

CICLOCIDADE

associação dos ciclistas urbanos de são paulo

CONSIDERAÇÕES DA CICLOCIDADE A RESPEITO DO PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO DE 400 KM DE CICLOVIAS, O PROJETO PILOTO NO CENTRO DE SÃO PAULO E A CICLOVIA DA ELISEU DE ALMEIDA

No dia 04 de Junho de 2014 a Prefeitura de São Paulo apresentou à sociedade e ao Conselho Municipal de Trânsito e Transporte um novo Plano para implantação de 400 km de ciclovias na cidade. No sábado seguinte, dia 07 de Junho, o Prefeito e o Secretário de Transportes convidaram a Ciclocidade para uma vistoria técnica a uma implantação piloto deste Plano, partindo do Largo do Paissandu, na região central da Cidade. Por fim, no último dia 14 de Junho, o Secretário de Transportes esteve pessoalmente vistoriando a implantação da sinalização da ciclovia na Avenida Eliseu de Almeida, na região do Butantã.

Diante deste Plano e das experiências práticas recentes na implantação de ciclovias, a Ciclocidade oferece neste documento uma consolidação propositiva de impressões e indicações, bem como uma avaliação abrangente das premissas e diretrizes do Plano apresentado pela CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), que são o resultado de um diálogo coletivo entre ciclistas e técnicos.

A Ciclocidade aponta que ainda não teve acesso aos detalhes do Plano de 400 km de ciclovias e que por isto este documento não menciona a localização dos projetos nem especificidades de outras localidades que não sejam as do projeto piloto implantado no Centro e da ciclovia da Avenida Eliseu de Almeida. Ressaltamos, ainda nesta introdução, a necessidade de construção **colaborativa** e **participativa** com a presença da sociedade civil na definição dos locais prioritários para implantação destas ciclovias, bem como a necessidade de estudos e argumentos técnicos para reduzir ao máximo possíveis equívocos de implantação e gastos desnecessários.



SOBRE O PLANO E SUAS DIRETRIZES

É preciso reforçar que um plano de ciclovias não substitui a necessidade da construção de uma **política cicloviária** para a cidade de São Paulo. Política esta que esteja integrada ao Plano de Mobilidade, que estabeleça metas de curto, médio e longo prazos para incentivo deste modal, locais e formas de participação efetiva da sociedade civil nas decisões e no planejamento, modelos de sinalização e de infraestrutura (de ciclovias a sistema de bicicletas compartilhadas), projetos de acesso e promoção ao uso de bicicletas, projetos de educação para o trânsito e prevenção de acidentes, programa de estacionamento público, políticas para uso comercial em entregas sustentáveis, entre muitos outros aspectos de uma política cicloviária completa.

Um plano de ciclovias, à luz de uma política cicloviária, cumpre um papel essencial frente às demandas real e reprimida da ciclomobilidade. A garantia da segurança, do conforto e da praticidade são premissas inatas ao ato de planejar qualquer infraestrutura cicloviária, especialmente se a meta for aumentar a participação do modal nos deslocamentos realizados na cidade.

Ciclovias bem planejadas e, posteriormente, bem executadas, necessitam de um conjunto de diretrizes claras e funcionais. Não obstante, a CET apresentou um documento contendo uma lista de diretrizes para o plano de ciclovias, às quais apontamos alguns questionamentos:

- Preferência nas ruas secundárias

A infraestrutura deve ser aplicada sempre para atender o caminho mais curto e ideal para o ciclista, em vias secundárias ou não. A não observação deste conceito básico levará o ciclista a optar pelo caminho mais lógico, fácil e rápido, em detrimento ao caminho “oficial”, ou seja, que o poder público quer que ele faça.

- Não eliminar faixas de rolamento

Em ruas secundárias a remoção de vagas de estacionamento pode ser suficiente para a implantação de infraestrutura cicloviária. No entanto, em vias principais, avenidas e coletoras, os estacionamentos na via já deram lugar para as faixas exclusivas de ônibus. Portanto, para a correta implantação de infraestrutura cicloviária, seguindo o preceito do caminho mais curto e plano ao ciclista, em certos casos será necessário remover uma faixa de rolamento ou diminuir a largura das faixas.

- Preferencialmente no lado esquerdo

Ciclovias e ciclofaixas devem ser implantadas preferencialmente à direita da via, seguindo a gradação lógica da mobilidade humana à motorizada, da direita para a esquerda, segundo preconiza o Código de Trânsito Brasileiro. Quando implantada do lado direito da via, a infraestrutura cicloviária reforça aos motoristas a necessidade de dar preferência a pedestres



e ciclistas antes de conversões à direita ou no acesso aos lotes, garante aos ciclistas fácil acesso aos lotes, ao comércio e aos paraciclos e bicicletários, maior integração com a calçada e, portanto, proteção natural a pedestres. Além disso, permite entradas e saídas com maior facilidade, inclusive nas travessias. As implantações no lado esquerdo, bem como as de canteiro central, devem ser exceção e não regra das diretrizes.

- Preferencialmente bidirecional

Ciclovias e ciclofaixas devem ser preferencialmente unidirecionais, seguindo a mesma lógica da implantação à direita da via. Vale ressaltar indicação do DENATRAN, na página 36 do “Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito”, que estabelece: “Recomenda-se para a Ciclofaixa de sentido único a largura mínima de 1,50 m, e para ciclofaixa de sentido duplo a largura de 2,50m, sendo recomendada sua colocação na lateral da pista”. A ciclovia bidirecional é recomendada quando a via tem sentido único, a fim de evitar que o ciclista dê voltas desnecessárias pelo quarteirão, garantindo, portanto, o caminho mais curto e ideal para seu deslocamento.

SOBRE O PROJETO PILOTO NO CENTRO DE SÃO PAULO

A Ciclocidade, na missão de contribuir com o Plano de 400 km de ciclovias da cidade de São Paulo, foi convidada a participar de uma vistoria técnica a uma implantação piloto no centro da cidade. O trecho implantado, do Largo do Paissandu à Sala São Paulo, apresenta um conjunto de modelos e tipologias de infraestrutura cicloviária, e é sobre esta implantação piloto que a Associação vem apontar melhorias:

- No trajeto unidirecional, a largura da ciclovia deve ser suficiente para um triciclo de carga ou uma bicicleta cargueira. A largura indicada pelo DENATRAN, no “Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito”, é de 1,50 m para implantação unidirecional e 2,50m para bidirecional. O trajeto unidirecional implantado pela CET não garante a circulação correta e segura de bicicletas de carga, bem como a distância mínima de 1,50 m entre os automóveis e os ciclistas (artigo 201 do Código de Trânsito Brasileiro).
- Calçadas compartilhadas devem ser evitadas ao máximo, salvo quando ampliadas e reformadas com este propósito.
- Recapear e ajustar as sarjetas, bocas de lobo e grelhas, com urgência, inclusive revendo o escoamento de água para que esta não se acumule ao longo da ciclovia.
- Implantar *bike-boxes* ou paradas avançadas nas saídas semaforizadas.
- Tornar a sinalização de 40 km/h mais ostensiva e estreitar as faixas de rolamento dos automóveis, visando o acalmamento do tráfego.



- Estabelecer abertura de semáforo verde ao ciclista com segundos de antecedência aos demais veículos.
- Implantar *buffer zone* ou zona de segurança ao lado da ciclovia nas vias com velocidade máxima superior a 40 km/h, de forma a aumentar a distância entre bicicletas e veículos automotores, inclusive com maiores taxões e balizadores em maior quantidade.
- Aumentar o tempo de travessia do semáforo no acesso da Rua Mauá no cruzamento com a Rua General Couto de Magalhães.
- Instalar paraciclos (preferencialmente o “U invertido”, conforme resolução 09/2011 da CPPU/SMDU) ao longo de toda a estrutura cicloviária, em especial e em maior quantidade nos locais próximos a comércio, escolas e de grande afluxo de pessoas.

SOBRE A CICLOVIA NA AVENIDA ELISEU DE ALMEIDA

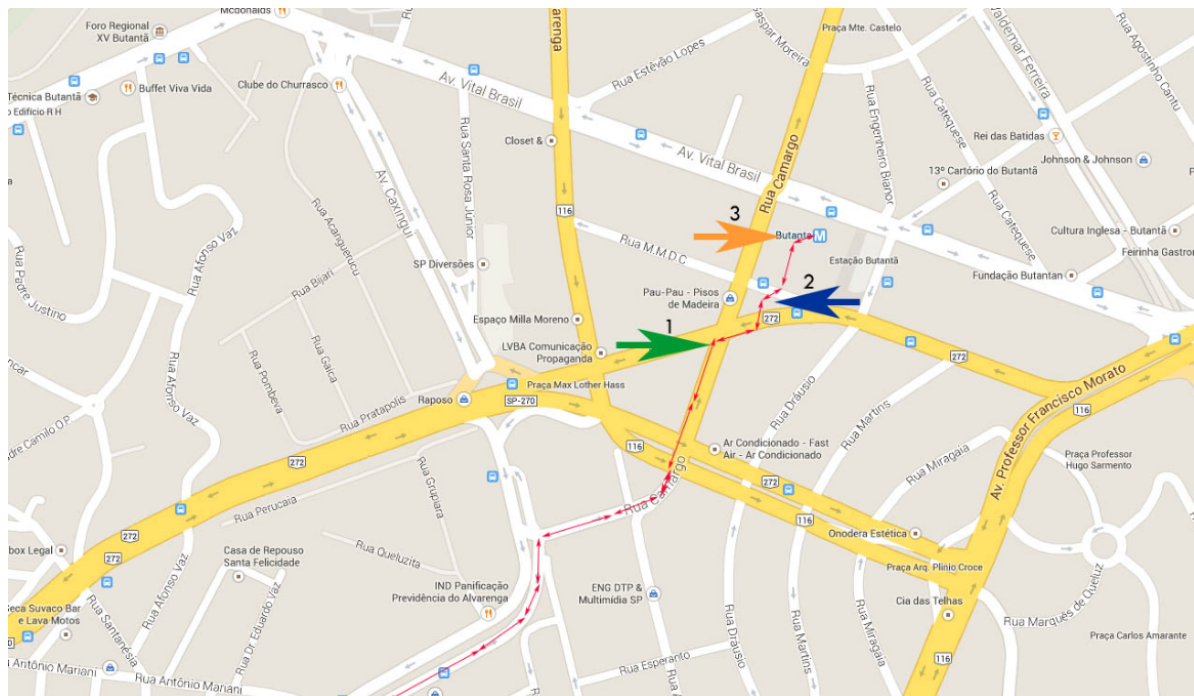
A Ciclocidade faz a seguinte proposta para a sinalização da ciclovia na Avenida Eliseu de Almeida e sua conexão à Estação Butantã de Metrô.

- A sinalização semafórica da ciclovia da Avenida Eliseu de Almeida deve antecipar a visão do ciclista nos cruzamentos e, portanto, é necessária a implantação de um semáforo no local de espera e outro ao final do cruzamento; além de melhorar a sinalização do local de espera com a utilização de *bikebox* ou espera avançada de ciclistas, por exemplo.
- Implantar lombofaixas ou travessias em nível elevado nos cruzamentos e acessos das ciclovias em canteiros centrais para garantir a redução natural da velocidade dos veículos automotores e assegurar a prioridade do ciclista e pedestre, como na Avenida Eliseu de Almeida, Avenida Faria Lima, Avenida Braz Leme e outras.
- Realocar postes de energia e sinalização que estrangulam a largura e a passagem ao longo da ciclovia da Eliseu de Almeida.
- Melhorar a qualidade do asfalto nos cruzamentos, atentando para o necessário alargamento das guias altas, que colocam em risco os ciclistas.

Por fim vale ressaltar a necessidade de a ciclovia chegar até a cidade de Taboão da Serra cumprindo, na totalidade, seu projeto inicial. A integração com a Estação Butantã do Metrô e com o bicicletário, bem como com o terminal de ônibus, também representa uma etapa fundamental para a conclusão desta infraestrutura.



Ligação com a Estação Butantã do Metrô



A seta 1 (verde) indica uma travessia no cruzamento da Rua Camargo, margeando a faixa de pedestres, no semáforo para acessar o lado direito da via;

A seta 2 (azul) indica o acesso por dentro da Praça Waldemar Ortiz: a sinalização adequada pode indicar o caminho para o ciclista e alertá-lo para a presença de pedestres;

A seta 3 (laranja) indica o acesso por dentro do terminal de ônibus até o bicicletário, com a sinalização adequada.

Hoje a demanda pela utilização do bicicletário existente na Estação Butantã do Metrô já está além das suas capacidades e é seguro frisar que ela continuará crescendo com a inauguração das futuras ligações à Estação Butantã do Metrô e ao município de Taboão da Serra. Desta forma, é preciso adequar a oferta de vagas à sua futura demanda, seguindo as premissas de fácil e seguro acesso e funcionamento nos mesmo horários que o Metrô.



CICLOCIDADE

associação dos ciclistas urbanos de são paulo

Realização

Ciclocidade - Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo

www.ciclocidade.org.br

contato@ciclocidade.org.br

Colaboradores:

Alexandre Ribeiro, Aline Cavalcante, Álvaro Diogo, Carlos Aranha, Carlos Crow, Carlos Henrique Ramos Lopes, Claudia Franco, Daniel Guth, Eduardo Grigoletto, Gabriel Di Pierro Siqueira, Hamilton Takeda, Liduína Lins, Máira Bombachini, Marcelo Mig, Otávio Remedio, Paulo Teixeira, Raphael Monteiro de Oliveira, Reinaldo Kramer, Richard Sippli, Roberson Miguel Santos, Tais Balieiro, Thiago Benicchio, Thiago Hérick de Sá, Vitor Leal e Willian Cruz.

