 2 ser possivelmente o ideal para quem vem para Universidade, a Lourenço Peixinho tem que ter uma ciclovía completa.»

«Para um percurso ciclável ser de facto seguro e eficaz obriga a cedências por parte das vias usadas pelos automóveis. Numa cidade que não nasceu "pensada" na utilização da bicicleta, só uma mentalidade aberta e decidida estará capaz de executar uma via ciclável que faça sentido. Até à data, não existe nenhuma em Portugal e tenho muitas dúvidas que venha a nascer.»

«O percurso 2 é o mais direto.»

«O 3 terceiro percurso afasta o utilizador da bicicleta do fluxo de automóveis e das pessoas, além de áreas com comércio, escolas, etc o que acaba por não inculcar a ideia da bicicleta enquanto meio de transporte que deve ser difundido e fazer parte de um meio intermodal. As pessoas precisam de acostumar-se a dividir o espaço entre todos os meios de transporte!!»

«O menor trajeto entre o ponto A e B é sempre o melhor. Mas se for para conhecer a cidade, aí até poderia ser outro que não os sugeridos!»

«O único trajeto mais ou menos seguro e aceitável é pela avenida St. Joana pois existe praticamente sempre uma faixa para velocípedes e as ruas são largas e com espaço para circular em segurança.»

«A minha escolha é baseada na abrangência das ruas que mais necessitam de locais seguros para os ciclistas.»

«Melhor ainda é depois do Alboi seguir pela Rua da Pega.»

«A autarquia de Aveiro deve fazer estudos e envolver os utilizadores de bicicleta na definição deste e de outros percursos da rede ciclável. É incompreensível e completamente retrógrado q tenha avançado com uma opção sem o ter feito!»

«Considero o percurso 3 o melhor para a ligação da Estação à UA. Gostaria um dia ver o centro da nossa cidade sem carros. Aí poderia ser mais agradável fazer o percurso pela Avenida, subindo a rua direita e depois ligação ao Hospital e UA. A ligação da zona do Glicínias/rua Direita de Aradas ao centro da cidade seria também importante.»

Utiliza a bicicleta na cidade de Aveiro várias vezes por mês:

«Todos os percursos são bons, cicláveis, desde que com pistas largas e seguras, visíveis. O Percurso 3 tem uma grande subida a seguir ao CCC, por isso coloquei em 3º. As rotundas, atualmente com a grande intensidade de trânsito aos dias de semana, representam perigo para os ciclistas. Obrigada pelo vosso trabalho.»

«O percurso deveria tb ser útil para ligar as escolas de aveiro»

«Penso ser fundamental dotar a Lourenco Peixinho de uma via ciclável em toda a sua extensão, razão pela qual escolhi o percurso 1.

Se, porventura, pudesse haver uma otimização de percursos com a combinação entre o 1 e 2, ainda que parcial (Ex. Estação – Lourenco Peixinho – Pontes – Alboi – Rotunda do Hospital – UA – Rotunda do Hospital – Sé – Lourenco Peixinho – Estação), a cidade sairia muito beneficiada.»

«O percurso 3 na minha opinião será o melhor, dependendo com será feito o atravessamento na estrada junto ao ISCAA. Estudei no ISCAA e mesmo para os peões é perigosa.»

«É essencial que o percurso se faça pela zona mais central e turística da cidade, uma vez que é também a zona que necessita de mais descongestionamento de trânsito e de opções para pessoas que estão de visita sem carro, assim como me parece que o primeiro percurso acaba por ligar zonas mais emblemáticas da cidade e logo lhe trará também mais utilidade.»

«Na minha opiniao os percursos de bicicleta devem passar pelo centro da cidade. Obrigado pelo vosso trabalho.»

Utiliza a bicicleta na cidade de Aveiro ocasionalmente

«- O percurso 2 é mais direto e competitivo para a bicicleta face a outros modos, apesar de haver partes onde o meio rodoviário atual é algo desagradável (o que se pode melhorar com um tratamento adequado das interseções no âmbito de uma ciclovia bem projetada e um tratamento do meio envolvente).

- O percurso 1 é o segundo mais direto e o meio urbano é maioritariamente adequado; pode ser uma ligação complementar a juntar ao percurso 2, no âmbito de uma rede ciclável mais alargada, com outros percursos.

- Não conheço o percurso 3 bem, mas é muito mais indireto do que o Percurso 2, e afastado das áreas centrais da cidade, o que pode ser realizado considerando que seja um percurso complementar e a construir posteriormente ao percurso principal a implementar.»

«venho de vilar, tenho de vir pela 109, um bocado perigoso, mas faz-se»

«Acho importante que a ciclovia tenha condições de segurança para ser utilizada por crianças em idade escolar.»

«Porque não seguir pela Rua da Pega no final do percurso 1?»

«O ideal é ter os 3 percursos.»

«Deveriam construir os 3 percursos.»

«Apesar de mais longo, uma pequena alteração ao percurso 1 poderia permitir uma maior abrangência sem grande investimento nas ruas extra que proponho: Estação - Av. Dr. Lourenço Peixinho - Pontes - Rua de Coimbra - Praça Marques de Pombal - R. Gustavo Ferreira Pinto Basto - Av. Santa Joana - Rotunda do Hospital - UA»

«Junto à Rua da Pega também seria viável por ter pouco movimento e já existir uma ciclovia. mas esta mesma ciclovia deve definitivamente ser reparada e devolvida aos ciclistas.»

Nunca ou quase nunca utiliza a bicicleta na cidade de Aveiro, mas consideraria utilizar se existissem melhores condições

«Acho ótima a iniciativa! Para além do percurso Estação -Universidade acho que se devia apostar na construção de ciclovias pela cidade. Acho que isso faria com que as pessoas passassem a usar mais a bicicleta.»

«O percurso três afasta-se demasiado do centro populacional»

«Qual o motivo pelo qual se está a dar prioridade aos habitantes de fora para a construção deste tipo de percursos? Que tal começar por ligar por vias efetivamente cicláveis os centros populacionais que rodeiam a cidade - aradas, s. bernardo, esgueira, etc?»

«Era bom que o executivo camarário não tomasse decisões sem ouvir primeiro os utentes.»

«Num mundo onde as cidades vivem para as pessoas e estão sendo criadas cada vez mais para que os moradores possam circular com facilidade num projeto de mobilidade urbana sustentável , Aveiro ficou muito para trás e dá prioridade aos carros mais que aos peões e ciclistas! Carros estacionados em cima de passeios, em cima de ciclovia, em cima de passadeiras, há estradas sem passeios!!!!!! Como o que está atras da universidade. não há passeios arranjados, está tudo esburacado... não sei como é que um deficiente motor que usa cadeira de rodas se pode mover nesta cidade!! É muito triste!! Aveiro ficou parada no tempo»

«O melhor percurso não é apresentado, sendo este parte do percurso 2 e 3. Veja-se: Estação - Rotunda do Pingo Doce - Rotunda da Oita - Avenida Santa Joana (Sé) - Rotunda do Hospital - UA. Isto porque é o trajeto mais direto, o piso é sempre em alcatrão (ao contrário do percurso 1 e 2) e praticamente não há declive (ao contrário do percurso 3).»

«Já existe algum plano para criar parques de estacionamento para bicicletas com vigilância na Universidade (já não falando na estação também)?»