

RELATÓRIO DA PESQUISA: RELEVÂNCIA DAS AÇÕES EM FAVOR DA BICICLETA
São Paulo, 18 de junho de 2012



ÍNDICE:

I. APRESENTAÇÃO E OBJETIVOS DO PROJETO

II. METODOLOGIA DAS RESPOSTAS

III. UNIVERSO DA PESQUISA

IV. ANÁLISE GERAL DOS RESULTADOS

V. INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

VI. EDUCAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

VII. ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E PLANEJAMENTO

VIII. OUTRAS SUGESTÕES E COMENTÁRIOS

IX. RESULTADOS GERAIS

I. APRESENTAÇÃO E OBJETIVOS DO PROJETO:

Em maio, a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) e o Instituto CicloBR de Fomento à Mobilidade Sustentável deram início ao projeto “Eleições 2012 e a Bicicleta em São Paulo”, que tem como objetivos assegurar o compromisso dos candidatos ao Legislativo e Executivo municipais com a mobilidade por bicicletas, além de colocar em pauta as discussões sobre esta forma de transporte.

A primeira etapa do projeto consistiu na realização de uma pesquisa de opinião sobre o tema, que mapeou as propostas da sociedade civil para os próximos governantes. A pesquisa esteve disponível na internet entre os dias 22/05 e 04/06 e obteve 1017 respostas, vindas de 76 distritos da cidade.

No dia 02/06, as organizações promoveram um encontro presencial para aprofundar os debates entre a sociedade civil. As duas ações (pesquisa e encontro) têm como objetivo subsidiar uma carta de compromisso, que será oferecida aos candidatos às eleições deste ano no

mês de julho. O objetivo é contar com o maior número de candidatos majoritários e com um número significativo de candidatos a vereador comprometidos com as propostas elencadas na carta.

Atualmente, mais de 500 mil pessoas utilizam a bicicleta ao menos uma vez por semana na cidade de São Paulo. Segundo a pesquisa Origem-Destino do Metrô, entre 1997 e 2007, as viagens de bicicleta cresceram em 176% na cidade (índice muito superior aos 31% de viagens de metrô ou ao aumento de 13% nas viagens de automóvel).

O número de usuários cotidianos e o número de viagens de bicicleta poderia ser bem maior. Segundo pesquisa realizada pelo Ibope/ Rede Nossa São Paulo em setembro de 2011, 82% dos paulistanos estariam dispostos a substituir os deslocamentos cotidianos de automóvel por outras formas de transporte. Entre estes, 40% se dizem dispostos a adotar a bicicleta caso existam condições de segurança adequadas.

A garantia de segurança para os atuais ciclistas, bem como o estímulo ao uso da bicicleta na cidade através do desenvolvimento efetivo de políticas cicloviárias devem ser considerados parte importante da plataforma dos próximos governantes, não apenas porque o uso de bicicletas na cidade resulta em melhor qualidade de vida para toda a população, mas também porque a insistência na priorização do modelo rodoviário baseado no transporte individual motorizado (carros e motos) tem apresentado resultados cada vez mais desastrosos em termos de mobilidade urbana, poluição, mortes e degradação da cidade.

II. METODOLOGIA DA PESQUISA:

O questionário disponível na internet apresentou 25 itens relativos à mobilidade urbana por bicicletas e a pergunta *“Como você avalia a relevância dos seguintes itens para os próximos vereadores e prefeito de São Paulo?”*.

Os itens estavam organizados em cinco grandes eixos: “Infraestrutura para circulação”, “Educação e fiscalização”, “Infraestrutura de estacionamento”, “Administração pública e planejamento” e “Outros programas e iniciativas”.

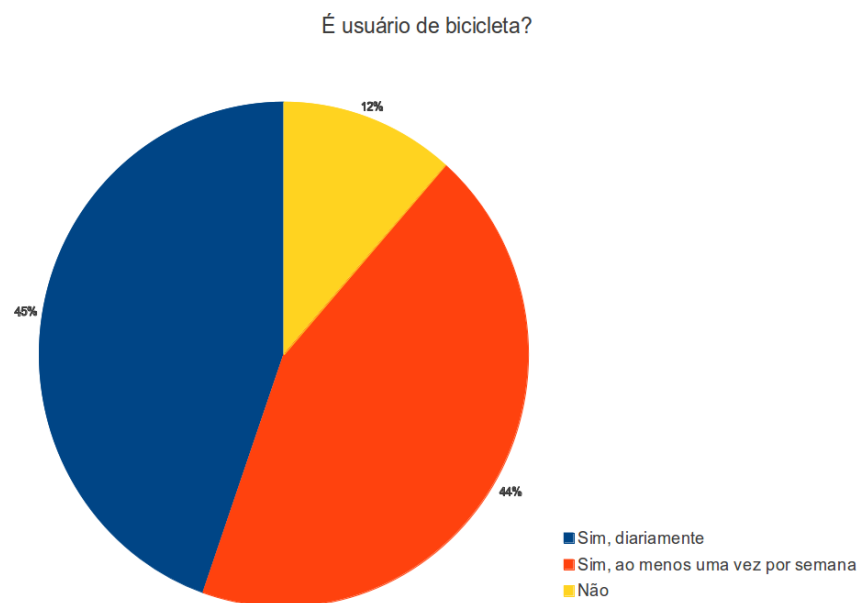
As respostas classificavam cada um dos itens em cinco níveis: “Não é importante”, “Pouco importante”, “Importante”, “Muito importante” e “Fundamental”.

Além disso, um campo aberto para outras sugestões também estava disponível ao final do questionário.

III. UNIVERSO DAS RESPOSTAS:

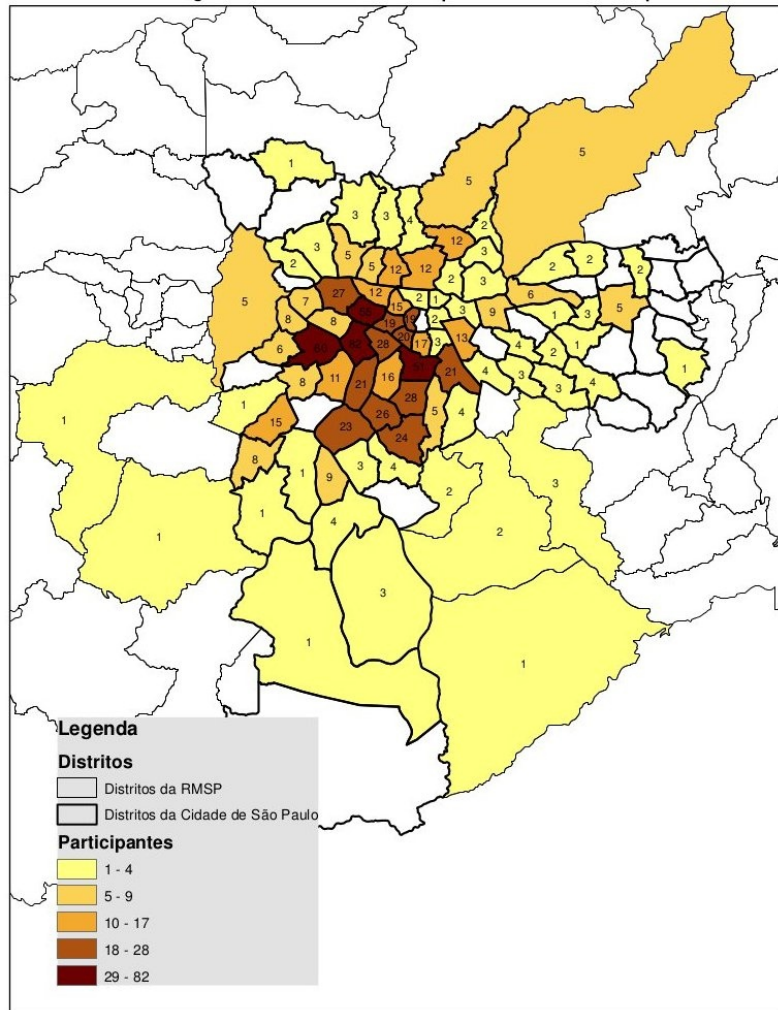
- 1017 respostas
- Ao menos 76 dos 96 distritos da cidade de São Paulo e outros 8 municípios da RMSP (ver MAPA 1)
- Idades entre 14 e 66 anos
- 68% homens, 32% mulheres
- 45% de usuários diários de bicicleta, 44% de usuários esporádicos e 12% de não-usuários (ver GRÁFICO 1)

GRÁFICO 1: *Usuários de bicicleta:*



MAPA 1: Origem das respostas*

* das 1017 respostas, 844 puderam ser espacializadas



IV. ANÁLISE GERAL DOS RESULTADOS:

São Paulo é uma cidade que, até hoje, não teve políticas continuadas relacionadas à mobilidade urbana por bicicletas: iniciativas esporádicas e pontuais acontecem desde a década de 1990, mas geralmente são tomadas em algum momento de um mandato e não prosseguem com a troca dos representantes eleitos. O resultado é uma cidade que conta com quase nenhuma infraestrutura cicloviária, condições bastante difíceis para os ciclistas e pouco estímulo à adoção da bicicleta.

Os resultados da pesquisa explicitam esta grave carência ao trazer um número significativo de respostas “Fundamental” e “Muito importante” para todos os 25 itens disponíveis. A soma das duas classificações só não ultrapassou os 50% de respostas em dois itens: “espaços para ciclismo esportivo” e “tempos diferenciados de semáforo” (ver TABELA 1).

Da mesma forma, nenhum dos 25 itens foi considerado “Não importante” ou “Pouco importante” por sequer 30% dos participantes da pesquisa. O item menos importante obteve apenas 27% de respostas na soma das duas classificações. (ver TABELA 2).

Ou seja, em uma cidade que não conta com quase nada em favor do uso de bicicletas, existem muitas possibilidades de ação para os governantes eleitos em 2012.

Usuários diários e esporádicos - O universo das respostas ajuda a desmistificar a separação dos cidadãos em categorias de meios de transporte. Metade dos ciclistas que responderam a pesquisa não utiliza a bicicleta todos os dias, mas o faz pelo menos uma vez por semana. A utilização de diversos meios de transporte em São Paulo, portanto, não é apenas um desejo, mas também uma realidade, que justifica a implantação de políticas públicas que garantam ao cidadão a opção de escolher o melhor meio de transporte para cada deslocamento.

Prioridades inteligentes - A análise dos itens considerados prioritários no universo da pesquisa apresenta um panorama bastante qualificado do que precisa ser feito em favor das bicicletas na cidade de São Paulo.

Os itens que ultrapassaram 90% de avaliações “Fundamental” e “Muito importante” demonstram o que precisa ser feito com urgência em favor do uso de bicicletas (ver TABELA 1).

TABELA 1: Ranking: itens MAIS IMPORTANTES

	Item	Soma: Fundamental + Muito Importante (em % das 5 classificações)
1	Fiscalização de motoristas	95
2	Plano cicloviário para a cidade	94
3	Cumprimento de prazos para projetos cicloviários	94
4	Bicicletários integrados ao transporte coletivo	93
5	Educação para motoristas	92
6	Regulamentação de leis já aprovadas	91
7	Aprovação de novas leis	88
8	Bicicletários em estabelecimentos públicos e privados	87
9	Ciclovias em avenidas	87
10	Espaços de diálogo institucional	86
11	Paraciclos nas ruas e logradouros	81
12	Centralização de decisões sobre mobilidade	79
13	Educação para ciclistas	78
14	Adaptação do transporte coletivo para bicicletas	77
15	Sinalização de trânsito compartilhado (rotas de bicicleta)	76

16	Educação de trânsito no ensino fundamental	76
17	Plano cicloviário para o bairro	72
18	Bicicletas compartilhadas	69
19	Ciclofaixas em ruas locais	69
20	Bike box	64
21	Fiscalização de ciclistas	61
22	Rotas cicloturísticas	58
23	Ampliação da Ciclofaixa de Lazer	53
24	Tempos diferenciados de semáforo	49
25	Espaços para ciclismo esportivo	44

TABELA 2: Ranking: itens MENOS IMPORTANTES

	Item	Soma: Não é importante + Pouco Importante (em % das 5 classificações)
1	Tempos diferenciados de semáforo	27
2	Espaços para ciclismo esportivo	23
3	Ampliação da Ciclofaixa de Lazer	21

4	Fiscalização de ciclistas	16
5	Bike box	14
6	Rotas cicloturísticas	14
7	Ciclovias em avenidas	12
8	Ciclofaixas em ruas locais	10
9	Adaptação do transporte coletivo para bicicletas	7
10	Educação de trânsito no ensino fundamental	6
11	Plano cicloviário para o bairro	6
12	Educação para ciclistas	5
13	Sinalização de trânsito compartilhado (rotas de bicicleta)	5
14	Bicicletas compartilhadas	5
15	Paraciclos nas ruas e logradouros	3
16	Educação para motoristas	2
17	Aprovação de novas leis	2
18	Espaços de diálogo institucional	2
19	Fiscalização de motoristas	1
20	Plano cicloviário para a cidade	1
21	Bicicletários integrados ao transporte coletivo	1

22	Regulamentação de leis já aprovadas	1
23	Bicicletários em estabelecimentos públicos e privados	1
24	Centralização de decisões sobre mobilidade	1
25	Cumprimento de prazos para projetos cicloviários	0

V. INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA:

Compreende-se por infraestrutura cicloviária os dispositivos urbanos necessários para garantir e estimular o uso de bicicletas. Todo veículo precisa de infraestrutura para se deslocar e também para ser estacionado. Desta forma, a infraestrutura pode ser dividida em “para deslocamento” e “para estacionamento”.

Deslocamento - A infraestrutura cicloviária necessária para o deslocamento de ciclistas está prevista no Código de Trânsito Brasileiro e consiste em ciclovias e ciclofaixas. Além delas, algumas prefeituras também têm sinalizado locais de trânsito compartilhado entre bicicletas e outros veículos, chamando tal estrutura de “Rotas de bicicleta”.

As ciclovias são pistas exclusivas e segregadas fisicamente para o tráfego de bicicletas. As ciclofaixas também são exclusivas para os ciclistas, mas não possuem segregação física. Já as rotas de bicicleta consistem apenas na sinalização (horizontal e vertical) que alerte para o tráfego de bicicletas compartilhado com outros veículos ou com pedestres. Todas as estruturas anteriores são permanentes.

Em São Paulo, utiliza-se também estruturas temporárias denominadas “ciclovias operacionais”, que ganharam o nome fantasia de “Ciclofaixa de Lazer”, uma ação patrocinada pela iniciativa privada. A “Ciclofaixa de Lazer” funciona apenas em horários restritos, aos domingos e feriados, contando com segregação física (cones) e operação de agentes de trânsito.

Cada tipo de infraestrutura tem uma finalidade e adequação no sistema viário. Em linhas gerais, as ciclovias são indicadas para avenidas com tráfego intenso e limites de velocidade mais altos. As ciclofaixas podem ser adotadas em ruas de menor movimento e velocidade de veículos motorizados, enquanto a sinalização de trânsito compartilhado é indicada apenas para ruas de bairro, devendo ser acompanhadas pela limitação de velocidade do trânsito motorizado (recomenda-se 30km/h).

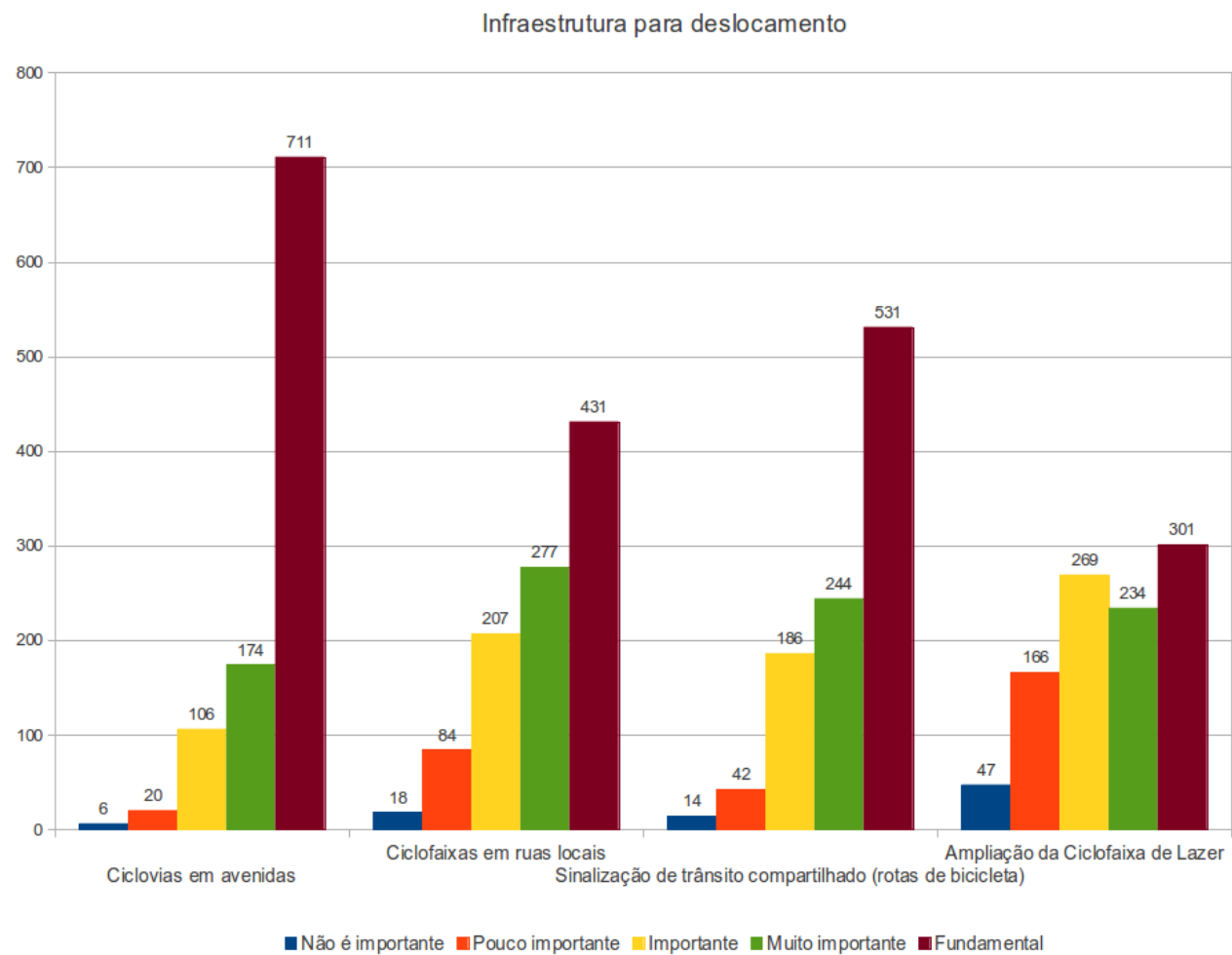
Rios e córregos: o melhor caminho para o ciclista - Até o início do século XX, a cidade de São Paulo era cortada por córregos e rios, que demarcavam longas e planas extensões territoriais. A partir da adoção de políticas públicas de benefício ao transporte motorizado sobre pneus, quase todos os córregos e rios foram canalizados e sobrepostos por avenidas dedicadas ao tráfego rápido e intenso de automóveis, caminhões e ônibus. Ou seja, em São Paulo, o caminho mais adequado para o ciclista (com relevo plano) recebeu intervenções para atender apenas as necessidades dos veículos motorizados, e, por consequência, se tornou o mais perigoso para ele. Não à toa, a construção de ciclovias em avenidas foi apontada como a infraestrutura cicloviária mais necessária na cidade.

Se a segregação do ciclista em estruturas exclusivas e protegidas (ciclovias) é a mais necessária, é notória também a compreensão de que é impossível cobrir todas as ruas da cidade com ciclovias. Assim, torna-se fundamental sinalizar as ruas de trânsito compartilhado (rotas de bicicleta), não apenas para garantir a segurança do ciclista, mas também para indicar os melhores caminhos para superar a geografia montanhosa de muitos bairros.

Segundo as respostas da pesquisa, a continuidade de iniciativas que restringem o uso da bicicleta ao lazer e à recreação é a ação menos importante para a próxima gestão: a ampliação da Ciclofaixa de Lazer obteve o último lugar entre as infraestruturas disponíveis (ver GRÁFICO 2) e foi o terceiro item menos importante entre as 25 ações propostas (ver TABELA 2).

Estacionamento - A bicicleta é o veículo mais eficiente em curtas distâncias (de até 8km). Desta forma, é indicada para os deslocamentos dentro dos bairros, sendo muito útil se estiver integrada ao transporte coletivo. A construção de bicicletários integrados às estações de trens e metrô, bem como aos terminais de ônibus, foi apontada como o item mais importante entre as estruturas necessárias para o estacionamento de bicicletas.

GRÁFICO 2: Infraestrutura para deslocamento + Ciclofaixa de Lazer



VI. EDUCAÇÃO E FISCALIZAÇÃO:

Neste eixo, os itens considerados mais importantes foram os relativos à educação e fiscalização de motoristas, apontando a necessidade de redução dos danos causados pelo mal uso de veículos motorizados na cidade. No entanto, a educação e até a fiscalização de ciclistas também tiveram alto índice de aprovação, demonstrando que a suposta “irresponsabilidade” do ciclista tem sua origem na própria marginalidade a que este foi submetido historicamente.

Os danos causados pela condução irresponsável de veículos motorizados implicam na urgência da fiscalização mais efetiva. Por outro lado, a total ausência da formação de ciclistas faz com que a educação seja considerada mais importante do que a fiscalização dos usuários de bicicleta neste momento. Além disso, as respostas consideram bastante importante incluir a educação de trânsito desde o ensino fundamental. Os comentários deixados na última pergunta (resposta aberta) destacam a importância da realização de campanhas permanentes de educação de motoristas, além da ampliação da fiscalização nas áreas periféricas da cidade e da formação de ciclistas.

VII. ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E PLANEJAMENTO

Entre os sete itens relativos à administração pública e ao planejamento, a necessidade da realização de um plano cicloviário para a cidade inteira foi apontada como a mais importante, ficando também em segundo lugar entre todos os 25 itens. Na soma das respostas “Fundamental” e “Muito Importante”, o plano cicloviário ficou empatado (94%) com o cumprimento de prazos para projetos, mas teve maior número de respostas “fundamental” (805 contra 771).

As duas respostas refletem a situação crônica e amplamente perceptível do desenvolvimento cicloviário em São Paulo: os anúncios de novos projetos cicloviários raramente são cumpridos no prazo e a falta de integração da infraestrutura existente torna as ciclovias, ciclofaixas e rotas de bicicleta praticamente inúteis para a utilização cotidiana.

A criação de uma rede cicloviária que interligue pontos importantes e garanta a segurança dos ciclistas na cidade necessita de planejamento amplo e execução rápida, sob pena de desperdício de dinheiro público ou obsolescência urbana dos projetos. Os comentários deixados na

última pergunta (resposta aberta) também destacam um dos itens da pesquisa: a criação de espaços institucionais de diálogo, permitindo que os ciclistas sejam consultados antes da realização de projetos cicloviários.

VIII. OUTRAS SUGESTÕES E COMENTÁRIOS:

Além dos 25 itens avaliados, o questionário também ofereceu um espaço para o registro de outras propostas e sugestões. Alguns eixos tiveram destaque entre as respostas: restrição ao uso do carro, redução da velocidade motorizada, estímulo à bicicleta, solução definitiva para a travessia das pontes dos rios Pinheiros e Tietê, reforma urbana que privilegie a distribuição de oportunidades e integração com outros modais.

Os comentários apontam a necessidade de redistribuição do espaço viário entre os vários meios de transporte. A proibição de estacionamento é apontada como uma solução para a construção de ciclovias e ciclofaixas, calçadas adequadas e faixas exclusivas de ônibus. O compartilhamento do espaço atualmente dedicado ao fluxo de automóveis também é visto como fundamental para a criação de espaços destinados à bicicleta.

Outro item que teve destaque entre os comentários refere-se às ações de acalmamento do tráfego (traffic calming), reduzindo as velocidades máximas permitidas em ruas e avenidas ou fazendo cumprir os limites já estabelecidos em diversos locais da cidade. Atualmente, a fiscalização de velocidade está localizada apenas em grandes avenidas da região central, mas a cidade já possui diversas ruas com limites de velocidade adequados para a segurança de pedestres e ciclistas (30km/h), que não são fiscalizados. Além disso, foi destacada a necessidade de ampliar a fiscalização para as regiões periféricas, onde acontece a maior parte das colisões e atropelamentos na cidade, e também para finais de semana e períodos noturnos.

Uma reforma urbana que permita melhorias no uso e ocupação do solo, distribuindo as oportunidades entre o centro e a periferia também foi apontada como item importante para melhorar a mobilidade urbana na cidade. A realização e o cumprimento de um plano diretor integrado ao plano de mobilidade urbana foram destacadas entre os comentários, que apontaram ainda a necessidade de garantir a segurança dos ciclistas que se deslocam das áreas periféricas para o centro da cidade.

O estímulo ao uso da bicicleta e a mudança de mentalidade da população também ganharam destaque entre os comentários, seja através da realização de campanhas permanentes de valorização e respeito ao ciclista, ou de eventos e estímulos fiscais a quem utiliza a bicicleta.

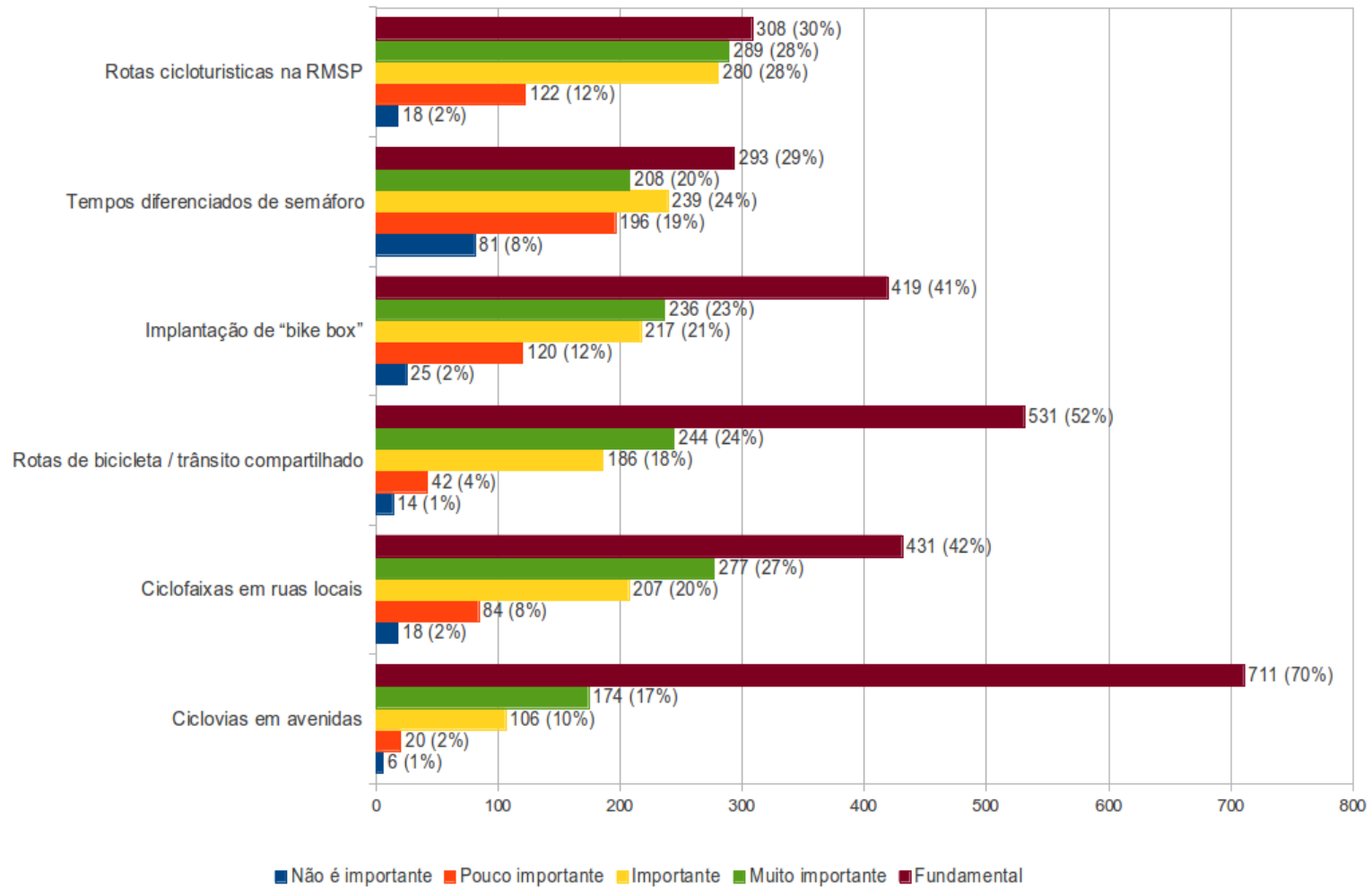
Os comentários relativos à infraestrutura viária destacaram dois pontos importantes para o ciclista de São Paulo: a travessia das pontes e a qualidade do asfalto. As pontes que atravessam os rios Tietê e Pinheiros constituem um importante eixo de ligação entre as mais diversas regiões da cidade, mas oferecem alto risco para ciclistas e pedestres devido à alta velocidade permitida aos veículos motorizados e à ausência de travessias seguras. A baixa qualidade do asfalto paulistano também foi destacada em diversos comentários, inclusive com sugestões de que houvesse priorização dos bordos da pista nas ações de recapeamento ou adequação viária.

A integração da bicicleta com o transporte coletivo é fundamental em uma cidade com as dimensões de São Paulo e foi destacada nos comentários, que sugerem a prioridade absoluta ao deslocamento dos ônibus (com corredores expressos à esquerda das ruas) e o investimento efetivo nas linhas de metrô e trem. A intermodalidade é apontada como solução efetiva para as viagens longas na cidade e, para isso, a melhoria das condições do transporte público coletivo é fundamental.

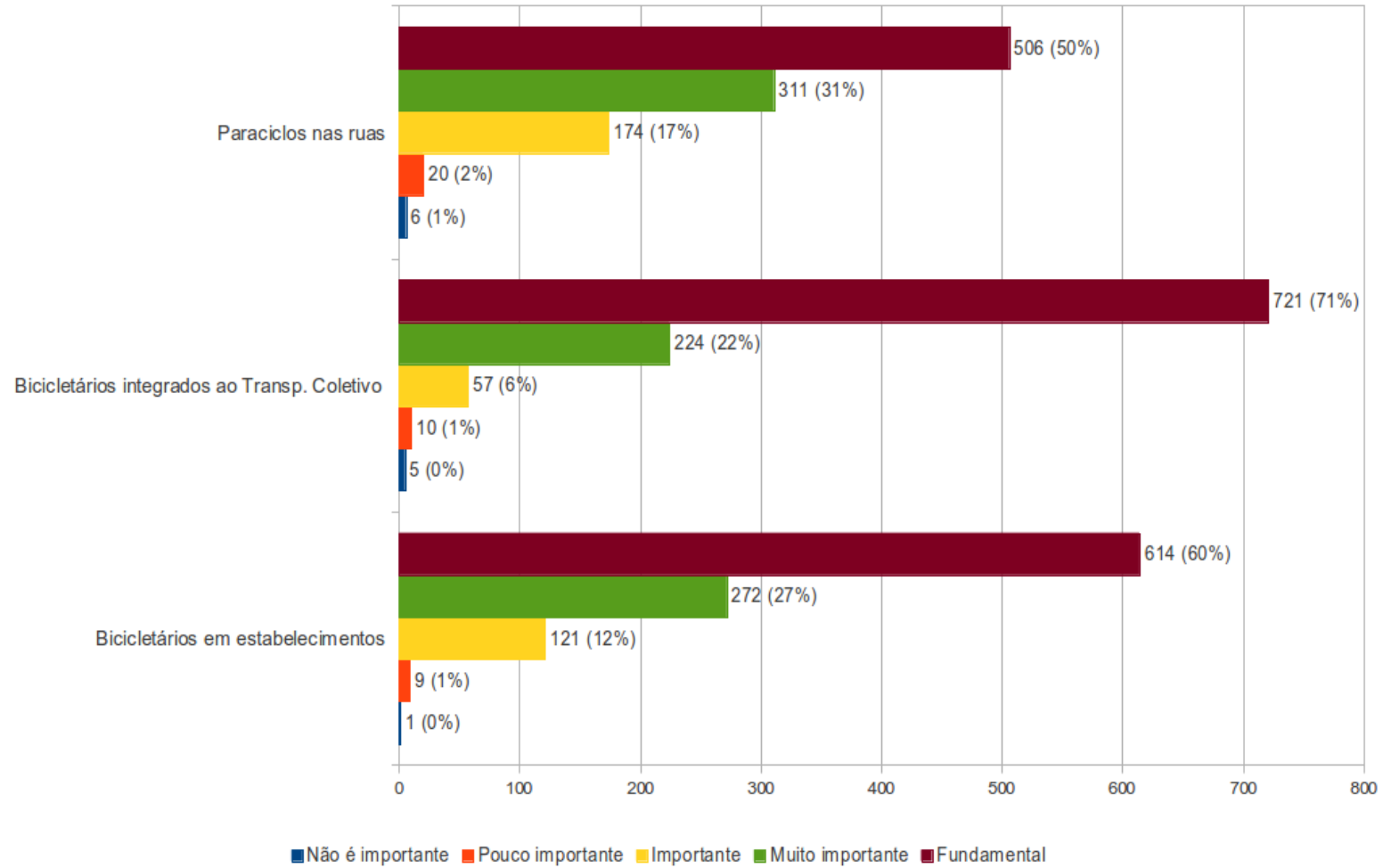
IX. RESULTADOS GERAIS:

Os gráficos abaixo apresentam o total de respostas em cada eixo da pesquisa, no formato “número absoluto (% de cada classificação)”

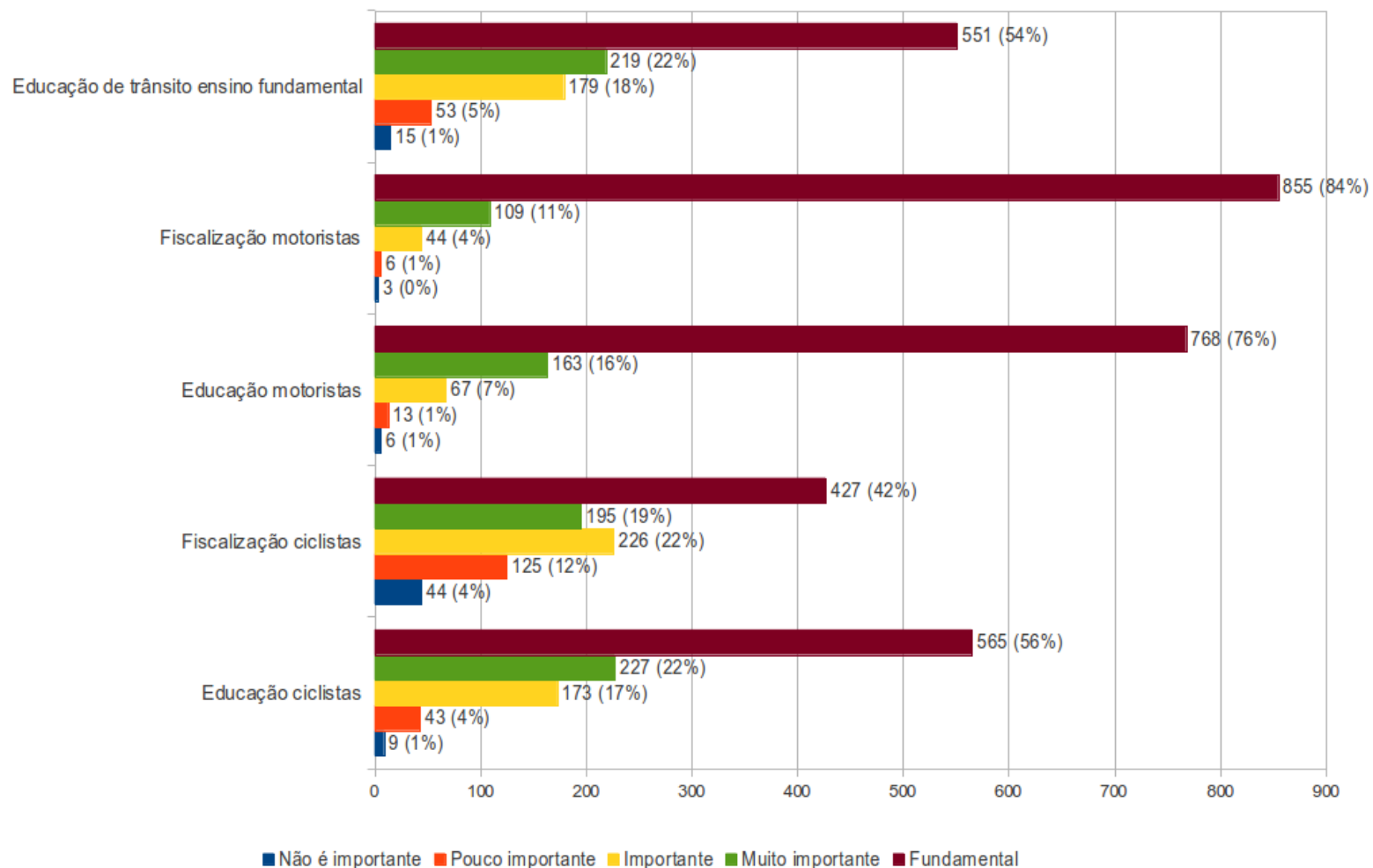
Infraestrutura para circulação



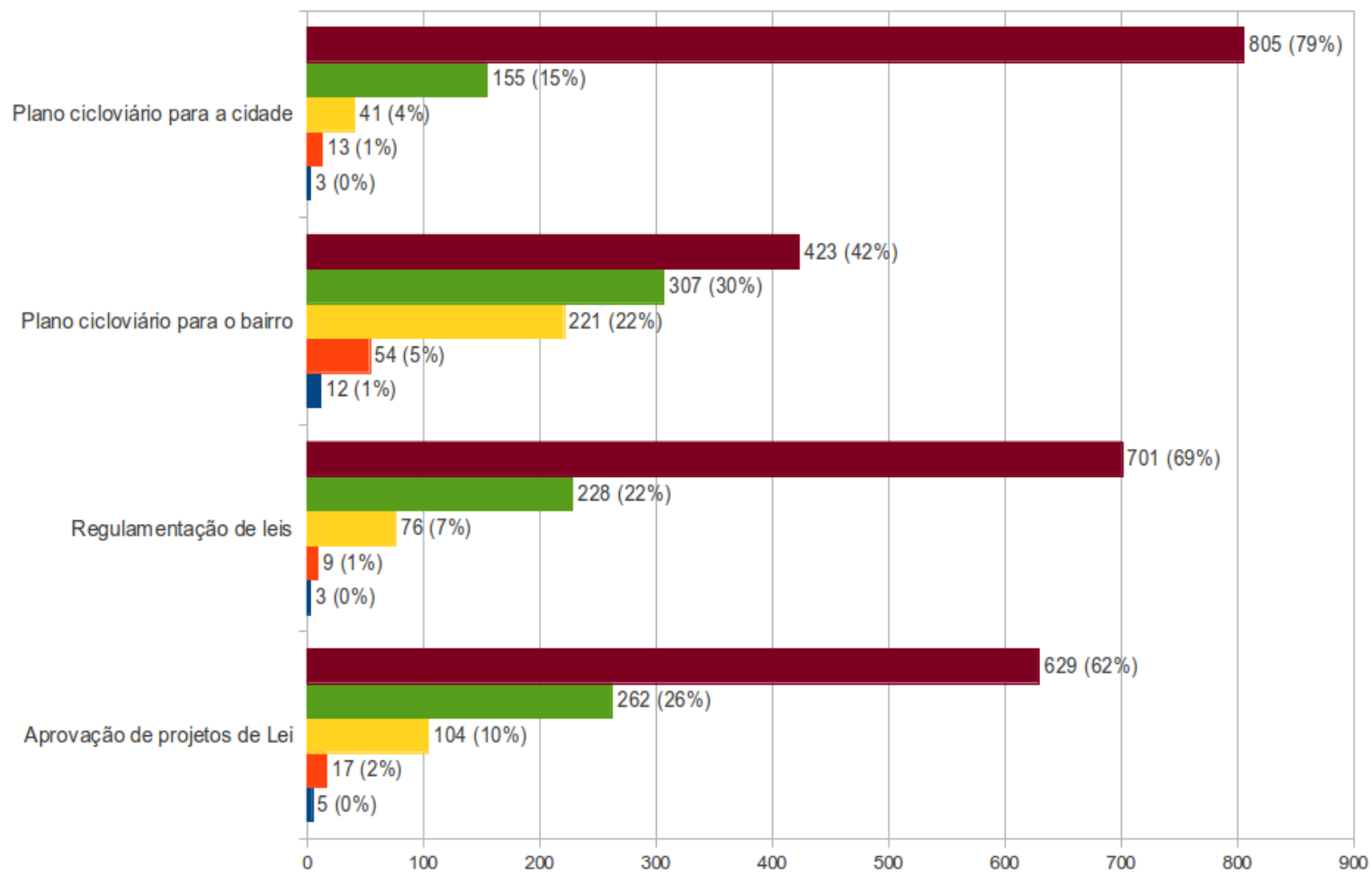
Infraestrutura para estacionamento



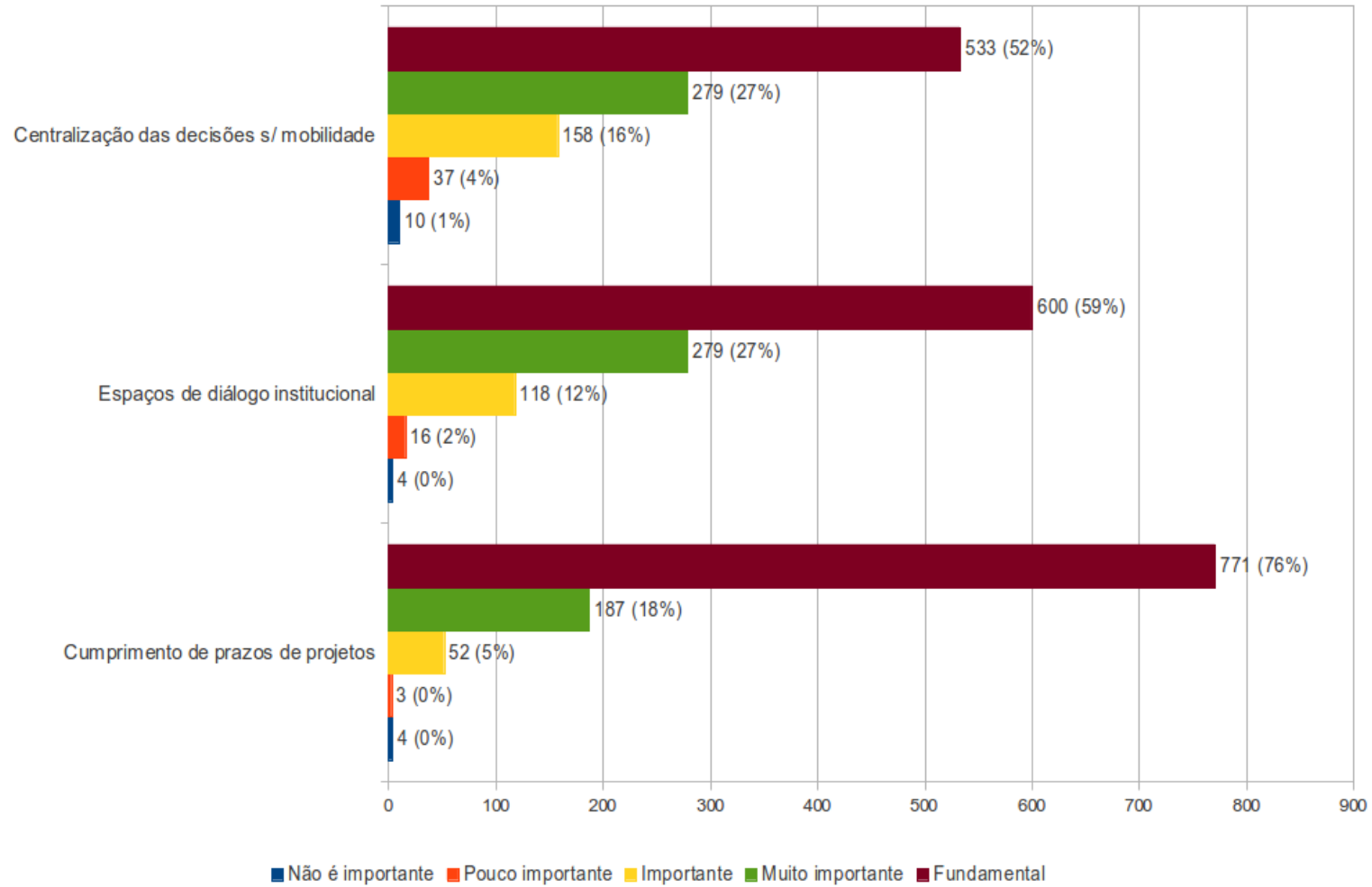
Educação e fiscalização



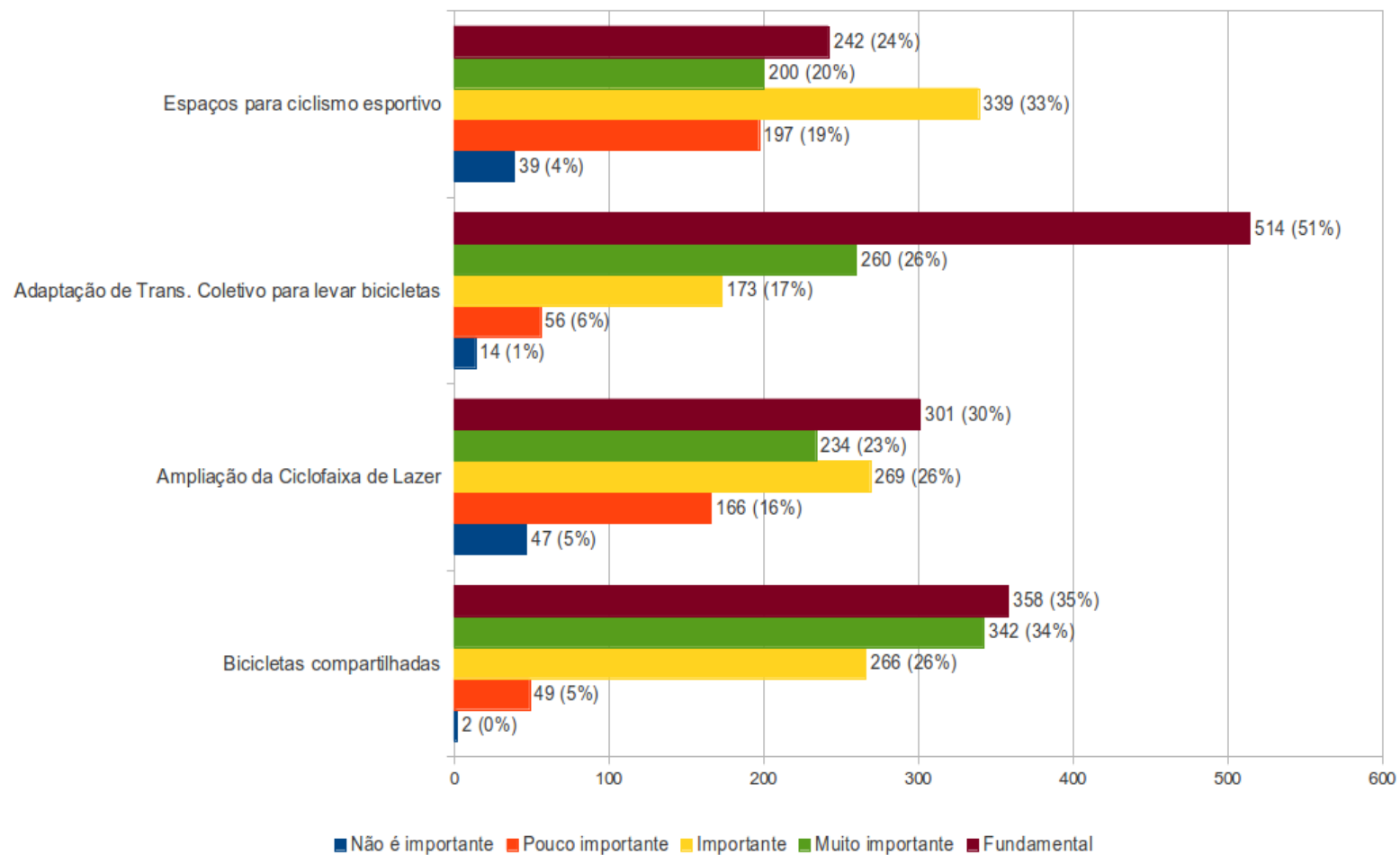
Administração Pública e planejamento - 1/2



Administração Pública e planejamento - 2/2



Outros programas e iniciativas



Equipe do projeto:

Andre Kehdi
Caroline Coguetto
Felipe Aragonez
Gabriel Di Pierro
Jéssica Martineli
Thiago Benicchio

Arte/logo:

Giovana Pasquini
Sumaya Lima

Informações:

contato@ciclocidade.org.br

ciclobr@ciclobr.org.br