

TRANSPORTE EM NÚMEROS

Indicadores Anuais do Transporte Público

Modal

CICLOVIÁRIO

CICLOVIÁRIO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587 apenas em 2012, determina que o crescimento das cidades seja planejado de uma forma ordenada, por meio de Planos de Mobilidade que priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo. Após o estabelecimento das diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana, foram realizadas discussões específicas sobre o modal cicloviário, culminando no Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – *Bicicleta Brasil*, lançado em setembro de 2004.

Atrelado a essas ações, em um esforço em fornecer subsídios para os municípios no desenvolvimento e implantação de um plano cicloviário, integrado aos demais modos existentes, formando uma rede de transporte, foi desenvolvido o Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, de 2007. Segundo o caderno técnico *“A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser considerada elemento fundamental para a implantação do conceito de Mobilidade Urbana para construção de cidades sustentáveis, como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e da degradação do meio ambiente”*.

Em consonância com a Política Nacional de Mobilidade, entre os anos de 2005 e 2008 foram iniciados os estudos que originaram o Plano Diretor Cicloviário Integrado de Porto Alegre – PDCI (Lei Complementar Municipal 626/09) que se constitui em um importante instrumento executivo para a condução das ações de planejamento e implantação de soluções para o transporte cicloviário na cidade. Com efeito, a partir dele foi possível estabelecer uma estratégia de enfrentamento aos problemas diagnosticados e prognosticados no estudo, definindo um conjunto de ações atualmente em implantação no município.

Os estudos que deram origem ao PDCI foram inéditos em termos de ciclovias no país, pois envolveram técnicas de modelagem de transportes e de coleta de dados que ofereceram qualidade e precisão às análises, normalmente alcançados somente nos projetos de modais motorizados.



O PDCI tem como princípio o cumprimento das funções sociais da cidade, nos termos da Lei Orgânica do Município de Porto Alegre, garantindo: a promoção da qualidade de vida e do ambiente por meio do desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável e da acessibilidade universal; a divisão do espaço público de uma maneira mais democrática e justa; a integração das ações públicas e privadas por meio de programas e projetos de atuação; o enriquecimento cultural da cidade pela diversificação, atratividade, competitividade e pela inclusão social.

No PDCI foi definida a Rede Ciclovária Estrutural (gravada no artigo 26 e anexos I e II da Lei Complementar 626/09) composta por 495 km de vias que deverão, necessariamente, receber ciclovias. A definição da Rede considerou principalmente a melhoria da segurança nos locais de maior ocorrência de acidentes envolvendo ciclistas e os eixos com maior demanda prevista para o ano de 2022.

A Prefeitura de Porto Alegre tem atuado na implantação dessa rede e no atendimento aos demais objetivos do PDCI: o estímulo ao modal Ciclovário; a promoção de infraestrutura adequada e segura para o estacionamento e a guarda de bicicletas; a priorização dos meios de transporte coletivo e não motorizados, com ênfase na segurança e na defesa da vida; a organização da circulação viária; a redução da poluição atmosférica e sonora e o congestionamento causado por veículos automotores; e a promoção da melhoria da qualidade de vida.

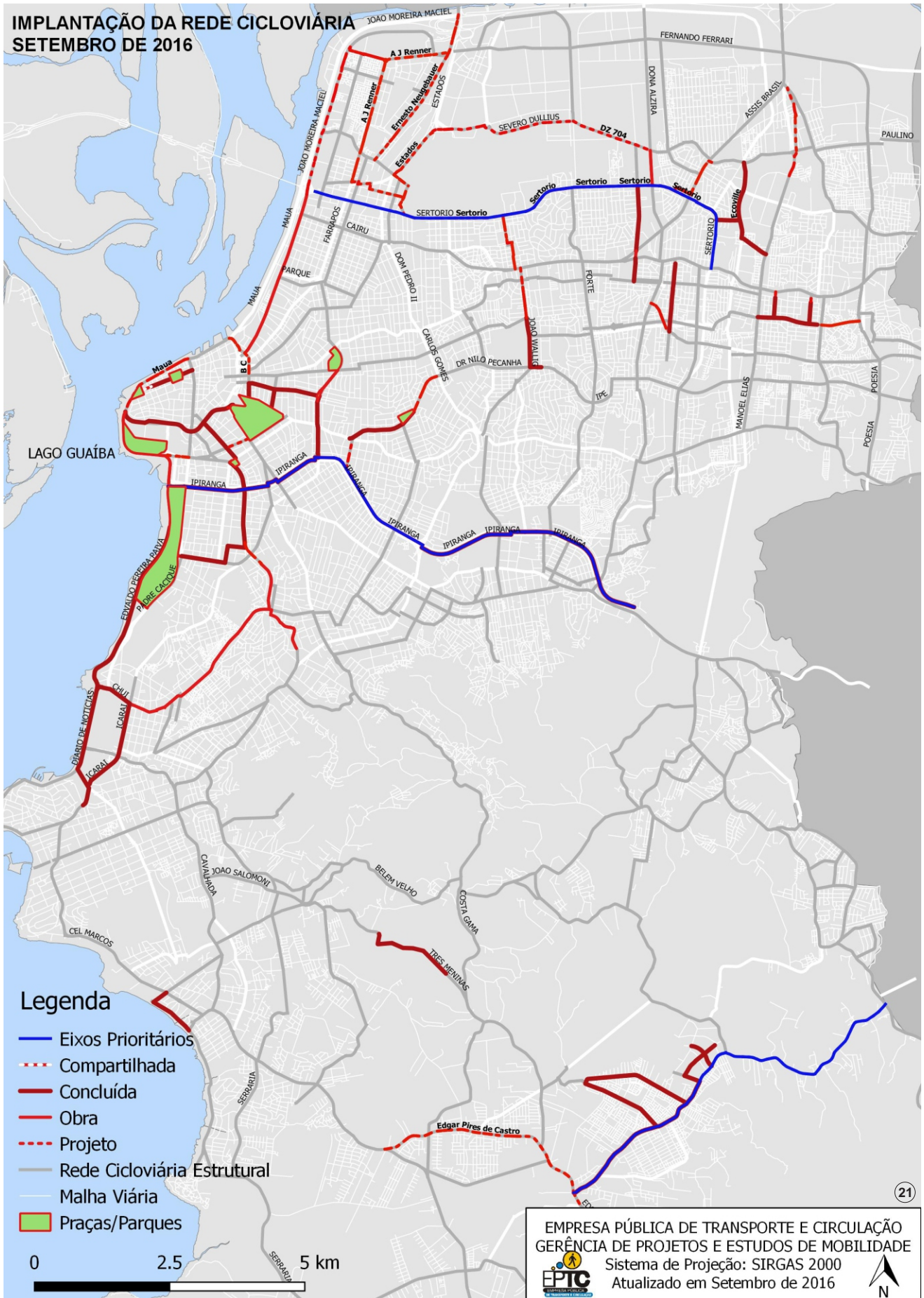
A priorização de implantação segue o indicado pelo PDCI, nos eixos Ipiranga, João Antônio da Silveira e Sertório, cujos objetivos são distintos: na João Antônio da Silveira e Sertório a priorização se deve à necessidade de melhoria da segurança para o ciclista e no eixo da Av. Ipiranga a priorização está voltada também ao incentivo ao modal ciclovário em detrimento ao individual motorizado, oportunizando a redução do número de veículos automotores na área mais adensada do município.

Os eixos prioritários estão, portanto, sendo atendidos com o apoio de redes em seu entorno, Rede 01 – Avenida Ipiranga, Rede Zona Norte – Av. Sertório, Rede Restinga – Av. João Antônio da Silveira. Além dessas, foram identificadas outras áreas as quais estão se configurando em redes locais: Baltazar de Oliveira Garcia, Humaitá/Navegantes, Sarandi, Belém Novo. A Rede 01 está localizada na área central do município, alimentando a Av. Ipiranga, e contempla o sistema de bicicletas compartilhadas. Atualmente, o município conta com 44,6 km de ciclovias e cerca de 120 km de projetos, destes, 100 km para serem executados e 20 km estão na fase de aprimoramento.

A implantação da infraestrutura ciclovária ocorre de diferentes formas, sendo essas previstas no PDCI: projetos e implantação pela Prefeitura (exemplo: José do Patrocínio, Vasco da Gama/Irmão José Otão, Loureiro da Silva, Erico Verissimo, Mariante, Juscelino Kubitschek, Nilo Wulff, Ignês Fagundes, José de Alencar, Lydia Moschetti, Sargento Silvio Delmar Hollenbach), por licitações (exemplo: João Antônio da Silveira, Sertório), obras na via - alargamentos, duplicações (exemplo: Edvaldo Pereira Paiva, Voluntários da Pátria, Tronco) e por contrapartidas (exemplo: Ipiranga, Joaquim Silveira, Padre Cacique, Nilópolis).

A implantação de infraestrutura ciclovária e o incentivo ao modal, por meio das diferentes formas de divulgação, tem contribuído para o evidente crescimento do número de ciclistas nas vias de Porto Alegre, principalmente como meio de transporte, conforme demonstra o sistema de bicicletas compartilhadas, reforçando a necessidade de continuidade do trabalho em desenvolvimento para a implantação da rede ciclovária do município.

IMPLANTAÇÃO DA REDE CICLOVIÁRIA SETEMBRO DE 2016



Fundo Ciclovitário

O Fundo Municipal de Apoio à Implantação do Sistema Ciclovitário (FMASC) foi criado pela Lei Complementar Municipal nº 744, de 28 de outubro de 2014 e regulamentada pelo Decreto Municipal Nº 18.848, de 14 de novembro de 2014, com o objetivo principal de facilitar a captação de recursos e reduzir os empecilhos existentes ao desenvolvimento das ações de política pública municipal de implantação do Sistema Ciclovitário. O FMASC é vinculado à Secretaria Municipal dos Transportes (SMT) e à Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), aos quais compete a sua operacionalização.

Os recursos do FMASC, previstos no artigo 5º da Lei Complementar nº 744, de 28 de outubro de 2014, serão administrados segundo o Plano de Aplicação, aprovado pelo Conselho Gestor, que integrarão o Orçamento do Município. O Conselho Gestor é formado de maneira plural, com integrantes da administração pública e da sociedade civil e sua competência fica adstrita exclusivamente aos recursos que ingressarem no FMASC.

Bike Poa

Além do planejamento e ampliação de infraestrutura são desenvolvidas ações de apoio ao modal, como a implantação do sistema de compartilhamento de bicicletas, o *Bike Poa*, cuja operação experimental ocorreu de 2012 a 2015 e, devido à aceitação da proposta, foi licitado em 2015, com início da concessão em 2016. Segundo pesquisa, de fevereiro a março de 2016 foram realizadas 12.777 viagens no sistema *Bike Poa*, sendo 65% em dias úteis, e dessas 75% com duração de até 30 minutos, o que ratifica a ideia do uso da bicicleta como meio de transporte e não apenas como lazer.



Categoria: INFRAESTRUTURA

1 Rede cicloviária implantada

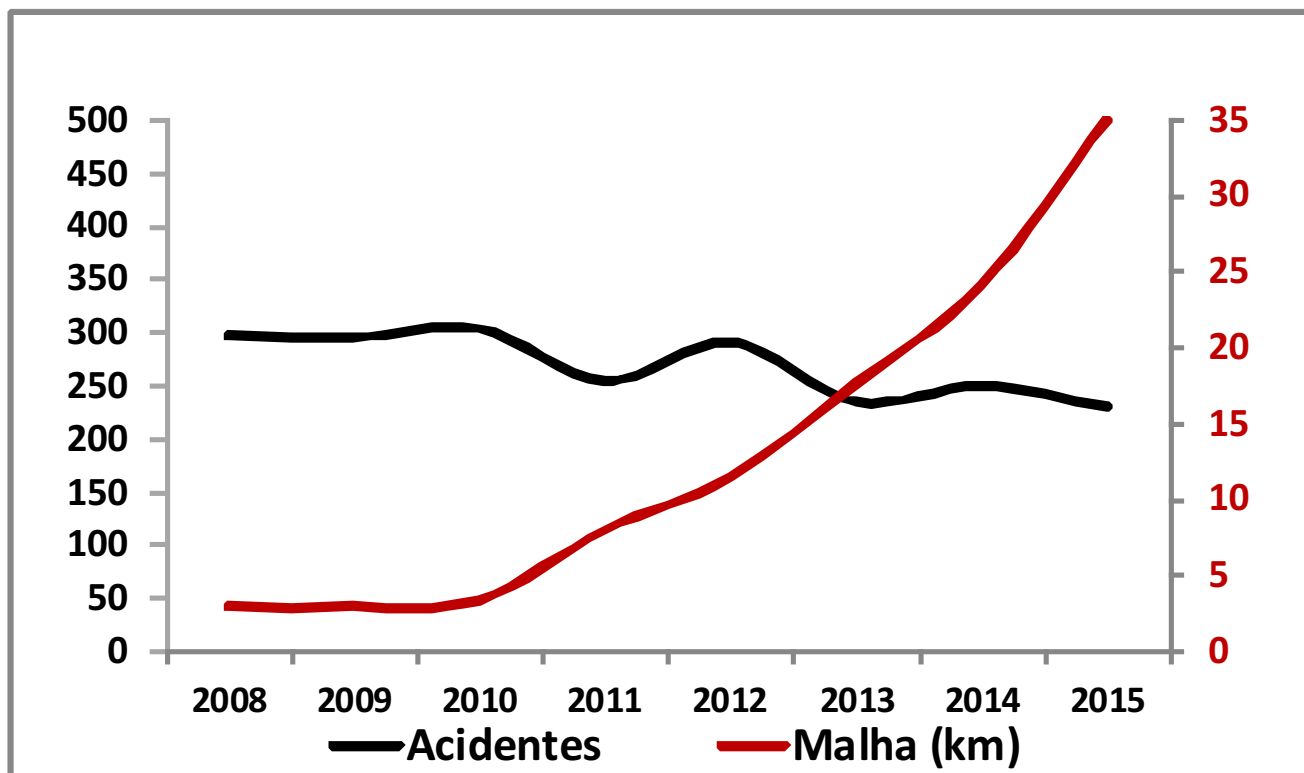
| Local | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Inauguração ciclovia da Sete de Setembro | 585 | - | - | - |
| Entrega ciclofaixas Av. Adda Mascarenhas de Moraes | 1.250 | - | - | - |
| Entrega ciclovia José do Patrocínio | 880 | - | - | - |
| Entrega Ciclovia Três Meninas | 1.650 | - | - | - |
| Ciclovia Chuí | 650 | - | - | - |
| Ciclovia Juscelino Kubitschek | 1.100 | - | - | - |
| Ciclovia Ipiranga (até Silva Só) | 1.000 | - | - | - |
| Ciclovia Vasco da Gama/Irmão José Otão | 1.300 | - | - | - |
| Ciclovia João Telles/Barros Cassal | - | 600 | - | - |
| Ciclovia Loureiro da Silva | - | 1.800 | - | - |
| Ciclovia continuação Nilo Wulff (200) - Restinga | - | 200 | - | - |
| Ciclovia Distrito Industrial Restinga | - | 1.600 | - | - |
| Ciclovia Lydia Moschetti | - | 370 | - | - |
| Travessias Osvaldo Aranha | - | - | - | - |
| Ciclovia Érico Veríssimo | - | - | 550 | - |
| Ciclovia Ignês Fagundes | - | - | 2000 | - |
| R. Sílvio Delmar Hølembach | - | - | 400 | - |
| Ciclovia Ipiranga (da Salvador França até Cristiano Fischer) | - | - | 1560 | - |
| Ciclovia Ipiranga (da Cristiano Fischer até Felix Contreiras) | - | - | 1500 | - |
| Ciclovia Ipiranga (da Felix Contreiras até Antônio de Carvalho) | - | - | 840 | - |
| Av. Nilópolis | - | - | 650 | - |
| Av. Érico Veríssimo | - | - | 1250 | - |
| Ciclovia Edvaldo Pereira Paiva | - | - | 2600 | - |
| Av. Mariante | - | - | - | 1100 |
| Wenceslau Escobar | - | - | - | 320 |
| Joaquim Silveira | - | - | - | 1350 |
| Gomes de Freitas | - | - | - | 450 |
| Av. Neusa Brizola | - | - | - | 300 |
| Av. João Wallig/Nilo Peçanha | - | - | - | 870 |
| Padre Cacique | - | - | - | 880 |
| Av. José de Alencar | - | - | - | 1550 |
| Av. Ecoville | - | - | - | 1250 |
| Av. Raphael Zippin | - | - | - | 400 |
| Homero Guerreiro | - | - | - | 150 |
| Av. Sertório (da Av. Raphael Zippin até Al. 3 de Outubro) | - | - | - | 250 |
| Total Acumulado de Rede Cicloviária no Município (m) | 19.860 | 24.430 | 35.780 | 44.650 |

OBS: Antes de 2013 havia 11.445 m de rede cicloviária implantada no município que foram computados no total acumulado.

2 Evolução dos acidentes envolvendo ciclistas

| Local | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Malha (km) | 2,900 | 3,350 | 7,950 | 11,445 | 19,860 | 24,430 | 55,780 | 44,600 |
| Acidentes | 295 | 302 | 262 | 283 | 233 | 255 | 214 | 164 |

Gráfico da evolução da malha cicloviária e número de acidentes



3 Evolução dos usuários do Bike Poa

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Cadastros | 15.746 | 64.463 | 45.116 | 38.310 | 25.195 |
| Compra de passes | - | 59.969 | 53.995 | 44.626 | 31.762 |
| Viagens | 29.220 | 273.911 | 256.855 | 184.392 | 149.594 |

Paraciclos e Bicletários

Considerando o aumento significativo do espaço cicloviário em Porto Alegre foi necessário proporcionar locais adequados para os ciclistas estacionarem suas bicicletas. Assim, a EPTC está comprometida com projetos e instalação dos paraciclos, principalmente nos pontos de maior interesse como ciclovias, órgãos públicos com atendimento externo, pontos de integração intermodal e pólos de atratividade. Conforme Lei Complementar Municipal nº 626, de 15 de julho de 2009, que institui o Plano Diretor Cicloviário Integrado, define-se o paraciclo como *“todo equipamento de mobiliário urbano destinado ao estacionamento e guarda de bicicletas, instalado em espaços públicos e privados, sem o controle de acesso”*.

No segundo semestre de 2014, iniciou-se a alocação de paraciclos, realizada pela EPTC, em terminais de transporte coletivo para incentivar a integração.

Até dezembro de 2016, foram instaladas 110 unidades em mais de 40 pontos da cidade, como Secretarias, Unidades Básicas de Saúde, terminais de ônibus e lotação, ciclovias, teatros, ginásios, praças e parques. As instalações, que ocorrem de maneira contínua, contam com o trabalho prévio de escolha dos locais, análise técnica em campo, elaboração de croquis, obtenção de consentimento do responsável pelo órgão público, e, por fim, a implantação do mobiliário urbano. A seleção dos lugares leva em consideração, além do interesse dos ciclistas, a segurança, a iluminação, a visibilidade, o maior atendimento e a não obstrução da circulação

n a faix



Centro M. de Cultura, Arte e Lazer L. Rodrigues 23



Centro de Saúde Modelo 24



Auditório Araújo Viana 25



Loja TRI 26

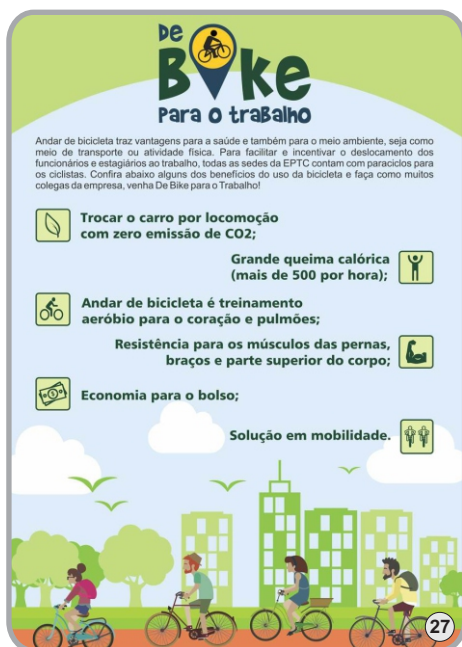
De Bike para o Trabalho

A EPTC elaborou uma campanha para incentivo do uso da bicicleta como meio de transporte de seus funcionários para o trabalho. Diante disso, foram feitas obras de melhoria na infraestrutura das sedes, com instalação de bicicletário, revitalização dos existentes, revitalização dos passeios e disponibilização de armários nos vestiários para os empregados que queiram realizar a troca de roupa e tomar banho.

O projeto tem por intuito incentivar os funcionários da EPTC a executar seu deslocamento diário para o trabalho tendo como veículo a bicicleta. Além de aproveitar toda a mobilização que está ocorrendo na cidade em prol do ciclismo urbano e acionar a nossa empresa, por meio de seus funcionários, a darem o exemplo de uma mobilidade urbana alternativa, sustentável e saudável.

Para tanto os funcionários foram motivados e preparados, por meio de cursos, capacitando-os para utilizar a *bike* em Porto Alegre de forma segura, aprazível e eficiente.

A empresa instituiu a “*Semana Pedalando para o Trabalho*”, promovendo uma série de atividades, incluindo palestras e aulas práticas sobre o ciclismo. A atividade inicial foi a realização de uma pedalada coletiva.



CICLOVIÁRIO

Indicadores Anuais do Transporte Público - Ciclovário

Rede Cicloviária Estrutural

