

# PLANO CICLOVIÁRIO DE SÃO PAULO

## Uma análise do Plano em 2017

### ESTRUTURA BÁSICA DE UM PLANO CICLOVIÁRIO URBANO

Capítulos Básicos a serem considerados em um Plano Ciclovitário:

1. Rede ciclovitária

**Diretrizes** para a construção de uma **rede ciclovitária**:

- Coerência
- Rotas diretas
- Conforto
- Atratividade

Ciclovias, ciclofaixas, vias e calçadas de tráfego compartilhado com bicicletas compõem a rede ciclovitária. Todas as ruas devem ser adequadas à circulação de bicicletas, disponham ou não de sistemas de ciclovias, ciclofaixas ou sinalização especializada para bicicletas (*bicycle-friendly streets*).

2. **Estacionamentos** nos pontos de atração de viagens de bicicleta, visando tanto estacionamentos em curto espaço de tempo (em geral duas horas) e em longos períodos (nos estacionamentos das estações ferroviárias o tempo médio de permanência das bicicletas é de 11 horas). Segurança, atratividade e manejo confortável das bicicletas devem ser considerados nos projetos destes estacionamentos. Em São Paulo os estacionamentos em áreas abertas, sem vigilância são nomeados por paraciclos e os estacionamentos em áreas fechadas por bicicletários. Vigilância permanente, controle das entradas e saídas dos bicicletários são indispensáveis para adequar os bicicletários dos padrões de atratividade e segurança requeridos à uma operação eficiente.
3. **Educação** com foco em todos os usuários do sistema viário, ciclistas, motoristas, motoqueiros e público em geral. Recomenda-se que os programas educativos e os projetos ciclovitários considerem os ciclistas segundo três categorias: experientes, iniciantes e crianças.
4. **Legislação e Estatísticas de acidentes.** São Paulo ainda não dispõe de um sistema que considere tanto uma forma sistemática de registro de acidentes com bicicletas e de formas de correção dos pontos de insegurança viária. A maior parte dos estudos baseiam-se nos casos de acidentes fatais, nem sempre detectando as áreas mais inseguras para o trânsito de bicicletas.
5. **Marketing e promoção de saúde.**
6. **Bicicletas de carga.** O aumento do uso urbano de bicicletas de carga, principalmente nas regiões que abrigam grande número de estabelecimentos comerciais (bares, restaurantes e escritórios), reclama por uma análise mais abrangente, seja para o estabelecimento de programas que visem a segurança dos ciclistas, seja para a estruturação de um programa de incentivo à sua utilização como forma de melhor atender à população que utiliza os serviços deste modo de transporte.

### O PROGRAMA CICLOVIÁRIO DE SÃO PAULO E O PLANO DE METAS

#### 1. Ponto de Partida

Ações isoladas no âmbito das questões ciclovitárias – projetos e instalações – ocorrem desde os anos 70 e 80 em São Paulo. Sem um planejamento de continuidade, muitos destes projetos foram abandonados e algumas instalações implantadas foram desativadas. Vale citar o caso da ciclovía da avenida Juscelino Kubistchek – cujo projeto foi implantado apenas parcialmente – desativada quando da construção do túnel sob o Ibirapuera, dos bicicletários da FEPASA nas estações Pinheiros e Jurubatuba, os quais, apesar de implantados em 1985, nunca entraram em operação.

Como ponto de partida do que se poderia chamar de um Programa Ciclovário pode-se adotar a criação do GT Bicicleta, em 1993, pelo então Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente, Werner Zulauf. Deste grupo inicial resultou, ainda na SVMA a estruturação do ProCiclista que coordenou a elaboração de programas de ciclovias e ciclofaixas. O ProCiclista (Grupo Executivo da Prefeitura do Município de São Paulo para Melhoramentos Ciclovários) permaneceu na SVMA até 2009 quando então, através do Decreto 50.708 foi transferido para a Secretaria Municipal dos Transportes.

Em 2005, foi criado um grupo de trabalho interinstitucional, sob coordenação da SVMA para estudar um programa de incentivo ao uso de bicicletas.

A justificativa para este estudo é assim detalhado no *Relatório do Grupo de Trabalho Interinstitucional para estudar o fomento do uso da bicicleta como meio de transporte não motorizado e instrumento de melhoria ambiental, com indicação de áreas para intervenção piloto*:

*“A Prefeitura do Município de São Paulo, enquanto na presidência da Iniciativa do Ar Limpo para a América Latina, deliberou elaborar um projeto de minimização de emissões de gases de efeito estufa, em parceria com instituições do Governo do Estado e da Sociedade Civil, através de uma intervenção no setor de transporte” e ainda “formulou-se assim, o Programa de Melhoria do Transporte e da Qualidade do Ar em São Paulo, formalizado em junho de 2005, para ser implementado com recursos do Global Environment Facility – GEF administrados pelo Banco Mundial”.*

Em resumo, pode-se afirmar que o programa ciclovário, em São Paulo, baseou-se, menos do que de um enfoque de transportes, mas, principalmente, de um programa ambiental.

As “áreas de intervenção piloto” escolhidas pelo GT constituem as mesmas áreas constantes do Plano de Metas – leste, sul, norte e oeste. O plano de metas não incluiu as sugestões do GT para a zona oeste, ainda que as propostas de implantação da ciclovias na avenida Eliseu de Almeida – uma das áreas-pilotos estudadas – tenha tido início já em 2013.

Com a publicação dos resultados da pesquisa O/D de 2007 o Pro Ciclista montou o seu PLANO CICLOVIÁRIO, voltado para as três áreas do município de São Paulo com maiores índices de utilização de bicicletas:

- a. Zona Leste, com mais forte incidência nas regiões das PRs de São Miguel Paulista e Itaim Paulista, tendo o distrito de Jardim Helena como a região com mais viagens/dia de viagens de bicicleta, tanto em modo principal como em modo de integração com a ferrovia (nos bicicletários das estações Jardim Helena e Itaim)
- b. Zona Sul, nas regiões do Grajaú e Cocaia
- c. Zona Norte, nas regiões das PRs de Vila Maria e Jaçanã.

A CET publicou, em 2010, o seu Plano Ciclovário, abrangendo um programa de ciclovias e de ciclofaixas para estas três Zonas.

## **2. O Plano de Metas da Prefeitura para o período 2013/2016**

O Plano de Metas 2013/2016 (meta 97), sob o título – *Implantar uma rede de 400 km de vias cicláveis* – retomava os projetos da CET de 2010 para as zonas leste, sul e norte a eles acrescentando uma rede de ciclovias em corredores de ônibus e a expansão do programa Bike Sampa.

Em resumo, a meta 97 propunha a implantação de:

- 52,5 km de “ciclorrotas” do programa Bike Sampa
- 150 km de ciclovias nos corredores de ônibus
- 197,5 km de vias cicláveis do Plano Ciclovário da CET.

Os 197,5 km de vias cicláveis do PC da CET contemplavam apenas as zonas leste, sul e norte do município; este programa foi dividido em duas etapas, a primeira considerava os 56,7 km dos

projetos já existentes na CET e a segunda novos 140,8 km de vias cicláveis nestas três citadas zonas, concebidas como “expansão do Plano Ciclovitário”.

Em 2013, sob a coordenação da SMSM foram contratados os projetos do PC para as zonas leste e sul. A coordenação das obras coube às Subprefeituras de São Miguel Paulista e Parelheiros. Os projetos para a zona norte foram objeto de uma reavaliação preliminar pelas Subprefeituras (Subs) de Santana, Vila Maria e Jaçanã. A implantação dos programas na zona norte, depois de sua reavaliação pelas Subs, coube à CET.

### **3. Uma primeira avaliação da execução da meta 97 evidencia:**

- Os projetos e obras relativos aos 150 km das ciclovias em corredores de ônibus foram transferidos à SPTrans e não estão computados no balanço de cumprimento da Meta.
- O programa Bike Sampa não teve prosseguimento; por isso os 52,5 km de “ciclorrotas” não foram implantados.
- Coube, portanto, à CET implantar os 197,5 km do Plano Ciclovitário inicialmente previstos para as zonas leste, sul e norte.

A CET, em seu site, relata a existência de 494,2 km de vias cicláveis na cidade de São Paulo, sendo 463,9 km de ciclovias e ciclofaixas e 30,3 km de ciclorrotas do programa Bike Sampa.

Vale destacar que algumas ciclovias implantadas antes de 2013, não foram citadas no Plano de Meta apesar de terem sido consideradas nos 494,2 km de vias cicláveis supra-citados. Muitas dentre estas ciclovias tiveram projetos e implantação por órgãos do governo estadual.

Dentre as ciclovias mais conhecidas do cadastro da CET vale citar suas origens:

- A ciclovia da avenida Faria Lima, objeto de imposição legal de compensação ambiental da Operação Urbana Faria Lima, pela SMSM.
- O primeiro trecho da ciclovia da avenida Cruzeiro do Sul foi implantado pela Subprefeitura de Santana; sua complementação pela CET
- A ciclovia da avenida Paulista foi projetada e implantada pela CET
- A ciclovia da margem da represa Guarapiranga, também com foco ambiental, projeto da CETESB, foi implantada pela Subprefeitura de Capela do Socorro com recursos repassados pelo governo do Estado.
- A ciclovia da avenida Anhaia Melo foi também objeto de imposição legal de compensação ambiental no projeto do Monotrilho, pelo Metrô.
- A ciclovia ao longo da adutora Rio Claro, implantada há tempos pela Sabesp (parque Zilda Arns) e também relacionada como parte da infraestrutura ciclovitária do município, visava apenas a “ocupação do espaço da adutora”, sem maiores reflexões sobre o seu uso possível por ciclistas.
- A via compartilhada da margem leste do rio Pinheiros (impropriamente chamada de ciclovia) foi implantada pela CPTM, que também assumiu as funções de sua operação e manutenção.
- A ciclovia na margem oeste do rio Pinheiros foi implantada e é mantida pela EMAE.
- A ciclovia “caminho verde” que corre ao longo da linha 3 do Metrô, entre Tatuapé e Itaquera foi implantada e é mantida pela Cia do Metrô
- A ciclovia que percorre o parque Várzeas do Tiete, desde Penha até o bairro de Jardim Helena foi implantada e é operada pelo DAEE

Em 2013 os projetos do Plano Ciclovitário para as zonas leste e sul foram licitadas pela SMSM para serem implantados pelas Subprefeituras, respectivamente, de São Miguel Paulista e Parelheiros. Em 2014 as atribuições de implantação dos novos programas constantes da meta 97 foram repassadas para a Secretaria dos Transportes.

Todos os projetos, mesmo os que já se encontravam em fase de implantação passaram por revisão e readequações segundo os novos parâmetros adotados pela CET.

Diferentemente da **Metodologia para a indicação do tipo de infraestrutura de circulação cicloviária**, adotada no Plano Cicloviário, a rede de ciclofaixas implantadas no período 2014/2016 baseou-se, principalmente, no conceito de usos compartilhados do espaço viário. A maioria das ciclofaixas implantadas ocupou a faixa esquerda das ruas, substituindo a faixa de estacionamento dos carros; pouca atenção foi reservada a alguns dos **fatores** relacionados na supra-citada metodologia para a definição do tipo de infraestrutura de circulação cicloviária mais adequado a cada situação encontrada – “*características e condições de conservação do pavimento da pista e do revestimento das calçadas*” e “*situação da calçada em relação a acesso de veículos aos lotes (guias rebaixadas para acesso veicular)*”. Em linhas gerais, as ciclofaixas foram implantadas considerando a necessidade de delimitar (com tachões) a sua separação das demais faixas de rolamento e da instalação de sinalizações, horizontal, vertical e semaforica. Correções da infraestrutura das ciclofaixas, se considerada a questão da segurança na circulação das bicicletas, envolvem, a recomposição das condições da faixa de rolamento das bicicletas. Registra-se, também, a presença de “tampões” metálicos ao longo das ciclofaixas; os pequenos desníveis entre o piso das ruas e os “tampões” se inofensivos para os veículos de 4 rodas pode ser extremamente perigoso para os ciclistas. Um ponto a ser reavaliado é a permanência do trecho de sarjetas com parte integrante das ciclofaixas; da mesma forma destaca-se a presença, tanto das grelhas do sistema de águas pluviais (bocas de lobo/leão) como de rebaixamento de guias irregulares como parte integrante das ciclofaixas.

## **ESTACIONAMENTOS DE BICICLETAS**

### **Paraciclos**

Considerando a divisão básica dos estacionamentos de bicicletas, tal como adotado em São Paulo, designando com **paraciclo** os dispositivos implantados em áreas abertas, sem vigilância ou supervisão, geralmente utilizado em estacionamento para curtos períodos de permanência (em geral duas horas) e bicicletário para os estacionamentos em locais abrigados com acesso controlado, dotado ou não de vigilância nos pontos de acesso.

Há um único modelo de paraciclo cadastrado na PMSP como “mobiliário urbano”, o modelo padrão de U invertido. O modelo foi criado pela SVMA que o implantou, ainda durante o período em que o Pro Ciclista era coordenado por esta Secretaria. Foi este o modelo adotado pela CET no âmbito do programa dos 400 quilômetros de vias cicláveis do Plano de Meta. Segundo dados disponibilizados pela CET em seu site foram implantados 121 destes paraciclos nas ruas e praças da cidade.

### **Bicicletários**

Os bicicletários foram implantados em estações de transporte coletivo, em terminais de ônibus, pela SPTrans, em estações da ferrovia, pela CPTM, e em algumas estações do Metrô. Os bicicletários mais bem estruturados, tanto pelos conceitos que presidiram os projetos como pela estrutura operacional adotada são os da CPTM. Foram concebidas como estruturas autônomas em relação às estações em cujas localidades estão situadas. Vigilância permanente, abertura nos mesmos períodos do transporte ferroviário, sanitários disponíveis para os ciclistas e funcionários e, em alguns casos, oferecem serviços de manutenção (oficina mecânica).

Os da SPTrans não dispendo de supervisão permanente mostram-se pouco atrativos, seja por sua localização – em geral afastada dos pontos com grande movimento de pessoas – seja por não disponibilizarem recursos que transmitam aos ciclistas os exigíveis padrões de segurança e atratividade.

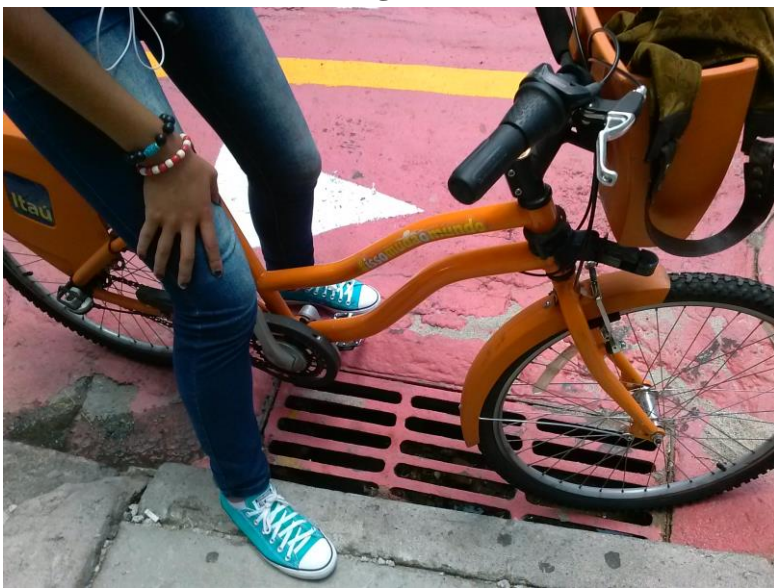
## ALGUMAS REFERÊNCIAS DE PONTOS INSEGUROS DAS CICLOFAIXAS



**Guia rebaixada irregular**



**Lombada e pista danificada**



**Boca de leão no leito da ciclofaixa**



**sarjeta destruída**



**Poste na faixa de rolamento das bicicletas**



**boca de leão na faixa central da rua**



**Piso destruído**



**rebaixamento e balizas dentro da faixa**



**Ciclofaixa na contramão do corredor de ônibus**