

# ANALISE À INTRODUÇÃO DE UMA CICLOVIA NA AV. VISCONDE VALMOR ENTRE OS N.ºS 1 E 11

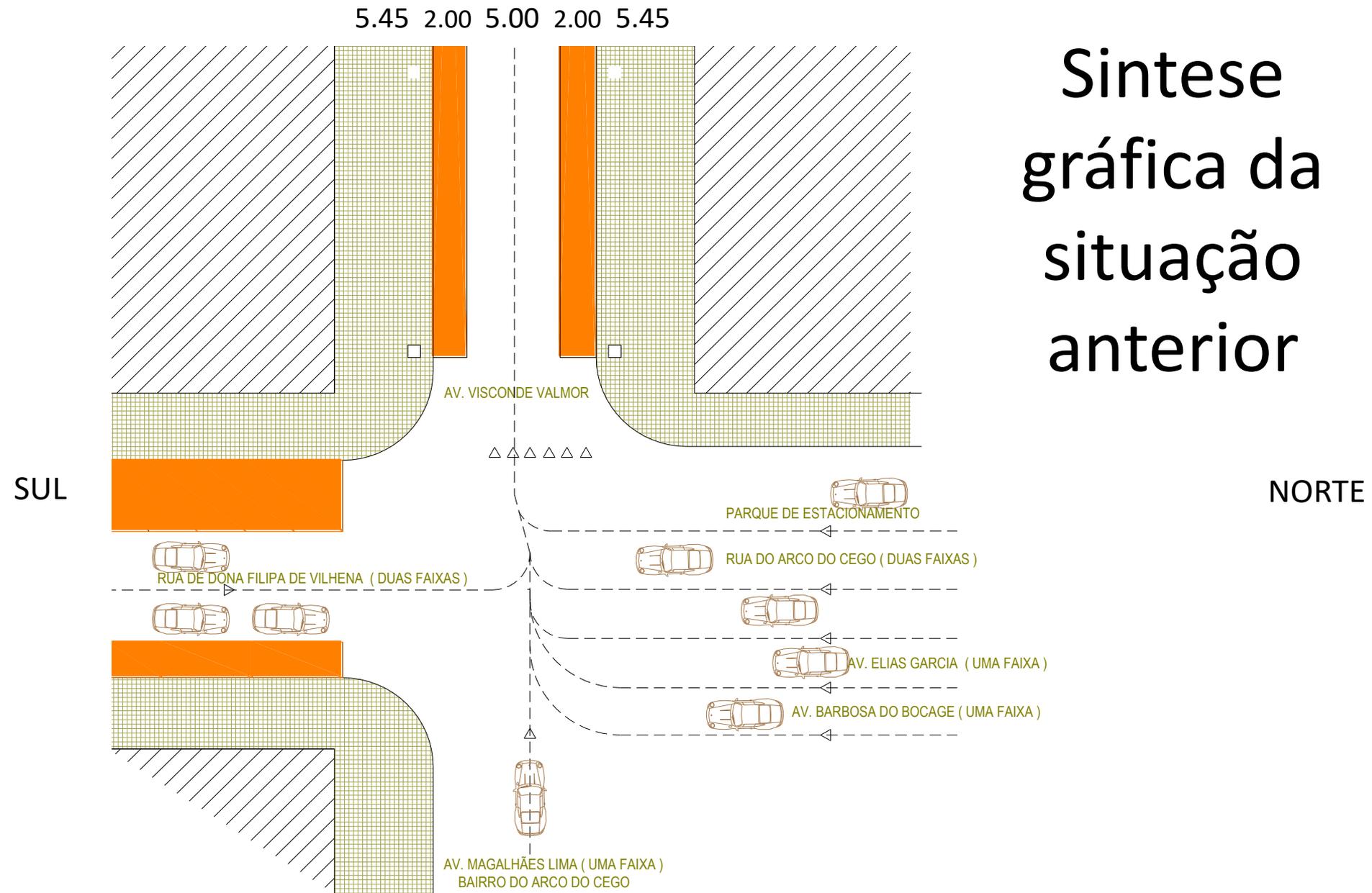


# CONSIDERANDO QUE

1 - Av. Visconde Valmor, tem cerca de 140 metros neste troço e recebe circulação automóvel DIRECTA vinda de :

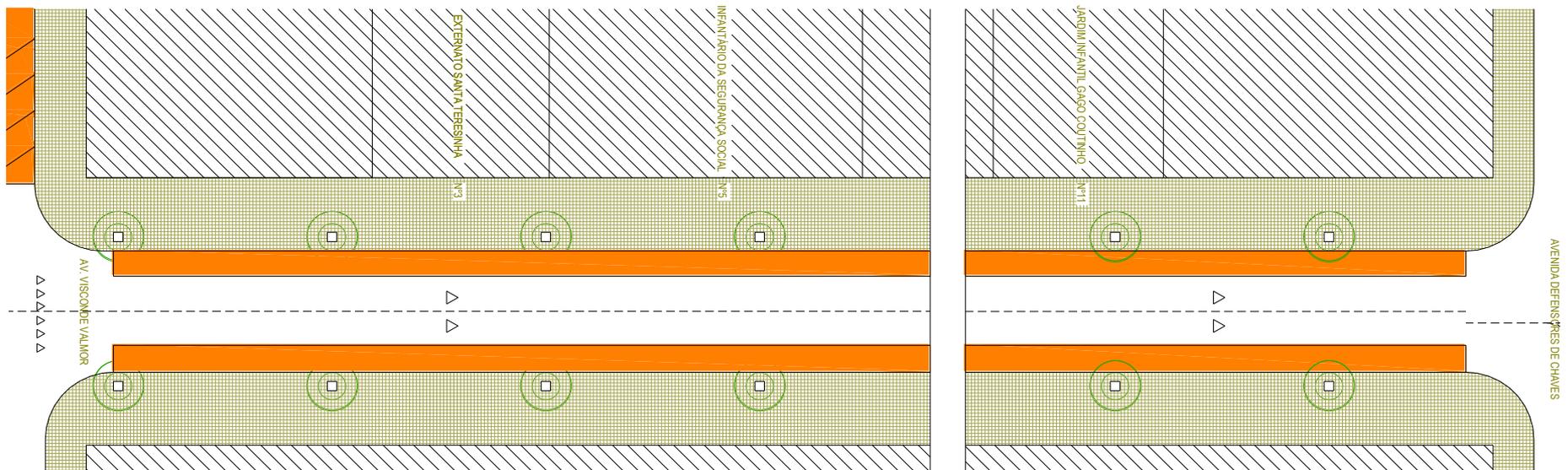
- Av. Magalhães Lima – uma faixa
- Rua Filipa de Vilhena – uma faixa ( duas no futuro)
- Rua do Arco do Cego ( CGD) – duas faixas
- Av. Elias Garcia – uma faixa
- Av. Barbosa do Bocage – uma faixa
- Parque de Estacionamento no fim da R. do Arco do Cego.
- Parque de Estacionamento da CGD

# Síntese gráfica da situação anterior



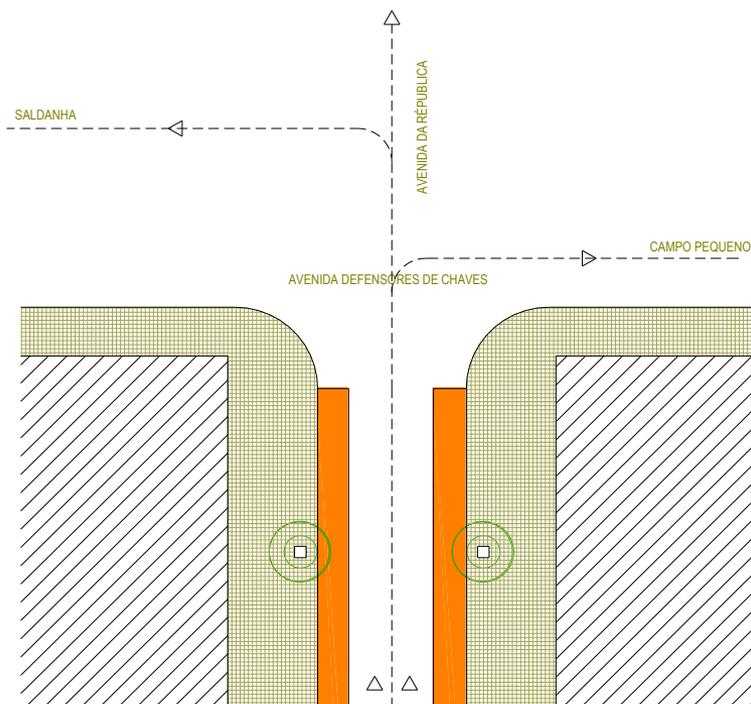
## 2 – Na Av. Visconde Valmor, existem três estabelecimentos de ensino pré-escolar, nomeadamente:

- No nº 3 – Externato de St<sup>a</sup> Teresinha
- No nº 5 – Infantário da Segurança Social
- No nº11 – Jardim Infantil Gago Coutinho



### 3 – A Av. Visconde Valmor, neste troço, termina com três direcções

- Em frente– direcção Av. da República
- À esquerda – Sentido Sul Defensores de Chaves-Saldanha
- À direita – Sentido Norte Defensores de Chaves-CPequeno



# A IMPLEMENTAÇÃO DA CICLOVIA PREVISTA PROVOCA

1 – Uma acumulação de trânsito objectiva e desnecessária, similar à que se verifica actualmente na Av. Róvisco Pais, e que resulta explicitamente da:

- Paragem constante de viaturas para deixar as crianças nas três escolas existentes
- Confluência de várias ruas com um único sentido e cuja escapatória é somente esta via



2 – Situações de perigo, totalmente desnecessárias, colocando em risco de atropelamento, adultos e crianças, que saem dos carros directamente para cima da ciclovia.

Note-se que a existência de crianças em cadeiras tipo “maxi-cosi” e carrinhos, será predominante, mais uma vez pelas existências de três escolas/ jardim de infância neste troço de rua.

3 – A largura abaixo do recomendável dos lugares de estacionamento, provocando constrangimentos no correcto aparcamento das viaturas mais volumosas, com a conseqüente ocupação indevida da faixa de rodagem.



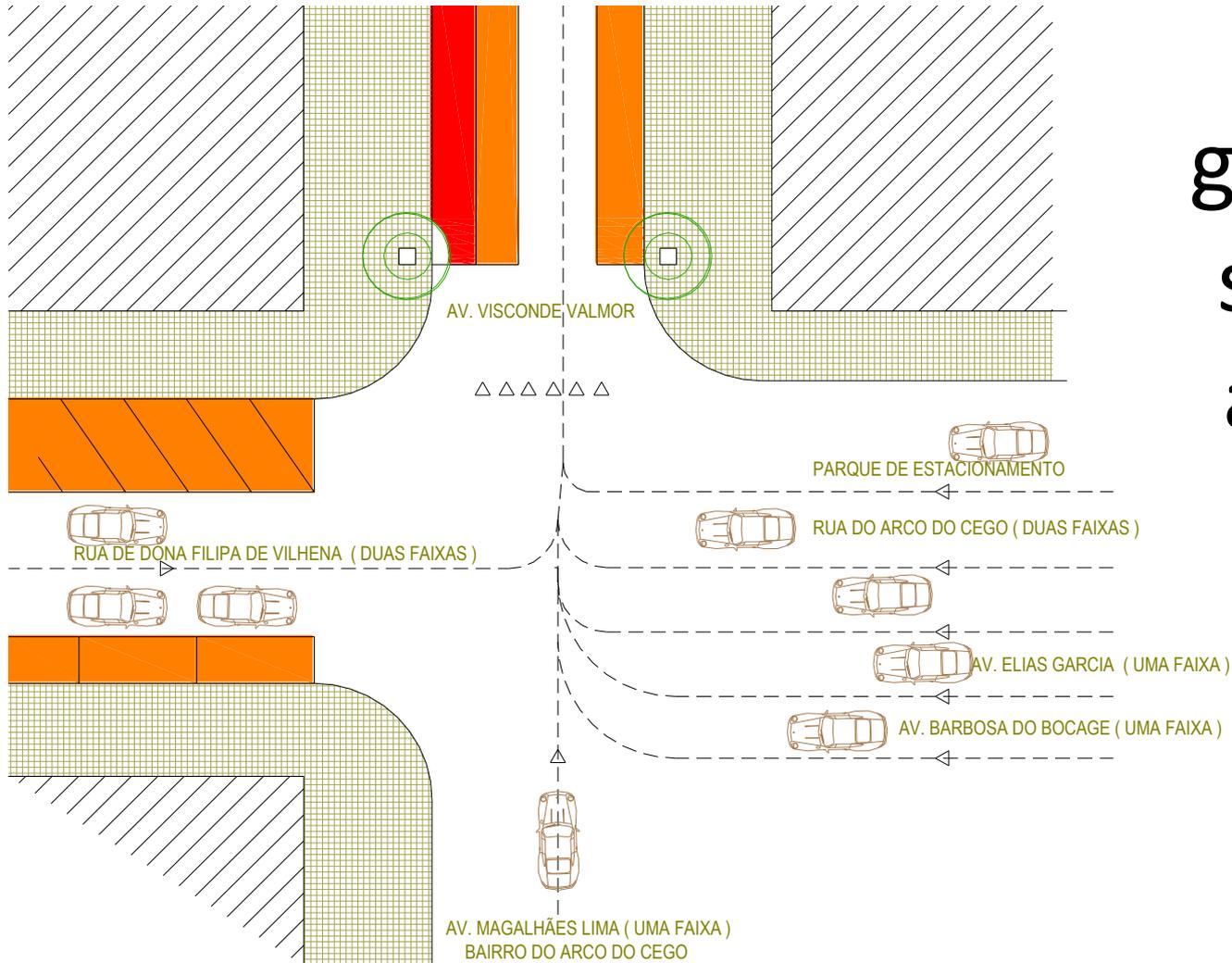
Estas situações são graves sobretudo porque dificultam em muito a passagem de **viaturas de emergência médica, carros de bombeiros etc....**

5.45 1.90 1.80 3.30 2.00 5.45

# Síntese gráfica da situação anterior

SUL

NORTE



## TUDO ISTO SERIA EVITÁVEL PORQUE:

1 - A pré-existência é um arruamento com passeios largos , de +- 5,45 metros, o que para o tráfego pedonal da mesma pode ser considerado até exagerado. Passeios estes notoriamente degradados e a precisar de uma séria intervenção.

2 - Considerando-se que deveria existir uma interligação entre os projectos novos e a manutenção do espaço urbano, esta introdução de ciclovia, deveria ter sido reequacionada com a requalificação dos passeios, e eventual reposicionamento das caldeiras do arvoredos novo, recentemente lá colocado.

3 - Isto permitiria sem grandes custos, pois estamos a falar de árvores novas, que todos estes elementos coexistissem sem se recorrer à supressão da via que tantos constrangimentos se provam que provoca.

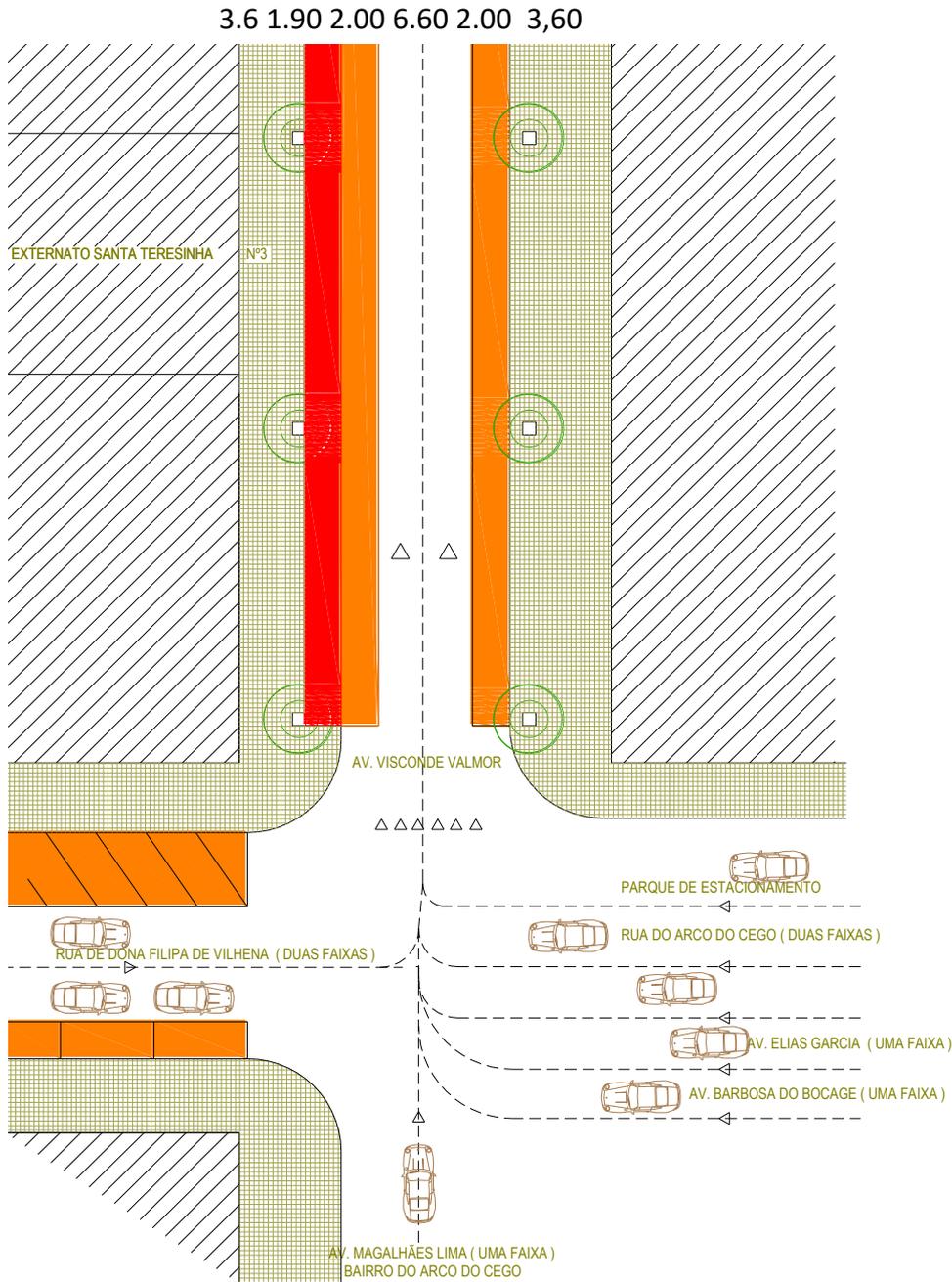
# ASSIM PROPÕE-SE

- 1- A manutenção das duas faixas de rodagem
- 2- A implantação da ciclovia no Passeio SUL, sendo que:
  - a) devem ser desviadas as caldeiras das árvores do lado sul
  - b) o Passeio SUL ficará com 3,55 metros de passagem
  - c) a ciclovia manterá 1,90 metros de largura
  - d) os estacionamentos ficarão ambos com 2,00 metros de largura

# Sintese gráfica da proposta

SUL

NORTE



# ALTERNATIVAS

Existem claro outras alternativas com maior impacto e custos, que passam por exemplo por:

a) alterar também o passeio Norte deste arruamento para “alargar” a margem destas dimensões

b) reequacionar a implantação da ciclovia por exemplo no Jardim em frente à Casa da Moeda, onde existem espaço e muito menos constrangimentos a nível de trânsito e estacionamento.