

Cycling Lab/Fietslab
Metropolitan Cycling
Laboratory



ViaCiclo - Associação
dos Ciclistas da
Grande Florianópolis



Guia metodológico para avaliação de vias ciclísticas

Florianópolis – Julho de 2010



Guia metodológico para avaliação de vias ciclísticas

SUMÁRIO

1 \	Apresentação.....	3
2 \	Tipologia das vias ciclísticas	4
3 \	Vias ciclísticas a serem avaliadas	7
4 \	Objetivo da avaliação das vias ciclísticas	8
5 \	Etapas do processo avaliativo.....	10
6 \	Ferramentas para a condução da avaliação.....	11
6.1 /	Ferramentas físicas.....	11
6.2 /	Ferramentas eletrônicas	11
6.2.1	Interface informativa.....	11
6.2.2	Comunicação e divulgação.....	12
6.2.3	Pesquisa e obtenção de dados	12
6.2.4	Tratamento e edição de dados	13
6.2.5	Exposição do Banco de Dados.....	13
6.2.6	Coleta de opinião dos usuários.....	13
7 \	Quesitos a serem avaliados nas vias ciclísticas.....	14
8 \	O Levantamento de Campo	16
9 \	O Banco de Dados.....	17
9.1 /	Ficha Técnica.....	17
9.2 /	Mapa.....	18
9.3 /	Álbum fotográfico	19
9.4 /	Vídeo	20
10 \	Os avaliadores das vias ciclísticas	22
10.1 /	Avaliação dos Usuários.....	22
10.2 /	Avaliação de Especialistas.....	24
10.2.1	Ciclista Experiente	25
10.2.2	Profissional Habilitado	25
10.2.3	Gestor Público	25
10.3 /	Coordenador da Avaliação	26
11 \	Sistematização e monitoramento	27
12 \	A futura avaliação da infraestrutura cicloviária	28
13 \	Bibliografia	29
13.1 /	Questionários de avaliação	29
13.2 /	Situação em Florianópolis.....	29
13.3 /	Orientações técnicas em cursos.....	29
13.4 /	Manuais e artigos técnicos	30
14 \	Ficha Técnica.....	31
15 \	Anexos	33
15.1 /	Anexos externos	33
15.2 /	Anexos locais	33

1 \ Apresentação

Este texto expõe resumidamente os procedimentos e ferramentas para a execução de um processo de avaliação, através de meios eletrônicos gratuitos, das vias construídas para o uso da bicicleta.

Este “Guia metodológico para avaliação de vias ciclísticas” foi composto através do desenvolvimento de um projeto piloto de avaliação executado pela ViaCiclo em Florianópolis/SC no primeiro semestre de 2010.

A Avaliação das Vias Ciclísticas é uma das etapas do *Ciclobservatório - Observatório da Mobilidade ciclística de Florianópolis*, projeto desenvolvido pela ViaCiclo com o suporte do *Cycling Lab/Fietslab - Metropolitan Cycling Laboratory*, organização holandesa sem fins econômicos.

Mais informações sobre o Ciclobservatório podem ser obtidas em www.viaciclo.org.br/portal/ciclobservatorio/ciclobservatorio.



*Ciclofaixa da Av. Pequeno Príncipe,
bairro Campeche*

2 \ Tipologia das vias ciclísticas

Em todas as vias públicas, com exceção daquelas onde se explicita a proibição, pode-se trafegar de bicicleta. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Lei 9.503/97), a bicicleta é um veículo e deve seguir as leis de trânsito para trafegar nas ruas.

Entretanto, o sistema viário nos municípios brasileiros está despreparado para oferecer segurança aos ciclistas. A velocidade regulamentar para os motorizados, a largura da rua, o desconhecimento e o desrespeito da lei por parte dos motoristas (a bicicleta, de acordo com o CTB, tem prioridade no trânsito), o denso fluxo de motorizados e a ausência de fiscalização torna perigoso o uso da bicicleta no sistema viário.



Exemplo de "Via de tráfego geral", *Rod. João Gualberto Soares*, bairro Inglêses

Para enfrentar essa realidade, algumas cidades têm projetado e construído vias para o tráfego de bicicletas, seja de forma exclusiva, seja em compartilhamento com pedestres ou com veículos motorizados.

Não existe uma regulamentação que categorize todos os tipos de vias ciclísticas existentes no país (atualmente um Grupo de Trabalho do Conselho Nacional de Trânsito trabalha na elaboração de tal regulamentação).

Recomenda-se que a categorização das vias ciclísticas seja baseada tanto no CTB quanto em eventuais leis municipais - como, por exemplo, o Plano Diretor; caso as vias ciclísticas construídas não correspondam à legislação, é conveniente elaborar uma categorização específica para as mesmas.



Exemplo de "Ciclovias", *Ciclovias da Beira Mar Sul*, bairro Saco dos Limões

Tendo em vista o CTB¹, o Plano Diretor de Florianópolis² e a Lei Complementar 078/2001 (que "Dispõe sobre o uso da bicicleta e o sistema cicloviário")³,

¹ O CTB estabelece Ciclovias e Ciclofaixas.

² As Leis 2193/1985 (Plano Diretor dos Balneários) e 001/1997 (Plano Diretor do Distrito Sede) estabelecem apenas "Ciclovias".

³ O Art. 4º da Lei Complementar 078/2001 estabelece Ciclovias, Ciclofaixas e Faixa Compartilhada, sendo que esta última é de muito difícil interpretação.

para a cidade de Florianópolis estabelecemos a seguinte categorização de vias ciclísticas⁴:

- ❑ **Ciclovía:** via exclusiva ao tráfego de bicicletas, com traçado independente das ruas ou delas isolada através de barreira física (mureta, canteiro, blocos, cerca, balizas ou similares);
- ❑ **Ciclofaixa:** via exclusiva ao tráfego de bicicletas, contígua às ruas, mas delas destacadas através de pintura no pavimento e/ou tachões reflexivos, podendo também ocorrer sobre a calçada;
- ❑ **Via sinalizada:** via regulamentada através de sinalização para o ciclista compartilhar o passeio com os pedestres ou a rua com os veículos motorizados – reúne todas as vias não enquadráveis nas categorias anteriores;
- ❑ **Via de tráfego geral – ou Via compartilhada:** todas as ruas (vias públicas) que, por direito, podem ser utilizadas por ciclistas.



Exemplo de "Ciclofaixa",
Ciclofaixa da Cachoeira do Bom Jesus,
bairro de mesmo nome



Exemplo de "Via Sinalizada"
Via Sinalizada da Tapera, bairro de
mesmo nome

É consenso entre especialistas e cicloativistas que nem todas as ruas devem conter vias exclusivas para ciclistas. Uma vez que se almeja a humanização do trânsito das cidades, não é defensável esparramar ciclovias ou ciclofaixas em toda a malha viária.

Geralmente a malha viária de uma cidade se organiza em uma hierarquia de acordo com as características da região da cidade e da função da rua.

Para cada tipo de rua/avenida urbana deve corresponder um tipo de via ciclística. Dependendo de diversos fatores, deve-se instalar um tipo de via ciclística adequada a cada tipo de rua/avenida, bem como é possível (ou necessário) adequar uma rua/avenida para o acolhimento da mobilidade ciclística.

⁴ Esta categorização se beneficiou do debate com o Arq. Antônio Carlos de Mattos Miranda (Diretor da AH8 Arquitetura Humanista e Presidente da UCB - União dos Ciclistas do Brasil); e do Eng. Eletricista Reginaldo Assis de Paiva (Secretário do Conselho Consultivo do Instituto de Engenharia e Presidente da Comissão de Bicicletas da ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos).

A seguir apresentamos, de forma simplificada, uma hierarquia viária padrão com uma proposta de estrutura cicloviária que lhe seja adequada⁵:

■ **Vias Locais:** aquelas que servem às residências nos bairros

- Necessitam apenas estruturas para a limitação da velocidade dos motorizados (recomendável: 30 km/h) e sinalização educativa e normativa.

■ **Vias coletoras:** aquelas que unem as Vias Locais e conduzem o fluxo às Vias Arteriais, de maior capacidade

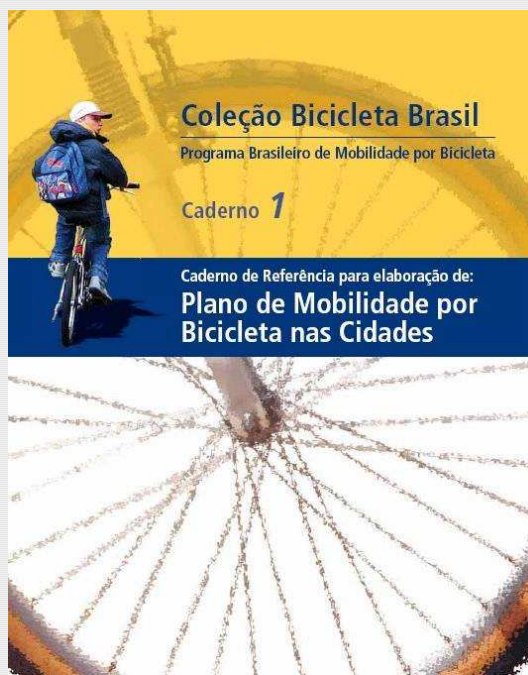
- Necessitam estruturas cicloviárias específicas para garantir a segurança dos ciclistas sem comprometer o escoamento dos motorizados; nestes casos uma ciclofaixa, dependendo da velocidade regulamentar para os motorizados, costuma ser suficiente.

■ **Vias Arteriais:** aquelas que unem as Vias Coletoras e conectam os bairros

- Necessitam conter vias ciclísticas com segregação - ciclovias -, dado a maior densidade e velocidade de veículos motorizados.

Em todos os casos, o sistema viário da cidade, para acolher a mobilidade ciclística, precisa contar com as seguintes medidas complementares:

- Fiscalização contínua por meio da autoridade de trânsito;
- Suficiente sinalização educativa e regulamentar;
- Eficientes e continuados programas educativos para os cidadãos.



Ver outras referências técnicas na *Bibliografia* deste Guia

⁵ No de Florianópolis, o Art. 119 da Lei 001/1997 - Plano Diretor do Distrito Sede estabelece as seguintes vias: Vias Arteriais, Vias Principais, Vias Coletoras, Vias Sub-Coletoras, Vias Locais, Vias Preferenciais de Pedestres, Vias Panorâmicas e Ciclovias.

3 \ Vias ciclísticas a serem avaliadas

Um sistema cicloviário compreende todas as ruas vias públicas de uma cidade, sejam as vias específicas para o uso da bicicleta (uso exclusivo ou compartilhado), tais como ciclovias e ciclofaixas, sejam as vias de tráfego geral (ruas, avenidas, rodovias etc.), onde o ciclista tem o direito de trafegar com prioridade sobre os veículos motorizados.

Portanto, todas as vias ciclísticas descritas no item anterior devem ser avaliadas, pois elas representam todos os trajetos possíveis para o atendimento das necessidades de locomoção dos ciclistas.

Não é defensável (nem possível para as cidades médias e grandes) avaliar cada uma das ruas da cidade. Dessa forma, para a avaliação das vias de tráfego geral basta um sistema de amostragem (avaliação de um percentual previamente definido), contemplando ruas de todos os tipos e em todos os bairros.



Ciclofaixa dos Ingleses, bairro de mesmo nome

Infelizmente ainda é possível, em todas as cidades brasileiras, avaliar cada uma das suas vias ciclísticas específicas, dado que elas representam uma quantidade muito pequena da malha viária urbana (estima-se que a malha cicloviária do país seja de aproximadamente 3.500 km de ciclovias e ciclofaixas)⁶.

Para desenvolver melhor a metodologia através de um projeto piloto e devido à dificuldade de abordagem de todo o sistema viário municipal, este Guia foca-se somente nas vias específicas (exclusivas ou compartilhadas) para o uso da bicicleta (ou seja, para o caso de Florianópolis, Ciclovias, Ciclofaixas e Vias Sinalizadas). A avaliação das Vias de Tráfego Geral pela ViaCiclo, com a conseqüente edição de um Guia Metodológico para proceder a avaliação das mesmas, será objeto de trabalho futuro.

⁶ Pesquisa do Ministério das Cidades em 2005 obteve dados de cerca de 400 municípios brasileiros, os quais somariam 2.505 km (Brasil, *Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades*: 37)

4 \ Objetivo da avaliação das vias ciclísticas

Assim como não existe uma regulamentação da tipologia das vias ciclísticas, não existem normas técnicas para a construção das mesmas.

A obra mais completa disponível no Brasil é o *Plano de mobilidade por bicicleta nas cidades*, do Ministério das Cidades, mas ele não tem caráter normativo.

Apesar das condições viárias serem muito diversas (tamanho e relevo da cidade, arruamento consolidado, parcelamento do solo adjacente etc.), é importante que se avance, no país, na consolidação de padrões técnicos para que seja seguro e confortável utilizar bicicleta como meio de transporte.



Ciclofaixa da Fazenda do Rio Tavares, bairro de mesmo nome

É importante que as vias construídas para o tráfego de bicicletas sejam adequadamente seguras e confortáveis:

- ❑ Para que os atuais ciclistas as utilizem - por exemplo, em Florianópolis verificam-se ciclistas trafegando junto com os motorizados em ruas onde há ciclofaixas - e sintam-se valorizados pelo poder público;
- ❑ Para que os não usuários da bicicleta sintam-se estimulados e atraídos para tornarem-se ciclistas, facilitando a vida de pedestres, desafogando o congestionamento do trânsito e desonerando o serviço de transporte coletivo.

Não se conhece estudo de avaliação da qualidade técnica das vias ciclísticas ou do nível de satisfação dos ciclistas nas cidades brasileiras. Entretanto, de modo geral, observando-se o debate entre ciclistas, cicloativistas e técnicos, as vias construídas para o tráfego de bicicletas são de baixa qualidade.

Frequentemente observa-se que ciclovias e, mais frequentemente, as ciclofaixas, são construídas:

- ❑ Através de pequenas adaptações na estrutura viária;
- ❑ Visando manter o baixo custo da obra;
- ❑ Buscando provocar a menor interferência possível o tráfego dos motorizados;
- ❑ Buscando provocar a menor interferência possível nos interesses dos proprietários lindeiros⁷.

⁷ De acordo como CTB, "Lote lindeiro" é "aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita".

Portanto, observada a baixa qualidade das vias para o uso da bicicleta e a falta de iniciativas do poder público para avaliá-las, os usuários que desejarem a qualificação da mobilidade ciclística na cidade deverão tomar a iniciativa de instar o poder público a fazê-lo ou, dado que essa ação dará pouco resultado, eles mesmos deverão realizar a avaliação.

De acordo com estas premissas, é importante a avaliação das vias ciclísticas para:

- ❑ Aprimorar o nível de conhecimento técnico dos próprios ciclistas;
- ❑ Oferecer ao poder público mecanismos de avaliação técnica e de satisfação das vias ciclísticas;
- ❑ Contribuir para a formação de uma “cultura técnica”, que pode ser replicada em outras cidades;
- ❑ Possibilitar o monitoramento da qualidade das vias ciclísticas ao longo do tempo.



Passarela sobre a *BR 282 Via Expressa*,
bairro Monte Cristo

5 \ Etapas do processo avaliativo

O processo de avaliação das vias ciclísticas pode ser conduzido por apenas uma pessoa e de forma independente, mas ela terá maior respaldo social se for conduzida por uma equipe e estiver amparada por uma organização da sociedade civil, formal ou não.

Chamaremos a pessoa ou equipe executora do processo avaliativo de “Coordenador da Avaliação”.

O Coordenador da Avaliação pode buscar apoio e parcerias com outros grupos ou entidades para o fortalecimento do processo.

Para a realização da Avaliação das Vias Ciclísticas da cidade prevêem-se as seguintes etapas:

- Elaboração do Planejamento – metodológico, cronológico, técnico, humano etc.;
- Elaboração dos quesitos da avaliação;
- Reunião das ferramentas físicas;
- Construção das ferramentas eletrônicas;
- Execução da avaliação de cada via ciclística;
- Sistematização e divulgação dos resultados finais da avaliação.



Ciclista durante a prova *Audax Floripa 2010* (Foto de Luiz Peixoto)

A execução da avaliação de cada via ciclística, por sua vez, compreende as seguintes etapas:

- Levantamento de campo;
- Elaboração do banco de dados eletrônico;
- Divulgação e convite para os avaliadores;
- Sistematização dos resultados da avaliação;
- Divulgação dos resultados da avaliação.

Detalhamentos destas etapas estão contemplados nos itens seguintes deste Guia.

6 \ Ferramentas para a condução da avaliação

As ferramentas podem ser divididas em físicas e eletrônicas.

6.1 / Ferramentas físicas

Para a realização da avaliação será necessário dispor das seguintes ferramentas:

- ❑ Bicicleta, para percorrer as vias ciclísticas;
- ❑ Materiais de escritório;
- ❑ Ferramentas de medição – trena e, eventualmente, nível;
- ❑ Computador com conexão à internet;
- ❑ Máquina fotográfica, preferencialmente com recurso de filmagem.



Ciclofaixa da Cachoeira do Bom Jesus, bairro de mesmo nome

6.2 / Ferramentas eletrônicas

Existem ótimas ferramentas eletrônicas gratuitas disponíveis, cada uma delas adaptadas às necessidades e capacidades do Coordenador da Avaliação.

Assim categorizamos as finalidades das ferramentas eletrônicas

- ❑ Interface informativa;
- ❑ Comunicação e divulgação;
- ❑ Pesquisa o obtenção de dados;
- ❑ Tratamento e edição de dados;
- ❑ Exposição do banco de dados;
- ❑ Coleta de opinião dos usuários.

6.2.1 | Interface informativa

É necessária a instalação de uma interface permanente com sociedade na internet.

Neste espaço estarão disponíveis:

- ❑ As formas de contato com o Coordenador da Avaliação;
- ❑ Informações sobre o processo de avaliação;
- ❑ Materiais de apoio (artigos, livros, manuais, legislação etc.)
- ❑ Banco de dados e resultado da avaliação de cada uma das vias ciclísticas.



Rod. SC 405, bairro Campeche

Se a avaliação estiver sendo conduzida por uma organização que possua sítio eletrônico, nele poderá ser instalada uma página do processo avaliativo. Este é o caso do Ciclobservatório, que possui sua página www.viaciclo.org.br/portal/ciclobservatorio/ciclobservatorio no sítio da ViaCiclo.

Se não for o caso, um dos diversos blogs gratuitos pode satisfazer as necessidades, entre os quais o Blogger (www.blogger.com) e o Wordpress (<http://pt-br.wordpress.com>).

6.2.2 | Comunicação e divulgação

Uma boa ferramenta de comunicação é um grupo eletrônico de comunicação, tais como os fornecidos pelo YahooGrupos (<http://br.groups.yahoo.com>), pelo Grupos (www.grupos.com.br) e pelo GoogleGroups (<http://groups.google.com.br>).

O Coordenador poderá usar um grupo como este para comunicar-se com a equipe e também, abrindo o grupo para a comunidade, para debater o processo da pesquisa. O Ciclobservatório criou o grupo ciclobservatorio@yahoo grupos.com.br.

O sistema de avaliação será divulgado basicamente por correio eletrônico, por isso é importante que o Coordenador esteja inscrito em diversos grupos de interesse da cidade, tais como de ciclistas, de movimentos sociais, de debates técnicos etc., pois enviar mensagens para endereços individuais é um recurso muito limitado.

6.2.3 | Pesquisa e obtenção de dados

Além dos dados que serão coletados no Levantamento de Campo, é possível complementá-los através da internet.

Os mais importantes instrumentos à disposição são os mapas e as imagens em 3 dimensões de satélite. Através deles é possível confirmar o nome das ruas, verificar a altimetria e localizar edifícios e serviços urbanos.

No Item 9.2 encontram-se mais informações sobre os mapas.

Além disso, dada a grande quantidade de informações disponíveis, a internet pode fornecer dados complementares tais como fotos, notícias da imprensa, debate em fóruns eletrônicos e dados governamentais.

6.2.4 | Tratamento e edição de dados

Os dados recolhidos em campo ou na internet podem ser melhorados para oferecer informações mais precisas à comunidade.

Entre as ferramentas com este propósito estão os editores de imagem e de vídeo, para corrigir distorções, aprimorar a qualidade gráfica e compor pequenos vídeos.

Mais informações sobre estas ferramentas estão nos Itens 9.3 e 9.4.

Além disso, obviamente estamos considerando como ferramentas indispensáveis o editor de texto e a planilha de cálculos. Caso não possua ferramenta gratuita nessa categoria, recorra-se ao BR Office (www.broffice.org).



Via Marginal da Rod BR 282 Via Expressa, bairro Monte Cristo

6.2.5 | Exposição do Banco de Dados

O Banco de Dados é composto pela Ficha Técnica, pelo Álbum Fotográfico e pelo Vídeo.

O Álbum Fotográfico e o Vídeo podem ficar à disposição nos próprios provedores escolhidos ou, incorporados, diretamente na página de avaliação da via ciclística. A Ficha Técnica ficará alojada na página da via ciclística.

Mais informações sobre os provedores de fotos e de vídeo são encontradas nos Itens 9.3 e 9.4.

6.2.6 | Coleta de opinião dos usuários.

Os usuários das vias ciclísticas serão a fonte principal de qualificação das vias ciclísticas. Suas opiniões são coletadas através de provedores de pesquisa. Através deles, todos os interessados poderão responder os quesitos propostas para a avaliação e exprimir suas opiniões adicionais.

Os formulários de pesquisa eletrônica estão bem descritos no Item 10.1.

7 \ Quesitos a serem avaliados nas vias ciclísticas

É consenso entre especialistas (técnicos, planejadores e ciclistas que refletem sobre o tema) que as vias ciclísticas devem ser seguras e confortáveis.

Seguras, obviamente, para que elas possam ser utilizadas com baixo risco:

- ❑ De choque com veículos motorizados, com pedestres ou com outros ciclistas;
- ❑ De queda provocada por falhas estruturais na pista ou por obstáculos;
- ❑ De avarias na bicicleta.



Ciclofaixa de Canasvieiras, bairro de mesmo nome

Confortáveis também, porque:

- ❑ Por exemplo, pedalar aos solavancos ou parando repetidamente a cada curta distância é incômodo e cansativo;
- ❑ O conforto ao pedalar aumenta a capacidade de atração de novos usuários da bicicleta.

Também é fundamental tornar a mobilidade ciclística acessível a todas as necessidades e níveis de uso, ou seja, para a cidade inteira:

- ❑ Para homens e mulheres;
- ❑ Para crianças, jovens, adultos e idosos;
- ❑ Para pessoas com alguma dificuldade física (locomotora, de visão, audição, mental etc.), especialmente com o uso de triciclos;
- ❑ Para curtas, médias e longas distâncias;
- ❑ Para o lazer, o esporte, o trabalho e outras funções sociais;
- ❑ Para o transporte de pequenas cargas.

A bicicleta é um veículo excelente em condições climáticas e topográficas amenas, mas dificuldades dessa ordem podem ser atenuadas se as vias ciclísticas oferecerem estruturas para:

- ❑ escoamento da água da chuva;
- ❑ Sombreamento para ameniza o rigor solar;
- ❑ Iluminação apropriada para o tráfego noturno;
- ❑ Integração com o transporte público municipal;
- ❑ Desvios ou passagens de nível para evitar longos trajetos ou aclives acentuados.

É desejável que o gestor público construa vias ciclísticas integrando seu planejamento e manutenção ao desenvolvimento urbano em geral, portanto a quantidade, localização e dimensionamento das mesmas devem:

- Atender a quantidade atual de ciclistas no trânsito;
- Prever o aumento da demanda, justamente pela estrutura oferecida.

Pode ser alegado que a excelência técnica das vias ciclísticas demanda grandes recursos financeiros por parte do erário, entretanto sabemos que tais custos são muito baixos em relação à construção das vias para os motorizados.

Tendo por base estes parâmetros, o Coordenador da Avaliação elaborará a Ficha de Levantamento de Campo que atenda as especificidades de sua cidade, bem com os questionários de avaliação para os Usuários e para os Especialistas, conforme descrito nos itens a seguir.



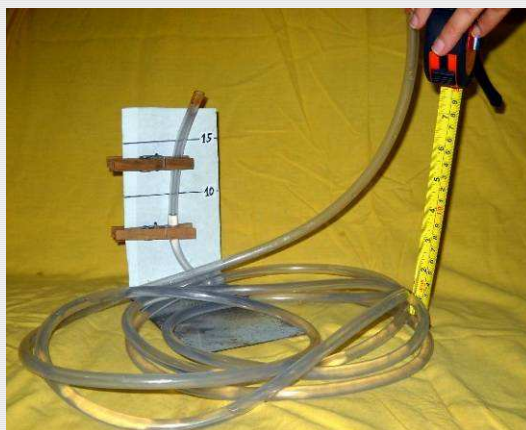
Ciclistas antes do *Pedal do Silêncio*, em Florianópolis (Foto de Vinícius Rosa)

8 \ O Levantamento de Campo

Tendo por base os parâmetros avaliativos descritos no Item 7, a via ciclística precisa ser:

- ❑ Visitada;
- ❑ Percorrida em toda a sua extensão, de bicicleta;
- ❑ Fotografada;
- ❑ Filmada, se possível;
- ❑ Mensurada de acordo com os itens da *Ficha de Levantamento de Campo*.

Para o levantamento de campo, é conveniente ter em mãos um *Croqui de Campo* e uma *Ficha de Levantamento de Campo*:



Nível de mangueira para ser operado por uma pessoa

- ❑ **Croqui de Campo:** recorte de foto aérea ou de satélite da área onde está construída a via ciclística; na foto serão realizadas anotações para indicar pontos relevantes do levantamento; dependendo das condições do campo e da resolução da foto, esta poderá ser colorida ou preto e branco; a experiência tem demonstrado que a escala ideal está entre 1:4000 e 1: 2500; ver exemplo de Croqui no Anexo 1.
- ❑ **Ficha de Levantamento de Campo:** tabela contendo todos os itens a serem mensurados ou estimados, baseada nos quesitos descritos no Item 7; a Ficha será a base para a composição da Ficha Técnica, do Mapa e do Vídeo; veja a Ficha no Anexo 2 (a lista de quesitos aberta, em formato DOC, pode ser obtida em <http://2.gp/bhue>).

As seguintes ferramentas devem ser levadas a campo:

- ❑ Prancheta, lápis/caneta, papel;
- ❑ Trena de 5 m (se disponível, será útil também uma trena maior);
- ❑ Máquina fotográfica, preferencialmente com captura de vídeos.

Em dadas situações pode ser requerida ferramenta para aferição de declividade de rampas e transposição de nível (passarelas etc.). Um nível de mangueira comum é excelente para tanto; uma adaptação para que a ferramenta seja operada por apenas uma pessoa está figurada nesta página.

9 \ O Banco de Dados

As informações coletadas no Levantamento de Campo serão utilizadas para compor o banco de dados informativos da via ciclística, o qual ficará disponível na internet para consulta geral, principalmente para auxiliar na avaliação por parte dos avaliadores.

A Ficha de Levantamento de Campo, o Croqui de Campo, as fotos e os vídeos serão utilizados para compor:

- A Ficha Técnica;
- O Mapa;
- O Álbum Fotográfico;
- O Vídeo.

9.1 / Ficha Técnica

A Ficha Técnica deve conter todas as informações acerca da via ciclística no contexto do sistema viário. Aspectos geográficos, de uso e ocupação do solo, medidas estimativas estarão dispostas em tal documento.

A respeito do preenchimento da Ficha Técnica, cabe destacar:

- A Ficha Técnica contém elementos que demandam **consulta ao órgão público** construtor da via ciclística, tais como:
 - Data da construção;
 - Órgão construtor e jurisdição;
 - Custo da obra e fonte de recursos.
- A Ficha Técnica contém **elementos não mensuráveis** ou de difícil quantificação, devendo ser efetuada uma estimativa, tais como:
 - Integridade e conservação do pavimento;
 - Clareza da sinalização;
 - Constância da velocidade.
- Outros itens exigem uma **avaliação qualitativa** baseada na experiência do avaliador, tais como:
 - Acessibilidade infantil;
 - Potencial de atratividade;
 - Sensação de segurança;
 - Sensação de conforto.

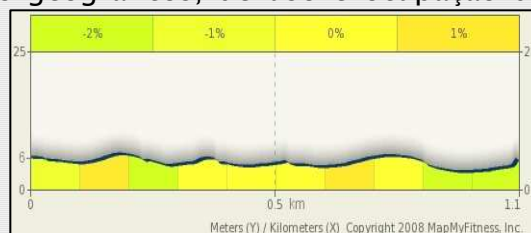


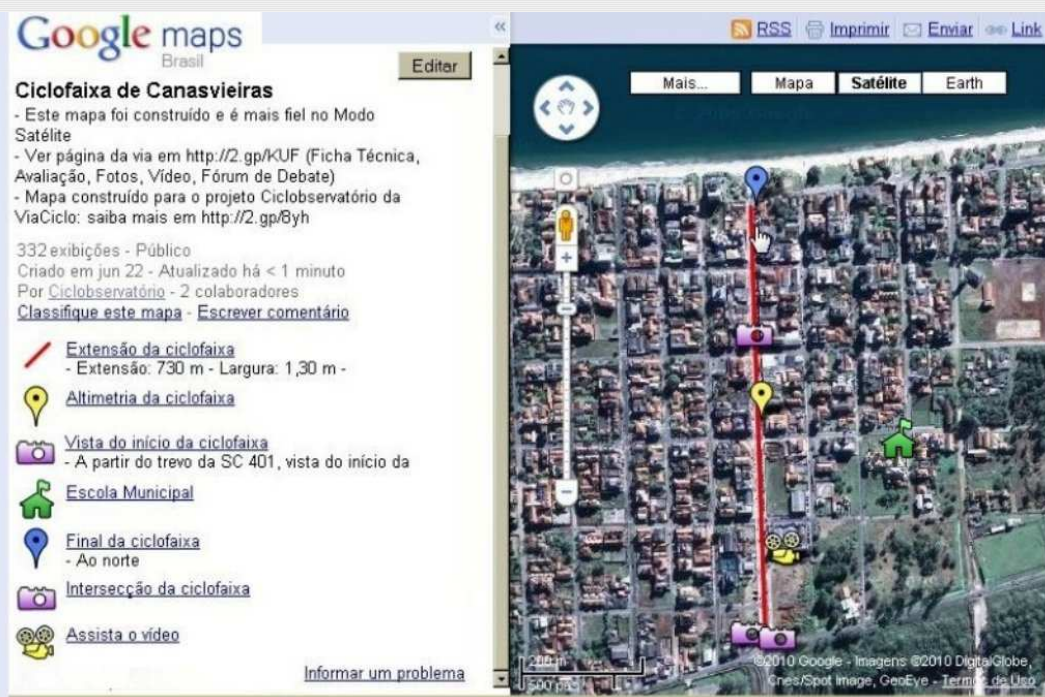
Gráfico Altimétrico da *Ciclofaixa da Fazenda do Rio Tavares* obtido em MapMyRide

A **altimetria** da via ciclística pode ser conferida em diversos provedores de mapas. Foi testado e aprovado um provedor que fornece um Gráfico Altimétrico fiel e de boa qualidade: MapMyRide (www.mapmyride.com >

Map new ride > Desenhar o mapa no modo *Satellite* ou *Street* > Selecionar sistema métrico para Km > *Show elevation* > Copiar o gráfico através de Captura de tela).

Veja exemplo de Ficha Técnica no Anexo 3 (o documento aberto em formato DOC pode ser obtido em <http://2.gp/bhue>).

9.2 / Mapa



O mapa é um elemento imprescindível para a avaliação da via ciclística. Através dele é possível:

- Localizar a via ciclística na cidade em relação ao sistema viário;
- Localizar os pontos importantes acessados pela via ciclística;
- Conferir o relevo da via;
- Compartilhar o mapa com o mundo.

Para confeccionar o mapa, as ferramentas mais adequadas são fornecidas pelo provedor Google: o Google Maps (acessível diretamente na internet: <http://maps.google.com.br>) e o Google Earth (aplicativo instalado no computador: <http://earth.google.com/intl/pt-BR/>). As principais vantagens do Google Maps são:

- Sem custos;
- De fácil compreensão e utilização;
- Utiliza o mesmo usuário e senha de serviços como álbum fotográfico e canal de vídeos;
- Agrega elementos como fotos, vídeos etc.;

- ❑ Pode ser editado por várias pessoas;
- ❑ Importação de dados de GPS;
- ❑ Plataforma utilizada por vários serviços de mapas.

Dependendo da quantidade de vias ciclísticas na cidade, é conveniente criar um mapa específico para cada uma delas – contendo os elementos descritos abaixo –, caso contrário a quantidade de informações em um mesmo mapa pode ser excessiva.

Havendo um mapa para cada via ciclística, é necessário criar também um mapa contendo todas as vias ciclísticas da cidade, mapa este simplificado, apenas com a linha do traçado da via ciclística, o link para os mapas específicos e uma foto.

No mapa de cada via ciclística devem ser apontados os principais elementos nela contidos ou com ela relacionados:



Ciclofaixa da Agronômica, bairro de mesmo nome

- ❑ Extensão total da via;
- ❑ Extensão de trechos compartilhados, sobre a calçada ou outra condição;
- ❑ Principais serviços ao longo da via, tais como escolas, postos de saúde, centros comerciais etc.;
- ❑ Pontos perigosos ou com problemas;
- ❑ Os pontos demarcados podem exibir as fotos estocadas no Álbum Fotográfico da Ciclovía;
- ❑ A altimetria da via, através de imagem incorporada;
- ❑ Tendo sido confeccionado, o vídeo da via ciclística pode ser exibido diretamente no mapa (incorporado) ou no provedor através de *link*.

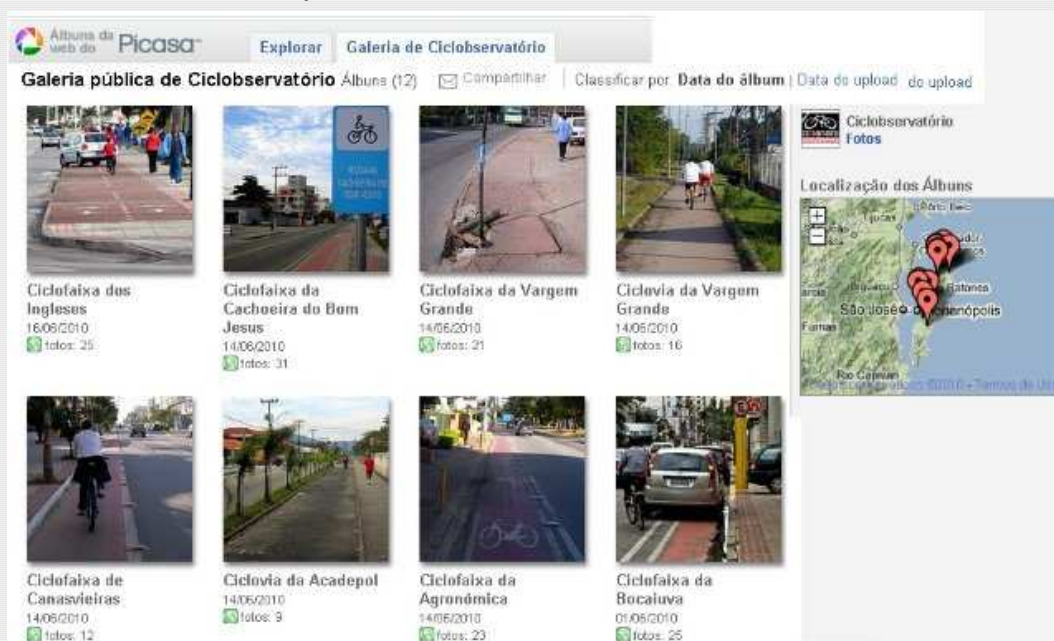
9.3 / Álbum fotográfico

As fotografias são um recurso imprescindível para o processo avaliativo, devendo ser compartilhadas na internet.

Uma boa coleta fotográfica pode ser útil na hora da confecção da Ficha Técnica. Deve-se recolher fotos representativas da via ciclística e dos seus elementos principais:

- ❑ Início e final da ciclovía;
- ❑ Sinalização horizontal e vertical;
- ❑ Principais serviços ao longo da via, tais como escolas, postos de saúde, centros comerciais etc.;
- ❑ Obstáculos e imperfeições;

- ❑ Intersecções;
- ❑ Trechos compartilhados.



Álbum Fotográfico do Ciclobservatório no PicasaWeb

São muitos os álbuns fotográficos na internet, tais como o Flickr (www.flickr.com) e o PicasaWeb (<https://picasaweb.google.com>). O Ciclobservatório optou pelo Picasa, pois:

- ❑ Através do aplicativo Picasa (<http://picasa.google.com>), instalado no computador, pode-se editar fotos (correção de luz, corte etc.) e carregá-las em lote diretamente para o álbum na internet;
- ❑ Utiliza o mesmo usuário e senha de serviços como mapa e canal de vídeos.

9.4 / Vídeo

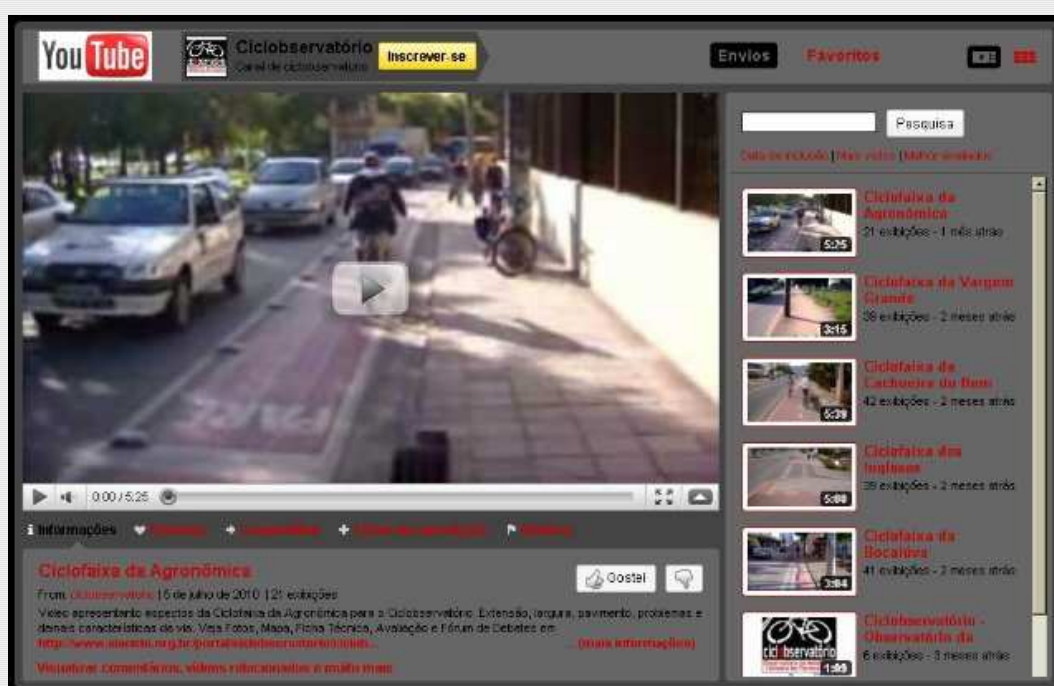
Um vídeo da via ciclística é um recurso opcional, entretanto a sua confecção agrega grande qualidade à avaliação, sobretudo para as filmagens realizadas em movimento com a bicicleta, reproduzindo diversas situações como as condições da pista, intersecções, movimento de veículos motorizados etc.

Os demais elementos representados nas fotografias também podem estar presentes no vídeo.

O ideal é efetuar uma edição das filmagens coletadas - corte de imagens desnecessárias, adição de legendas explicativas etc. Para edição de vídeos existem diversos programas, sendo mais simples e úteis o Windows Movie Maker (www.microsoft.com/windowsxp/downloads/updates/moviemaker2.msp) e o Vídeo Spin (www.videospin.com/Redesign) - sendo este último o utilizado no Ciclobservatório.

Para o compartilhamento de vídeos também existem diversos bons provedores gratuitos na internet, tais como o Vimeo (<http://vimeo.com>) e o YouTube (www.youtube.com.br). Mais uma vez o Ciclobservatório preferiu o sistema do Google:

- ❑ É o mais popular;
- ❑ Utiliza o mesmo usuário e senha de serviços como mapa e álbum de fotos.



Canal de Vídeos do Ciclobservatório no YouTube:

10 \ Os avaliadores das vias ciclísticas

O ponto de vista adotado para a avaliação, espera-se, será sempre o do ciclista que trafega na cidade, mesmo que a avaliação seja efetuada por um técnico não ciclista. O avaliador, se não for ciclista, deve colocar-se no lugar dos mesmos e prever as situações enfrentadas por eles no cotidiano do trânsito.

Para que a avaliação seja ampla, recomenda-se que ela seja efetuada pelas seguintes modalidades:

- ❑ Usuários: pesquisa objetiva para c
- ❑ Especialistas:
 - Ciclista Experiente: parecer descritivo de um ciclista envolvido com o debate público sobre a mobilidade urbana;
 - Profissional Habilitado: parecer descritivo elaborado por Arquiteto, Engenheiro Civil, Engenheiro de Trânsito ou similar;
 - Gestor Público: parecer descritivo composto pelo órgão público responsável pela construção e manutenção da via ciclística.
- ❑ Coordenador da Avaliação: avaliação sucinta e sistematizada, elaborado pela equipe responsável pela condução do processo avaliativo.



Ciclofaixa da Av. Hercílio Luz, Centro

10.1 / Avaliação dos Usuários

A pesquisa de opinião dos ciclistas que utilizam as vias ciclísticas é o procedimento mais importante para avaliá-las.

Sabemos que a forma mais adequada de coleta da opinião seria através da abordagem de ciclistas na própria via ciclística (*in loco*).

A pesquisa *in loco* tem as vantagens de:

- ❑ Acessar o público que realmente está utilizando a via;
- ❑ Atingir todas as categorias de usuários (idade, sexo, renda etc.).

Entretanto, tal método demanda um tempo adicional ao processo de avaliação (realização da enquete, tabulação dos dados etc.) que varia de acordo com a quantidade de usuários na via e com a disposição dos mesmos em responder a pesquisa. Desta forma, um formulário eletrônico torna-se a ferramenta central de coleta de avaliações das vias ciclísticas.

A aplicação do formulário eletrônico deve ter em consideração que a pesquisa será respondida:

- ❑ Apenas por pessoas que tiverem acesso à internet e que tiverem recebido o convite para participar da pesquisa;
- ❑ Por pessoas com grau de instrução e de nível socioeconômico acima da média;
- ❑ Por pessoas com interesse pela promoção da mobilidade ciclística.

Havendo a possibilidade de obtenção da opinião dos usuários através da coleta *in loco*, pode ser mantida a aplicação do formulário eletrônico como um instrumento secundário de conhecimento.



Ciclovía da Av. Beira Mar Norte em obras, bairro Trindade

O projeto Ciclobservatório, que serviu de base para a confecção deste Guia, utilizou-se apenas da coleta eletrônica para a avaliação dos usuários. Os dois principais sistemas gratuitos são o Survey Monkey (<http://pt.surveymonkey.com>) e o Encuesta Fácil (www.encuestafacil.com), sendo este último selecionado por oferecer maiores facilidades de uso:

- ❑ Oferece mais opções de composição de questões;
- ❑ Oferece mais questões gratuitas;
- ❑ E, sobretudo, oferece um relatório mais detalhado para a análise dos dados coletados.

O questionário de avaliação dos usuários deve conter questões que permitam ao usuário avaliar todos os seus principais aspectos – expostos no item 7 deste Guia. Para conhecer melhor o respondente, deve-se solicitar itens de perfil, como idade, profissão, sexo e local de moradia.

As questões devem ser elaboradas de forma clara e objetiva para serem respondidas com sinais. É necessária pelo menos uma questão aberta para coletar eventuais sugestões ou comentários espontâneos dos participantes.

As alternativas de resposta das questões objetivas podem ser basicamente de dois tipos, sendo que os enunciados devem ser adaptados a cada um deles:

- ❑ Assinalar as alternativas “Excelente, Bom, Regular, Ruim, Péssimo”;
- ❑ Assinalar entre “1”, que significa “Discordo completamente”, e “5”, que significa “Concordo completamente”.

O cabeçalho do questionário deve conter instruções sobre a pesquisa e sobre a forma de responder o questionário e deve encaminhar o respondente ao Banco de Dados via ciclística – a página da via ciclística que contém a Ficha Técnica, o Mapa, o Álbum Fotográfico e, eventualmente, o Vídeo.

Um exemplo de formulário de pesquisa eletrônica pode ser visto no Anexo 4 (o formulário aberto, em formato DOC, pode ser obtido em <http://2.gp/bhue>).

Tão logo composto, o formulário eletrônico deve ser divulgado para a comunidade. O método mais adequado é o envio de uma mensagem eletrônica (principalmente aos grupos de ciclistas e de moradores) convidando as pessoas a participarem da pesquisa, além da disponibilização do *link* do formulário na página da via ciclística.

Um exemplo de mensagem eletrônica de divulgação da pesquisa está no Anexo 5.

Depois de concluído o prazo estipulado para a coleta de avaliações (pode ser necessário realizar mais de uma divulgação), deve-se disponibilizar o resultado da avaliação. O sistema EncuestaFacil oferece o resultado da pesquisa através de gráficos muito ilustrativos, que podem ser impressos em PDF.



Rod. SC 405, bairro Rio Tavares

Além dos gráficos da EncuestaFacil, o Ciclobservatório criou uma Sistematização mais minuciosa, transformando cada uma das questões em avaliação quantitativa numérica, estabelecendo um escore médio para todas as questões e ressaltando em gráficos os quesitos pior e melhor avaliados.

Um exemplo de resultado de avaliação da via ciclística pode ser obtido no Anexo 6. Ali está a Sistematização do Ciclobservatório, seguida dos gráficos expedidos pelo EncuestaFacil (a planilha de cálculos aberta, em formato XLS, pode ser obtida em <http://2.gp/bhue>).

10.2 / Avaliação de Especialistas

Além da avaliação objetiva preenchida pelos ciclistas, recomenda-se a confecção de uma avaliação descritiva realizada por especialistas em questões de mobilidade urbana e/ou de sistema viário, especialistas estes pertencentes a três categorias:

- ❑ Ciclista Experiente;
- ❑ Profissional Habilitado;
- ❑ Gestor Público.

Para proceder a avaliação, os especialistas devem ter à disposição o banco de dados das vias ciclísticas, ou seja, a Ficha Técnica, o Álbum Fotográfico e o Vídeo.

Exemplos das avaliações dos especialistas estão no Anexo 7 (o questionário aberto, em formato DOC, pode ser obtido em <http://2.gp/bhue>).

10.2.1 | Ciclista Experiente

Por “experiência” entendemos não apenas o domínio do veículo e a prática do ciclismo há vários anos, mas também o envolvimento com o debate público sobre a mobilidade ciclística – essa característica, geralmente, define o perfil de um cicloativista.

O Ciclista Experiente está familiarizado com o vocabulário da mobilidade ciclística, acumula reflexão sobre as estruturas viárias adequadas e tem conhecimento de questões técnicas e políticas que envolvem o uso da bicicleta como meio de transporte.

Para a seleção do Ciclista Experiente pode-se solicitar voluntários, dos quais seleciona-se um a critério do Coordenador da Avaliação, ou mesmo efetuar um convite diretamente a um ciclista conhecido.

O formulário de avaliação do Ciclista Experiente contém as mesmas questões do formulário dos Usuários, entretanto reserva-se a cada questão um espaço para a descrição com uma quantidade de caracteres previamente estabelecida.

10.2.2 | Profissional Habilitado

Um Arquiteto, Engenheiro Civil ou Engenheiro de Trânsito, ou outra habilitação similar, é o que o Ciclobservatório entende por Profissional Habilitado.

Um olhar técnico sobre a infraestrutura cicloviária é necessário para determinados aspectos desconhecidos aos leigos possam ser ressaltados.

Além disso, um parecer técnico confere uma neutralidade analítica sobre o processo, permitindo compará-lo com as opiniões dos Usuários e dos demais Especialistas.

Para selecionar os Profissionais Habilitados pode-se solicitar voluntários nas redes de relacionamento ou junto a entidades de classe como o CREA – Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia e do IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil.



Na falta de via ciclística, ciclistas pintaram símbolo de bicicleta na *Rua João Pio Duarte*, bairro Córrego Grande (Foto Jornal Notícias do Dia)

O formulário do Profissional Habilitado é idêntico ao do Ciclista Experiente, devendo ser requerido ao mesmo um parecer sucinto e objetivo.

10.2.3 | Gestor Público

As vias ciclísticas são construídas por órgãos de governo (geralmente municipais, ocasionalmente estaduais e raramente federais) tais como Secretarias de Planejamento Urbano, de Trânsito ou de Obras.

- O agente executor deve participar da avaliação. O simples recebimento de um formulário de avaliação adverte o poder público de que a sociedade tem conhecimento do nível de qualidade almejado para as vias ciclísticas.
- O Gestor Público responsável pela construção da via ciclística deve receber uma solicitação oficial (Ofício protocolado no órgão) para proceder a avaliação, que poderá ser respondida por um dirigente de governo ou por um servidor por ele designado.
- O formulário do Gestor Público é idêntico aos do Ciclista Experiente e do Profissional Habilitado. É recomendável que o Gestor Público envie a avaliação, igualmente sucinta, por meio eletrônico, para facilitar a publicação, mas também assinada por meio postal, para conferir sua autenticidade e para evitar que o Coordenador da Avaliação seja acusado de alterar o seu teor.
- No Anexo 8 pode ser encontrado um exemplo de ofício solicitando ao Gestor Público a avaliação de uma via ciclística.



Bicicletário na *Ciclofaixa da Av. Hercílio Luz, Centro*

10.3 / Coordenador da Avaliação

- O Coordenador da Avaliação também deve pronunciar-se sobre a qualidade das vias ciclísticas. De posse do seu conhecimento das mesmas, adquirido na composição da Ficha Técnica, e das avaliações dos Usuários e dos Especialistas, o Coordenador poderá realizar uma síntese dos principais aspectos da via ciclística.
- O formato sugerido para a avaliação do Coordenador da Avaliação é de um texto curto, com 2 ou 3 parágrafos, redigido por uma ou mais pessoas da equipe, no qual se ressaltam os aspectos positivos e os negativos da via ciclística e recomendações de melhorias.

11 \ Sistematização e monitoramento

Para possibilitar uma noção de conjunto, é conveniente que quando todas as vias ciclísticas tiverem sido avaliadas, seja elaborada uma sistematização das avaliações e a edição de um Panorama Geral das Vias Ciclísticas, para melhor compreensão das condições de tráfego ciclístico nas mesmas no contexto do sistema viário.

É importante que o resultado final do processo avaliativo seja entregue às autoridades públicas, a organizações da sociedade civil e também à imprensa, para fomentar o debate e avançar na concretização dos objetivos: incluir a bicicleta no sistema de mobilidade urbana.

O sistema viário das cidades está em constante transformação, impulsionado sobretudo pelo crescimento urbano e pelo aumento da frota de veículos motorizados.



Túnel Antonieta de Barros, Centro

Por isso, é conveniente monitorar a evolução da qualidade das vias ciclísticas, repetindo o processo avaliativo a cada 5 anos, pelo menos.

Além disso, cada nova via ciclística construída deve ser objeto de avaliação, para compor o Panorama municipal e para verificar se as mesmas são construídas com padrão técnico melhor que aquelas que já foram avaliadas.



12 \ A futura avaliação da infraestrutura cicloviária

Este Guia se baseou em um projeto piloto desenvolvido em Florianópolis. Sabemos que para o uso seguro e confortável da bicicleta é necessário mais do que ciclovias e ciclofaixas (inclusive ciclovias e ciclofaixas não são necessárias em toda a cidade): uma infraestrutura para deslocamento, estacionamento e integração com outras modalidades de transporte que atinja toda a cidade.

A partir da redação deste texto, o Cliclobservatório:

- ▣ Terminará a avaliação das demais vias ciclísticas específicas de Florianópolis;
- ▣ Iniciará um processo avaliativo das chamadas Vias de Tráfego Geral de Florianópolis, as quais não contém estruturas específicas para o tráfego de bicicletas - mas onde estas podem trafegar por força de lei e por absoluta falta de alternativa;
- ▣ Iniciará um processo de avaliação de bicicletários em Florianópolis.

Uma vez que a metodologia para a avaliação dessas duas últimas estruturas não foi construída, a ViaCiclo sentir-se-á honrada em receber sugestões dos leitores, principalmente se elas emanarem de experiências práticas nesse sentido.

13 \ Bibliografia

Os textos abaixo citados podem ser baixados em <http://www.viaciclo.org.br/portal/ciclobservatorio/conceitos-referencias>.

13.1 / Questionários de avaliação

- ❑ **Bikeability toolkit** - *Australian Bicycle Council*: Questionário de avaliação da qualidade de rotas ciclísticas (em inglês)
- ❑ **Bikeability checklist** - *U.S. Department of Transportation*: Questionário de avaliação da "ciclabilidade" de uma comunidade (em inglês)

13.2 / Situação em Florianópolis

- ❑ **Infraestruturas cicloviárias de Florianópolis** - *ViaCiclo*: Eslaides com análise da situação das condições locais de mobilidade ciclística e aspirações dos ciclistas
- ❑ **O projeto da rede cicloviária da área central em Florianópolis** - *Antonio Miranda e Vera Silva*: Documento que apresenta a proposta parcial da rede ressaltando alguns dos seus aspectos mais sensíveis, dificuldades e soluções propostas
- ❑ **Complexidade em arquitetura e urbanismo: Uma avaliação das ciclovias em Florianópolis, Brasil** - *Richard Lamb*: Dissertação de Mestrado em Arquitetura com avaliação das vias ciclísticas e descrição de medidas que poderão ser implementadas para melhorar as instalações futuras e obter uma arquitetura mais eficiente
- ❑ **Diagnóstico cicloviário de Florianópolis - Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis** - *IPUF*: Pesquisa realizada em 2002 contendo dados da contagem volumétrica nos 9 pontos selecionados, resultados das 244 entrevistas aplicadas e comentários técnicos gerais acompanhados de análise dos resultados obtidos nos dois tipos de levantamentos

13.3 / Orientações técnicas em cursos

- ❑ **Desenhos de secções de infraestrutura cicloviária** - *Eng. Jeroen Buis*: Orientações e exemplos de infraestruturas apresentadas para o uso da bicicleta como meio de transporte
- ❑ **Construindo a infraestrutura cicloviária (ciclovía, ciclofaixa, tráfego compartilhado, intersecções etc.)** - *Antonio Carlos M. Miranda*: Orientações urbanísticas e de engenharia a respeito de diversos aspectos da construção civil cicloviária

- ❑ **As cinco exigências para o planejamento cicloviário** - *Warner Vonk e Rob Hulleman*: Abordagem das exigências Segurança, Linearidade, Integralidade, Conforto e Atratividade
- ❑ **Rede: planejamento de sistemas cicloviário** - *Jeroen Buis*: Passo a passo para a constituição de um sistema cicloviário urbano
- ❑ **Intersecções para ciclistas no trânsito** - *Jeroen Buis*: Orientações para a construção de estruturas de segurança nas intersecções viárias entre motorizados e não motorizados
- ❑ **Intersecções e sinalização cicloviária** - *Antonio Carlos de M. Miranda*: Orientações técnicas sobre sinalização e demais estruturas para a segurança nas intersecções viárias

13.4 / Manuais e artigos técnicos

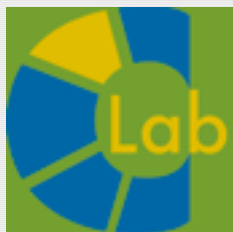
- ❑ **Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas cidades** - *Ministério das Cidades*: Importante publicação contendo informações técnicas, de engenharia e arquitetura, modelos e diretrizes para a instalação urbana de equipamentos e estruturas cicloviárias
- ❑ **Manual integração da bicicleta na engenharia de trânsito de cidades latino-americanas e europeias de porte médio** - *Urb-AI*: Publicação europeia que enfoca a bicicleta como solução para os problemas de mobilidade urbana, planejamento, segurança, infraestrutura, economia e política
- ❑ **Cadernos de desenhos de ciclovias** - *Mônica Fiuza Gondim*: O livro contém considerações, orientações e exemplos de desenhos para a construção de infraestrutura ciclística de forma segregada e compartilhada com pedestres e motorizados
- ❑ **Manual de desenvolvimento de políticas cicloinclusivas** - *I-CE*: Contém orientações de engenharia, indicações de marketing e campanhas, sugestões políticas e outras temas. Disponível em inglês com o título "Cycling inclusive policy development: a handbook"
- ❑ **Se eu tivesse que ensinar a projetar ciclovias** - *Antonio Carlos M. Miranda*: Artigo compacto com as principais orientações de urbanismo e engenharia para a construção de vias ciclísticas
- ❑ **Transporte não motorizado na legislação urbana do Brasil** - *Mônica Fiuza Gondim*: Dissertação de Mestrado em Engenharia de Transportes
- ❑ **Planejamento de transporte cicloviário urbano: organização da circulação** - *Telmo Terumi Teramoto*: Elementos técnicos para a inserção qualitativa de infraestrutura cicloviária urbana



14 \ Ficha Técnica

- **Coordenador do Ciclobservatório:** André Geraldo Soares (Coordenador) e Roberta Raquel (Assistente), ambos da ViaCiclo;
- **Supervisão do Ciclobservatório:** Arquiteto Jaap Rijnsburger (Cycling Lab, Holanda);
- **Redação do Guia *metodológico para avaliação de vias ciclísticas*:** André Geraldo Soares;
- **Fotos:** todas as fotos retratam Florianópolis e são de autoria de André Geraldo Soares, salvo aquelas com referência;
- **Data:** Projeto Piloto realizado entre Março e Junho de 2010; Guia Metodológico redigido em Agosto de 2010.

Execução



www.cyclinglab.org



www.viaciclo.org.br

Apoio



www.udesc.br



ViaCiclo – Associação dos Ciclistas da Grande Florianópolis

*Fundada em 16 de maio de 2001 - CNPJ 04.775.526/0001-02
Declarada de Utilidade Pública Municipal pela Lei nº 7.636/2008
Declarada de Utilidade Pública Estadual pela Lei nº 14.566/2008*

ViaCiclo: há nove anos promovendo a bicicleta como um meio de transporte, lazer, esporte e aventura nas regiões urbanas e rurais de Florianópolis e da Terra.
Bicicleta: um veículo que promove a democracia da mobilidade, o acesso à cidade, a justiça social, a qualidade de vida e a sustentabilidade ambiental.

Rua Lauro Linhares, 944 - Trindade - Florianópolis/SC - CEP 88036-002
www.viaciclo.org.br - viaciclo@viaciclo.org.br

15 \ Anexos

15.1 / Anexos externos

Documentos e planilhas auxiliares em aberto (formato DOC e XLS) para a realização de um processo avaliativo podem ser baixados em <http://2.gp/bhue> em um arquivo compactado (formato ZIP):

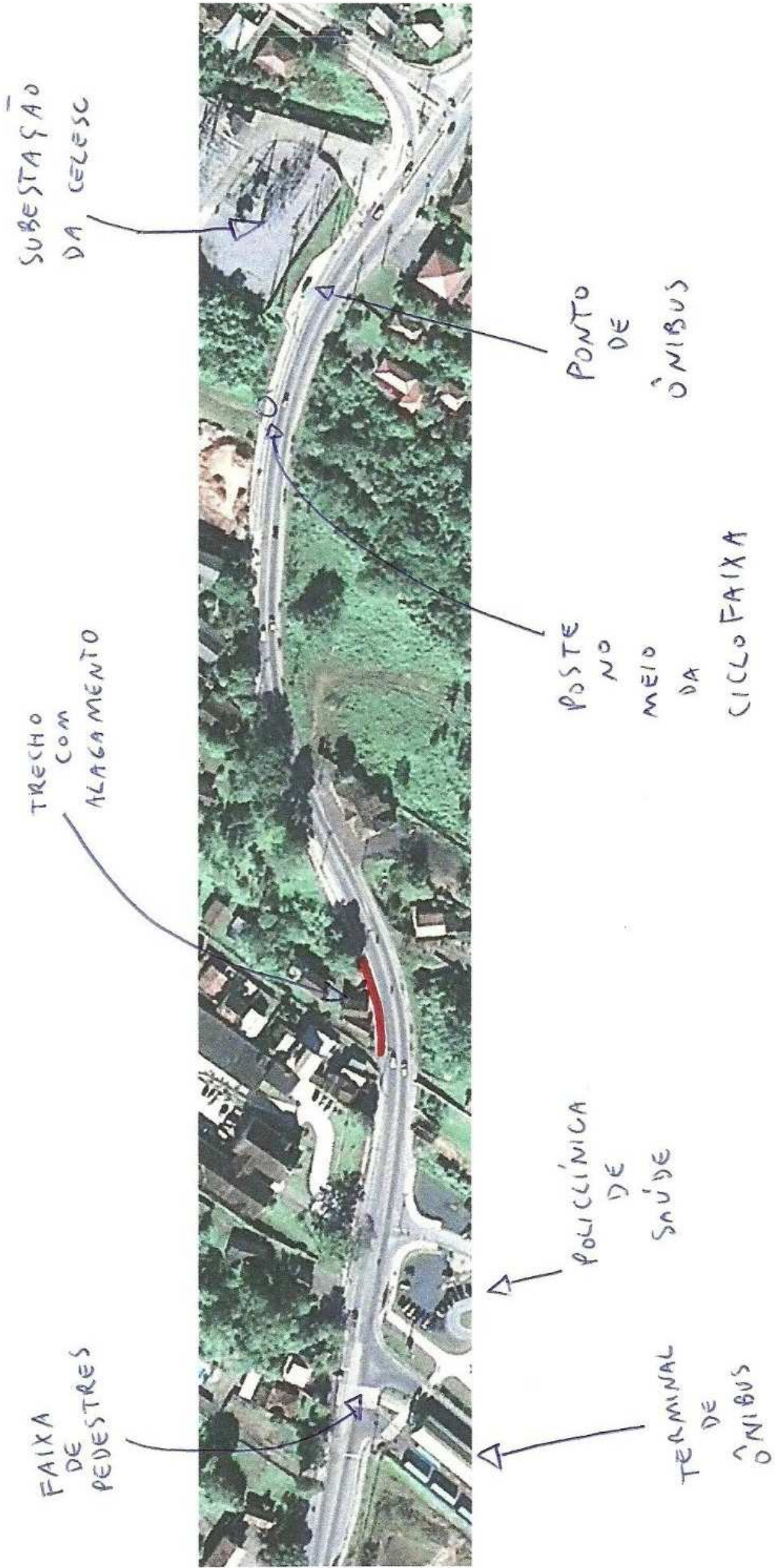
- Ficha de Levantamento de Campo (formato DOC);
- Ficha Técnica da Via Ciclística (formato DOC);
- Formulário de avaliação dos usuários (formato DOC);
- Planilha de cálculos com o resultado de avaliação da via ciclística (formato XLS);
- Questionário de avaliação dos especialistas (formato DOC).

15.2 / Anexos locais

São encontrados nas páginas a seguir:

- **Anexo 1:** Croqui de Campo;
- **Anexo 2:** Ficha de Levantamento de Campo da Via Ciclística;
- **Anexo 3:** Ficha Técnica de Via Ciclística;
- **Anexo 4:** Formulário de pesquisa eletrônica;
- **Anexo 5:** Mensagem eletrônica de divulgação de avaliação de via ciclística;
- **Anexo 6:** Avaliação de usuários de via ciclística;
- **Anexo 7:** Ficha de Avaliação de especialistas sobre as vias ciclísticas de Florianópolis;
- **Anexo 8:** Ofício solicitando avaliação de via ciclística a órgão público

**CICLOFAIXA DA FAZENDA DO RIO TAVARES
CROQUI DE CAMPO – FOTO AÉREA 1 DE 2**



25/04/10



FICHA DE LEVANTAMENTO DE CAMPO DA VIA CICLÍSTICA

ANEXO 2

Via Ciclística	
----------------	--

ITEM	DESCRIÇÃO
1) Denominação: nome oficial, popular ou atribuído pelo Ciclobservatório	
2) Tipo de via ciclística: tipo/subtipo de via ciclística (ciclovía, ciclofaixa, via sinalizada; de calçada, contígua à rua, uni ou bidirecional etc.)	
3) Localização: bairro, região, via à qual é paralela etc.	
4) Data da construção	
5) Extensão: comprimento da via ciclística	
6) Relevo: altimetria da via, declividade e extensão de morros etc.	
7) Órgão construtor e jurisdição: Órgão municipal ou estadual que construiu e é responsável pela manutenção da via ciclística	
8) Custo da obra e fonte de recursos	
9) Largura e extensão da via ciclística: largura e comprimento da via segmentada, para fins de análise técnica, de acordo com as suas características ao longo de sua extensão	
10) Tipo e dimensão da via contígua: Rua, Avenida ou Rodovia; tipo de pavimento, largura etc.; características da calçada contígua	
11) Forma de segregação: barreira (mureta, canteiro, blocos etc.) ou delimitação (pintura, tachões luminosos etc.)	
12) Afastamento: distância entre a via ciclística e a rua ou o passeio	
13) Velocidade e tráfego dos motorizados: velocidade máxima permitida para os veículos motorizados na via contígua e condições gerais do trânsito	

14) Adequação a triciclos: largura da via ciclística para o tráfego de triciclos a pedal	
15) Suporte ao aumento da demanda: considerações sobre a capacidade de absorção de aumento da demanda de ciclistas	
16) Qualidade do pavimento: tipo de pavimento adotado (asfalto, concreto etc.), presença de ondulações ou rugosidades, aderência etc.	
17) Integridade e conservação do pavimento: ocorrência de manutenção, existência de buracos, raízes de árvore, esfacelamento do pavimento, rachaduras etc.	
18) Obstáculos: existência de postes, placas, lixeiras bueiros, tampas metálicas ressaltadas etc.	
19) Rampas e desníveis: desnível em seção transversal; inclinação, quinas/ressaltos nas rampas para subir e descer em calçadas	
20) Quantidade de sinalização: quantidade e distribuição de sinalização (pinturas no pavimento, placas, semáforos) para ciclistas, motoristas e pedestres	
21) Clareza da sinalização: facilidade de compreensão da sinalização por ciclistas, motoristas e pedestres	
22) Interseções: quantidade e tipo (trevos, rótulas etc), sinalização (placas e faixas); concessão de prioridade aos ciclistas	
23) Acesso e cruzamento de ruas: quantidade e qualidade dos pontos de acesso à via ciclística; sinalização (faixas, semáforos etc.) para o ciclista cruzar a rua	
24) Constância da velocidade: considerações sobre a possibilidade de pedalar em velocidade constante na maior parte da via ciclística	
25) Quantidade de paradas: quantidade de cruzamentos onde o ciclista é obrigado a parar a bicicleta para ceder preferência a outras modalidades	

<p>26) Serviços acessados: centros de serviços públicos (escolas, postos de saúde etc.), lazer e comércio acessados pela via ciclística</p>	
<p>27) Rota direta: existência de desvios de rota e curvas desnecessárias no trajeto</p>	
<p>28) Compartilhamento: quantidade e qualidade das estruturas onde o ciclista compartilha a via com pedestres e motoristas (sinalização, dimensão da via etc.)</p>	
<p>29) Conexão em rede: conexão da via ciclística com outras vias ciclísticas formando uma rede cicloviária para dar seguimento à viagem</p>	
<p>30) Integração com o transporte coletivo: terminais de ônibus acessados através da via ciclística</p>	
<p>31) Acesso a bicicletários: bicicletários públicos acessados pela via ciclística</p>	
<p>32) Drenagem: desnível e escoadouros de água da chuva; existência de poças, lâminas d'água etc.</p>	
<p>33) Acúmulo de resíduos: pontos de acúmulo de barro, terra, resíduos de erosão ou similares no leito da via ciclística</p>	
<p>34) Iluminação: qualidade da iluminação artificial ao longo da via ciclística</p>	
<p>35) Arborização: quantidade de árvores plantadas ao longo da via ciclística para oferecer sombra ao ciclista</p>	
<p>36) Conflito com pedestres: presença ou ausência (e qualidade) de passeio de modo a evitar que pedestres caminhem sobre a via ciclística</p>	
<p>37) Entradas em garagens: quantidade e características de entradas de garagens e de estacionamentos de carros em moradias, comércio, etc.</p>	
<p>38) Respeito dos motorizados: presença de veículos motorizados estacionados, trafegando na via ciclística, efetuando carga e descarga etc.</p>	

39) Acessibilidade infantil: considerações sobre as condições gerais de uso da via ciclística pelas crianças	
40) Potencial de atratividade: considerações sobre a capacidade da via ciclística poder atrair novos usuários da bicicleta	
41) Sensação de segurança: considerações sobre a sensação geral de segurança ao usar a via ciclística	
42) Sensação de conforto: considerações sobre a sensação geral de conforto ao usar a via ciclística	
43) Data da coleta de campo	
44) Nome do pesquisador	
45) Endereço URL	



CICLOFAIXA DA AGRONÔMICA

FICHA TÉCNICA DE VIA CICLÍSTICA

ANEXO 3

Via Ciclística	<i>CICLOFAIXA DA AGRONÔMICA</i>
----------------	---------------------------------

ITEM	DESCRIÇÃO
1) Denominação:	- Ciclofaixa da Agronômica (denominação corrente)
2) Tipo de via ciclística:	- Ciclofaixa unidirecional contígua à rua
3) Localização:	- Na ruas Rui Barbosa, Frei Caneca e Heitor Luz, bairro Agronômica, em Florianópolis; - Início (leste) na esquina com a rua Constantino Nicolau Spyrides (em frente ao Hospital Infantil Joana de Gusmão e término (oeste) na Av. Mauro Ramos
4) Data da construção:	- Na metade do ano de 2008
5) Extensão:	- 1.600 m
6) Relevo:	- Plano, a cerca de 15 m altitude
7) Órgão construtor e jurisdição	- Construída pela Secretaria de Obras de Florianópolis
8) Custo da obra e fonte de recursos:	- Custo divulgado: R\$ 288.899,85
9) Largura e extensão da via ciclística:	- Largura variando entre 0,90 e 1,00 m em toda a extensão de 1.600 m
10) Tipo e dimensão da via contígua:	- Rua unidirecional com duas faixas, 7,00 m de largura; - Ruas principais do bairro; - Calçada contígua variando entre 1,00 e 2,20 m; - Altura do meio fio entre 9 e 13 cm
11) Forma de segregação:	- A ciclofaixa é demarcada por tachões reflexivos fixados sobre faixa dupla contínua branca; - O pavimento é pintado de vermelho, desbotado em alguns trechos, sobretudo nas intersecções;
12) Afastamento:	- Há um afastamento de cerca de 0,50 m entre a ciclofaixa e o meio-fio, exceto nos últimos 200 m da rua Heitor Blum
13) Velocidade e tráfego dos motorizados:	- 4 placas indicam que a velocidade máxima permitida é de 50 km/h; - Em frente à central de atendimento à infância e à Escola Padre Anchieta a velocidade máxima permitida é de 40 km/h
14) Adequação a triciclos	- A via não comporta triciclos
15) Suporte ao aumento da demanda:	- A maior parte da ciclofaixa pode ser alargada para atender a aumento da demanda de ciclistas, seja sobre a calçada, seja sobre a rua
16) Qualidade do pavimento:	- Pavimento de asfalto, liso e aderente;
17) Integridade e conservação do pavimento:	- Bem conservado até o momento; - Alguns pontos com rachaduras e esfacelamento do pavimento
18) Obstáculos:	- Diversos bueiros com a linha de escoamento no mesmo sentido do pneu da bicicleta
19) Rampas e desníveis:	- Não existentes
20) Quantidade de sinalização:	- O pavimento é pintado de vermelho; - Há diversas indicações de ciclofaixa (bicicletas pintadas no pavimento);

	<ul style="list-style-type: none"> - Há diversas indicações de unidirecionalidade (setas pintadas no pavimento); - Nas intersecções existem, bastante desgastadas, faixas horizontais de travessia de ciclistas; - 6 faixas de travessia de pedestres; - 6 faixas indicando o tráfego de bicicletas; - 6 placas indicando, aos ciclistas, para ter atenção nas intersecções; - 4 placas indicando, aos ciclistas, que há passagem de pedestres; - 1 placa indicando, aos ciclistas, para pararem nas intersecções - 1 placa indicando início da ciclofaixa; - 1 placa indicando o final da ciclofaixa
21) Clareza da sinalização:	- A sinalização não é suficientemente clara; percebe-se a falta de padronização, sobretudo se comparada com outras ciclofaixas da cidade
22) Intersecções:	<ul style="list-style-type: none"> - 22 ruas de intersecção ou perpendiculares, sendo que a ciclofaixa atravessa sobre 17 delas; - Várias intersecções com sinalização de travessia de ciclistas bastante desgastada
23) Acesso e cruzamento de ruas:	<ul style="list-style-type: none"> - São poucas as faixas de travessia de pedestres; - Não há faixa para travessia de ciclistas para atravessar a rua à qual a ciclofaixa é contígua; - Na intersecção com a rua Allan Kardec a ciclofaixa muda de lado da rua, mas os automóveis param, no semáforo, sobre a ciclofaixa
24) Constância da velocidade:	- Mantendo cuidado nas intersecções, é possível manter velocidade constante na ciclofaixa
25) Quantidade de paradas:	<ul style="list-style-type: none"> - Vide acima; - O cruzamento com a rua Allan Kardec exige a parada dos ciclistas; - A cronologia do semáforo na mesma rua não é favorável aos ciclistas
26) Serviços acessados:	<ul style="list-style-type: none"> - Vários comércios e serviços; - 1 Escola privada e 1 escola pública
27) Rota direta:	- O roteiro é direto
28) Compartilhamento:	- A ciclofaixa não é compartilhada
29) Conexão em rede:	<ul style="list-style-type: none"> - A ciclofaixa se conecta com a Ciclofaixa da Bocaiúva, mas a travessia para a mesma sobre a Av. Mauro Ramos não conta com tempo específico para os ciclistas no semáforo; - Não há via sinalizada para a conexão com a Ciclovía da Beira Mar Norte
30) Integração com o transporte coletivo:	- A ciclofaixa não dá acesso a terminais do transporte coletivo
31) Acesso a bicicletários:	- Não existem bicicletários ao longo da ciclofaixa
32) Drenagem:	- A água escoar para bueiros no leito da ciclofaixa;
33) Acúmulo de resíduos:	- Não foram encontrados
34) Iluminação:	- A ciclofaixa é bem iluminada
35) Arborização:	- Não existem árvores adultas ou plantadas ao longo da ciclofaixa
36) Conflito com pedestres:	- Não verificados
37) Entradas em garagens:	- Dezenas de entradas em casas, edifícios, bares e comércio
38) Respeito dos motorizados:	<ul style="list-style-type: none"> - Verifica-se, constantemente, motos e carros estacionados ou parados sobre a ciclofaixa, além de caminhões realizando carga e descarga - Muitos veículos motorizados cruzam a ciclofaixa para acessar os terrenos lindeiros
39) Acessibilidade infantil:	- A ciclofaixa é medianamente segura para crianças; por se tratar de via principal de bairro, o tráfego de motorizados pode ser intenso
40) Potencial de atratividade:	- Foram observados ciclistas trafegando na contra-mão;

	- Para retornar à sua origem sem utilizar a contra-mão, o ciclista deve utilizar a Ciclovía da Beira Mar Norte, com a qual a Ciclofaixa da Agronômica tem péssima conexão
41) Sensação de segurança:	- Pedalar na ciclofaixa é mais seguro do que na rua
42) Sensação de conforto:	- De modo geral é confortável pedalar na Ciclofaixa da Agronômica
43) Data da coleta de campo	- Visita técnica em 01 de junho de 2010
44) Nome do pesquisador:	- André Geraldo Soares
45) Endereço URL:	- Mapa, fotos, vídeo, avaliação de especialistas e de usuários em http://www.viaciclo.org.br/portal/ciclobservatorio/vias-avaliadas/ciclofaixa-agronomica



CICLOFAIXA DA CACHOEIRA DO BOM JESUS

AVALIAÇÃO DOS USUÁRIOS SOBRE A “CICLOFAIXA DA CACHOEIRA DO BOM JESUS”

- O Questionário só pode ser preenchido por quem já pedalou pela ciclofaixa
- “Ciclofaixa da Cach. Bom Jesus”: , extensão de 2.750 m na rua Luis Boiteux Piazza, bairro dos Cach. Bom Jesus; ver mais informações e mapa em <http://2.gp/KJS>
- Exprima sua avaliação da ciclofaixa de acordo com os quesitos abaixo
- Tenha em vista toda a extensão da ciclofaixa ao tratar de cada questão

Abandonar->

Continuarei mais tarde

***1. Opção estrutural:** escolha do tipo de via ciclística adequada ao local, considerando a dimensão da rua, o fluxo e a velocidade dos motorizados que nela trafegam. (Obs: você está avaliando uma Ciclofaixa; os tipos de via ciclística: ciclovias são separadas das ruas ou dos passeios de pedestres por barreiras como mureta, canteiro, blocos etc.; ciclofaixas são separadas da rua ou do passeio por pintura e/ou tachões luminosos)

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***2. Velocidade dos motorizados:** compatibilização entre a velocidade máxima permitida aos motorizados e a ciclofaixa

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***3. Largura:** largura da ciclofaixa para o tráfego seguro de bicicletas e de triciclos

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***4. Qualidade do pavimento: tipo de pavimento adotado (ondulações, rugosidades, aderência) para eficiência e conforto de pedalar**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***5. Integridade e conservação da pista: estado de conservação/manutenção, existência de buracos, raízes de árvore, esfacelamento e rachadura no pavimento**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***6. Desobstrução da via: Obstáculos: ausência de postes, placas, bueiros, lixeiras e equipamentos similares na ciclofaixa**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***7. Rampas e desníveis: desnível lateral da ciclofaixa, inclinação, quinas ou ressaltos em eventuais rampas de acesso a calçadas ou outras elevações**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***8. Sinalização: quantidade, distribuição e clareza da sinalização (pinturas no pavimento, placas, semáforos) para ciclistas, motoristas e pedestres**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***9. Segurança nas interseções: sinalização adequada (horizontal e vertical) para indicar a prioridade de passagem nos cruzamentos/interseções**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***10. Segurança no compartilhamento: sinalização onde ciclistas compartilham a via ou o passeio com pedestres e motorizados (se for o caso)**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***11. Acesso à ciclofaixa: quantidade e segurança dos pontos de acesso (entrada e saída) à ciclofaixa**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***12. Constância no deslocamento: quantidade de interrupções (cruzamentos, paradas de ônibus etc.) onde o ciclista é obrigado a parar a bicicleta, ou seja, onde a preferência é dos veículos motorizados**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***13. Localização e ligação: localização da ciclofaixa para dar acesso a centros de serviços públicos (escolas, postos de saúde etc.), lazer e comércio ou ligação entre bairros**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***14. Linearidade da rota: existência de desvios de rota e curvas desnecessárias no trajeto**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***15. Conexão em rede: conexão com outras vias ciclísticas, formando uma rede cicloviária, para dar seguimento à viagem**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***16. Integração com o transporte coletivo: acesso a terminais de ônibus com bicicletário adequado**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***17. Acesso a bicicletários: acesso da ciclofaixa a bicicletários públicos adequados**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***18. Drenagem: acúmulo de água da chuva (poças, lâminas d'água), qualidade dos bueiros**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***19. Acúmulo de resíduos: acúmulo de barro, terra, resíduos de erosão ou similares no leito da ciclofaixa**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***20. Iluminação noturna: iluminação artificial adequada ao longo da ciclofaixa**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***21. Sombreamento: quantidade de árvores plantadas ao longo da ciclofaixa, para conforto térmico dos ciclistas**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***22. Convivência com pedestres: existência de calçada/passeio adequado aos pedestres, a fim de evitar que os mesmos caminhem sobre a ciclofaixa**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***23. Garagens e estacionamentos: interferência no tráfego das bicicletas pelas entradas e saídas de garagens de residências, comércios, postos de combustíveis etc.**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***24. Respeito dos motorizados: veículos motorizados estacionados, efetuando carga e descarga ou trafegando na ciclofaixa**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***25. Acessibilidade infantil: sua opinião sobre as condições gerais de uso da ciclofaixa pelas crianças**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***26. Potencial de atratividade: sua opinião sobre a capacidade da ciclofaixa poder atrair novos usuários da bicicleta**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***27. Sensação de segurança: sensação de segurança ao pedalar na ciclofaixa**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

***28. Sensação de conforto: sensação de conforto ao pedalar na ciclofaixa**

- Péssimo
- Ruim
- Regular
- Bom
- Excelente
- Não sabe responder

29. Comentário opcional: sugestões para a ciclofaixa, comentários sobre a pesquisa etc.***30. Sexo do entrevistado**

- Masculino
- Feminino

***31. Idade do entrevistado**

- 12 ou menos
- 13 a 16
- 17 a 19
- 20 a 24
- 25 a 29
- 30 a 34
- 35 a 39
- 40 a 44
- 45 a 49
- 50 a 54
- 55 a 60
- 60 a 64
- 65 a 69
- 70 ou mais

32. Profissão /ocupação/atividade do entrevistado**33. Bairro onde reside o entrevistado**

***34. Data do preenchimento (dd/mm/aaaa)**

Pag. 1 / 1

Terminar e salvar a pesquisa ->

[Esta pesquisa foi lançada utilizando GRÁTIS o software de pesquisas online - www.encuestafacil.com](http://www.encuestafacil.com)
Nº 1 na Europa e América Latina. Você também pode lançar GRÁTIS pesquisas como esta, para obter informação de forma rápida e simples, através de pesquisas online.
Encuestafacil.com não é responsável por nenhum conteúdo enviado e/ou incluído nesta pesquisa.



ANEXO 5

Mensagem eletrônica de divulgação
de avaliação de via ciclística

----- Original Message -----

From: [ViaCiclo \(y\)](#)

To: [GE Associados Viaciclo](#) ; [GE Ciclobservatório](#) ; [GE Cicloviários](#) ; [GE Bici-SC - Rede Cat. Mob. Ciclística](#) ; [GE Comissão Org. Semana Mobilid. Sustent.](#) ; [GE Grupo Articulação PDP Fpolis](#)

Sent: Friday, June 25, 2010 12:17 AM

Subject: Avalie a "Ciclofaixa dos Ingleses"



CICLOFAIXA DOS INGLESSES

Prezados ciclistas,

Se você já pedalou pela "Ciclofaixa dos Ingleses", participe de uma avaliação sobre a qualidade da mesma.

O formulário é bastante abrangente, mas simples de responder e lhe tomará menos de 10 minutos (questões de assinalar).

Acesse <http://www.encuestafacil.com/RespWeb/On.aspx?EID=757385> e participe.

Em <http://2.gp/KDY> veja o **Mapa**, leia a **Ficha Técnica** (dados, dimensões, características, etc), veja **Fotos** e **Vídeo** da Ciclofaixa da Fazenda do Rio Tavares.

Divulgue esta avaliação para seus amigos.

MAIORES INFORMAÇÕES

- A "Ciclofaixa dos Ingleses" fica no bairro do mesmo nome, com 2.050 m de extensão, em ambos lados da Rod. SC 403, sobre a calçada;

- A pesquisa está sendo realizada para o projeto Ciclobservatório, que recolherá ainda avaliação de especialistas e do poder público de todas as vias ciclísticas de Florianópolis;

- O objetivo do projeto é contribuir para o aprimoramento da mobilidade ciclística em Florianópolis;

- Para saber mais sobre o Ciclobservatório, acesse

<http://www.viaciclo.org.br/portal/ciclobservatorio/ciclobservatorio>

Saudações e agradecimentos,

ViaCiclo - Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis

www.viaciclo.org.br - viaciclo@viaciclo.org.br

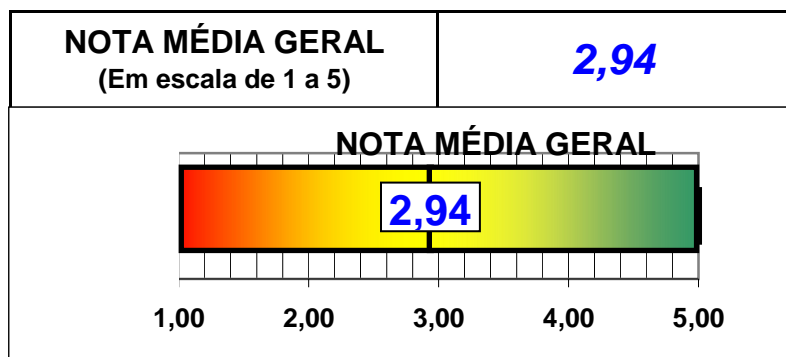
#####



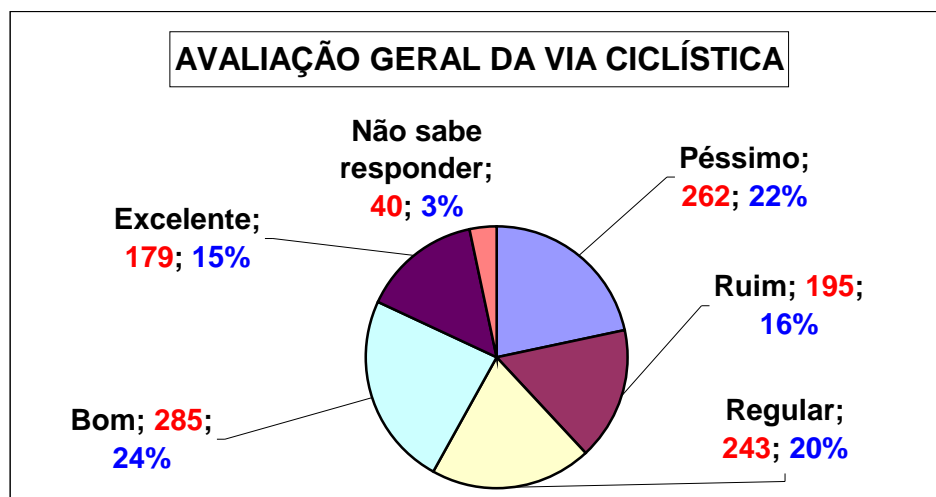
CICLOVIA DA BEIRA MAR SUL

AVALIAÇÃO DOS USUÁRIOS SISTEMATIZAÇÃO DOS QUESTIONÁRIOS DO "ENCUESTA FÁCIL"

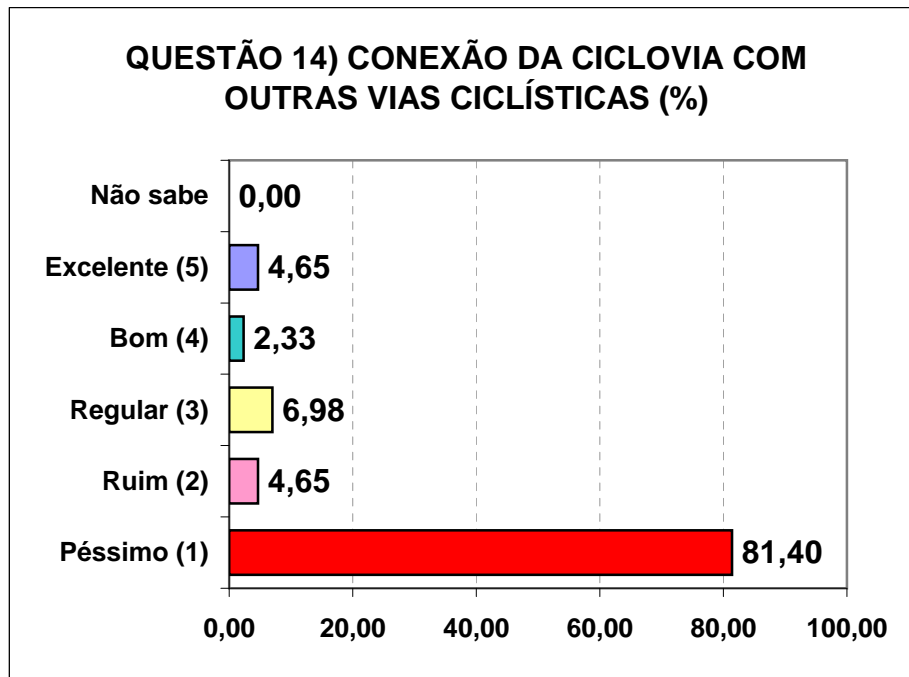
RESUMO



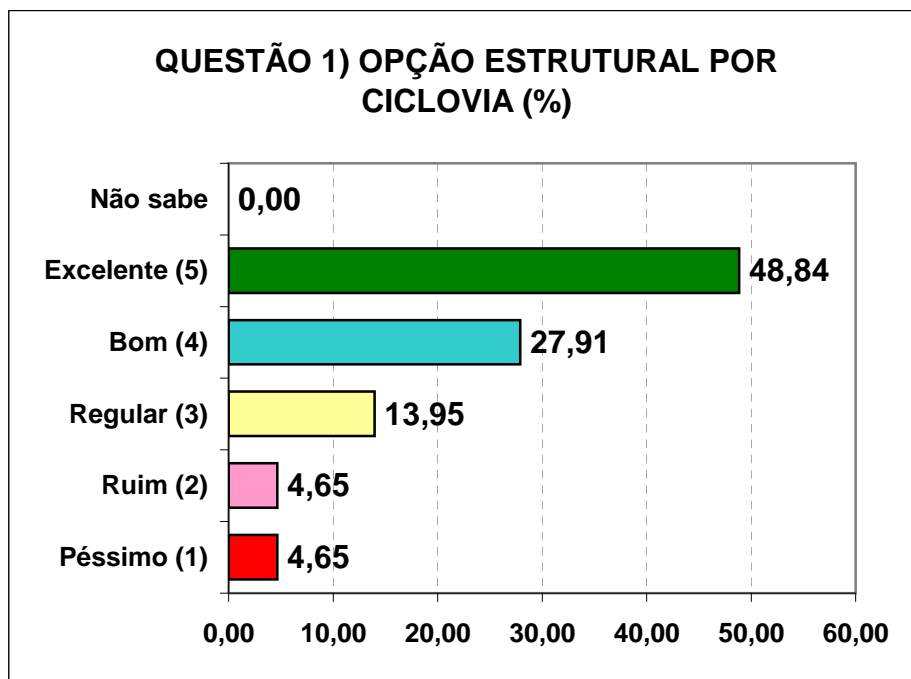
AVALIAÇÃO GERAL DA VIA CICLÍSTICA		
AVALIAÇÃO	TOTAL DE RESPOSTAS	%
Péssimo	262	21,76
Ruim	195	16,20
Regular	243	20,18
Bom	285	23,67
Excelente	179	14,87
Não sabe responder	40	3,32
TOTAL	1.204	100,00



ITEM COM MENOR AVALIAÇÃO



ITEM COM MAIOR AVALIAÇÃO



DETALHAMENTO DAS RESPOSTAS

QUESTÃO 1				
Opção estrutural: escolha do tipo de via ciclística adequada ao local, considerando a dimensão da rua, o fluxo e a velocidade dos motorizados que nela trafegam. (Obs: você está avaliando uma Ciclovia; os tipos de via ciclística são: ciclovias são separadas das ruas ou dos passeios de pedestres por barreiras como mureta, canteiro, blocos etc.; ciclofaixas são separadas da rua ou do passeio por pintura e/ou tachões luminosos)				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	2	4,65	2	4,12
Ruim (2)	2	4,65	4	
Regular (3)	6	13,95	18	
Bom (4)	12	27,91	48	
Excelente (5)	21	48,84	105	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43		177	
Total Respostas	43	100,00		

QUESTÃO 2				
Velocidade dos motorizados: compatibilização entre a velocidade máxima permitida aos motorizados e a ciclovia				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	2	4,65	2	4,03
Ruim (2)	2	4,65	4	
Regular (3)	4	9,30	12	
Bom (4)	13	30,23	52	
Excelente (5)	15	34,88	75	
Não sabe	7	16,28		
Total Avaliadas	36		145	
Total Respostas	43	100,00		

QUESTÃO 3				
Largura: largura da ciclovia para o tráfego seguro de bicicletas e de triciclos				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	2	4,65	2	3,81
Ruim (2)	2	4,65	4	
Regular (3)	10	23,26	30	
Bom (4)	17	39,53	68	
Excelente (5)	12	27,91	60	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43		164	
Total Respostas	43	100,00		

QUESTÃO 4				
-----------	--	--	--	--

Qualidade do pavimento: tipo de pavimento adotado (ondulações, rugosidades, aderência) para eficiência e conforto de pedalar

Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	6	13,95	6	3,16
Ruim (2)	7	16,28	14	
Regular (3)	12	27,91	36	
Bom (4)	10	23,26	40	
Excelente (5)	8	18,60	40	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	136	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 5

Integridade e conservação da pista: estado de conservação/manutenção, existência de buracos, raízes de árvore, esfacelamento e rachadura no pavimento

Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	13	30,23	13	2,12
Ruim (2)	18	41,86	36	
Regular (3)	8	18,60	24	
Bom (4)	2	4,65	8	
Excelente (5)	2	4,65	10	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	91	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 6

Desobstrução da via: Obstáculos: ausência de postes, placas, bueiros, lixeiras e equipamentos similares na ciclovia

Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	5	11,63	5	2,91
Ruim (2)	10	23,26	20	
Regular (3)	15	34,88	45	
Bom (4)	10	23,26	40	
Excelente (5)	3	6,98	15	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	125	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 7

Rampas e desníveis: desnível lateral da ciclovia, inclinação, quinas ou ressaltos em eventuais rampas de acesso a calçadas ou outras elevações

Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	8	18,60	8	

Ruim (2)	10	23,26	20	2,72
Regular (3)	13	30,23	39	
Bom (4)	10	23,26	40	
Excelente (5)	2	4,65	10	
Não sabe	0	0,00	117	
Total Avaliadas	43	100,00		
Total Respostas	43			

QUESTÃO 8				
Sinalização: quantidade, distribuição e clareza da sinalização (pinturas no pavimento, placas, semáforos) para ciclistas, motoristas e pedestres				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	6	13,95	6	2,63
Ruim (2)	15	34,88	30	
Regular (3)	14	32,56	42	
Bom (4)	5	11,63	20	
Excelente (5)	3	6,98	15	
Não sabe	0	0,00	113	
Total Avaliadas	43	100,00		
Total Respostas	43			

QUESTÃO 9				
Segurança nas interseções: sinalização adequada (horizontal e vertical) para indicar a prioridade de passagem nos cruzamentos/interseções				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	10	23,26	10	2,49
Ruim (2)	12	27,91	24	
Regular (3)	10	23,26	30	
Bom (4)	7	16,28	28	
Excelente (5)	2	4,65	10	
Não sabe	2	4,65	102	
Total Avaliadas	41	100,00		
Total Respostas	43			

QUESTÃO 10				
Segurança no compartilhamento: sinalização onde ciclistas compartilham a via ou o passeio com pedestres e motorizados (se for o caso)				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	10	23,26	10	2,71
Ruim (2)	4	9,30	8	
Regular (3)	13	30,23	39	
Bom (4)	9	20,93	36	
Excelente (5)	2	4,65	10	
Não sabe	5	11,63	103	
Total Avaliadas	38	100,00		
Total Respostas	43			

QUESTÃO 11				
Acesso à ciclovia: quantidade e segurança dos pontos de acesso (entrada e saída) à ciclofaixa				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	21	48,84	21	2,00
Ruim (2)	10	23,26	20	
Regular (3)	4	9,30	12	
Bom (4)	7	16,28	28	
Excelente (5)	1	2,33	5	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	86	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 12				
Constância no deslocamento: quantidade de interrupções (cruzamentos, paradas de ônibus etc.) onde o ciclista é obrigado a parar a bicicleta, ou seja, onde a preferência é dos veículos motorizados				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	2	4,65	2	4,15
Ruim (2)	1	2,33	2	
Regular (3)	3	6,98	9	
Bom (4)	17	39,53	68	
Excelente (5)	17	39,53	85	
Não sabe	3	6,98		
Total Avaliadas	40	100,00	166	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 13				
Localização e ligação: localização da ciclovia para dar acesso a centros de serviços públicos (escolas, postos de saúde etc.), lazer e comércio ou ligação entre bairros				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	13	30,23	13	2,70
Ruim (2)	4	9,30	8	
Regular (3)	13	30,23	39	
Bom (4)	9	20,93	36	
Excelente (5)	4	9,30	20	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	116	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 14				
Linearidade da rota: existência de desvios de rota e curvas desnecessárias no trajeto				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	2	4,65	2	
Ruim (2)	1	2,33	2	

Regular (3)	8	18,60	24	3,98
Bom (4)	16	37,21	64	
Excelente (5)	15	34,88	75	
Não sabe	1	2,33	167	
Total Avaliadas	42	100,00		
Total Respostas	43			

QUESTÃO 15				
Conexão em rede: conexão com outras vias ciclísticas, formando uma rede cicloviária, para dar seguimento à viagem				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	35	81,40	35	1,44
Ruim (2)	2	4,65	4	
Regular (3)	3	6,98	9	
Bom (4)	1	2,33	4	
Excelente (5)	2	4,65	10	
Não sabe	0	0,00	62	
Total Avaliadas	43	100,00		
Total Respostas	43			

QUESTÃO 16				
Integração com o transporte coletivo: acesso a terminais de ônibus com bicicletário adequado				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	28	65,12	28	1,45
Ruim (2)	8	18,60	16	
Regular (3)	3	6,98	9	
Bom (4)	0	0,00	0	
Excelente (5)	1	2,33	5	
Não sabe	3	6,98	58	
Total Avaliadas	40	100,00		
Total Respostas	43			

QUESTÃO 17				
Acesso a bicicletários: acesso da ciclovia a bicicletários públicos adequados				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	28	65,12	28	1,44
Ruim (2)	8	18,60	16	
Regular (3)	1	2,33	3	
Bom (4)	1	2,33	4	
Excelente (5)	1	2,33	5	
Não sabe	4	9,30	56	
Total Avaliadas	39	100,00		
Total Respostas	43			

QUESTÃO 18				
Drenagem: acúmulo de água da chuva (poças, lâminas d'água), qualidade dos bueiros				

Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	9	20,93	9	2,31
Ruim (2)	14	32,56	28	
Regular (3)	13	30,23	39	
Bom (4)	1	2,33	4	
Excelente (5)	2	4,65	10	
Não sabe	4	9,30		
Total Avaliadas	39	100,00	90	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 19				
Acúmulo de resíduos: acúmulo de barro, terra, resíduos de erosão ou similares no leito da ciclovia				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	7	16,28	7	2,56
Ruim (2)	17	39,53	34	
Regular (3)	10	23,26	30	
Bom (4)	6	13,95	24	
Excelente (5)	3	6,98	15	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	110	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 20				
Iluminação noturna: iluminação artificial adequada ao longo da ciclovia				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	9	20,93	9	2,76
Ruim (2)	8	18,60	16	
Regular (3)	11	25,58	33	
Bom (4)	12	27,91	48	
Excelente (5)	2	4,65	10	
Não sabe	1	2,33		
Total Avaliadas	42	100,00	116	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 21				
Sombreamento: quantidade de árvores plantadas ao longo da ciclovia, para conforto térmico dos ciclistas				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	18	41,86	18	1,83
Ruim (2)	15	34,88	30	
Regular (3)	6	13,95	18	
Bom (4)	1	2,33	4	
Excelente (5)	1	2,33	5	
Não sabe	2	4,65		
Total Avaliadas	41	100,00	75	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 22				
Convivência com pedestres: existência de calçada/passeio adequado aos pedestres, a fim de evitar que os mesmos caminhem sobre a ciclovia				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	2	4,65	2	3,81
Ruim (2)	3	6,98	6	
Regular (3)	6	13,95	18	
Bom (4)	21	48,84	84	
Excelente (5)	10	23,26	50	
Não sabe	1	2,33		
Total Avaliadas	42		160	
Total Respostas	43	100,00		

QUESTÃO 23				
Garagens e estacionamentos: interferência no tráfego das bicicletas pelas entradas e saídas de garagens de residências, comércios, postos de combustíveis etc.				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	1	2,33	1	4,00
Ruim (2)	2	4,65	4	
Regular (3)	9	20,93	27	
Bom (4)	15	34,88	60	
Excelente (5)	16	37,21	80	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43		172	
Total Respostas	43	100,00		

QUESTÃO 24				
Respeito dos motorizados: veículos motorizados estacionados, efetuando carga e descarga ou trafegando na ciclovia				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	1	2,33	1	3,97
Ruim (2)	1	2,33	2	
Regular (3)	7	16,28	21	
Bom (4)	17	39,53	68	
Excelente (5)	11	25,58	55	
Não sabe	6	13,95		
Total Avaliadas	37		147	
Total Respostas	43	100,00		

QUESTÃO 25				
Acessibilidade infantil: sua opinião sobre as condições gerais de uso da ciclovia pelas crianças				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	4	9,30	4	

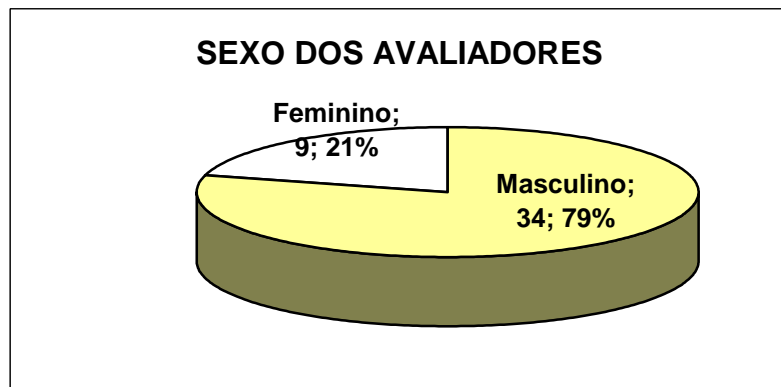
Ruim (2)	6	13,95	12	3,24
Regular (3)	12	27,91	36	
Bom (4)	16	37,21	64	
Excelente (5)	4	9,30	20	
Não sabe	1	2,33		
Total Avaliadas	42	100,00	136	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 26				
Potencial de atratividade: sua opinião sobre a capacidade da ciclovia poder atrair novos usuários da bicicleta				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	7	16,28	7	3,14
Ruim (2)	4	9,30	8	
Regular (3)	13	30,23	39	
Bom (4)	14	32,56	56	
Excelente (5)	5	11,63	25	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	135	
Total Respostas	43			

QUESTÃO 27				
Sensação de segurança: sensação de segurança ao pedalar na ciclovia				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	8	18,60	8	3,12
Ruim (2)	8	18,60	16	
Regular (3)	7	16,28	21	
Bom (4)	11	25,58	44	
Excelente (5)	9	20,93	45	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	134	
Total Respostas	43			

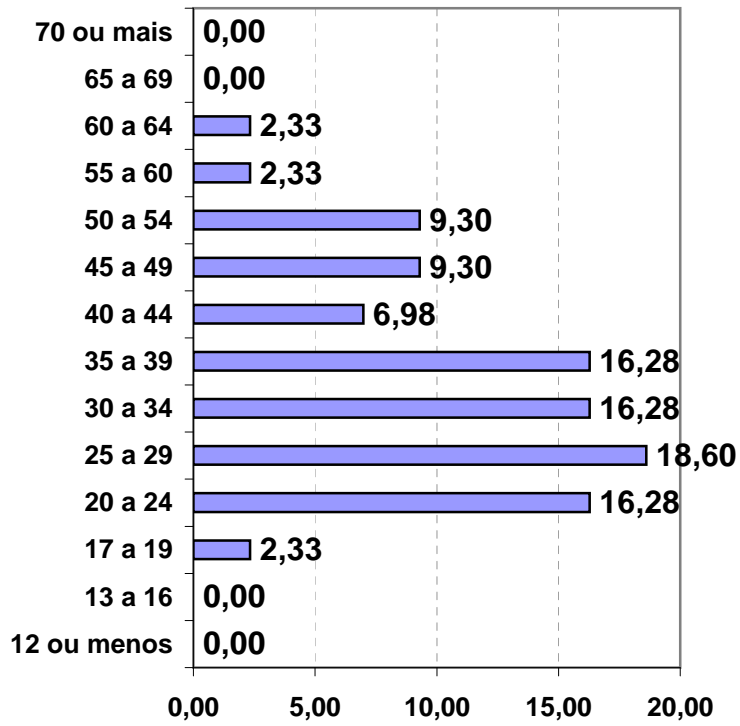
QUESTÃO 28				
Sensação de conforto: sensação de conforto ao pedalar na ciclovia				
Avaliação (Nota)	Total Respostas	% Total	Nota total	Nota média
Péssimo (1)	3	6,98	3	3,65
Ruim (2)	1	2,33	2	
Regular (3)	9	20,93	27	
Bom (4)	25	58,14	100	
Excelente (5)	5	11,63	25	
Não sabe	0	0,00		
Total Avaliadas	43	100,00	157	
Total Respostas	43			

Sexo dos avaliadores		
CATEGORIA	TOTAL DE RESPOSTAS	%
Masculino	34	79,07
Feminino	9	20,93
TOTAL	43	100,00



Idade dos avaliadores		
CATEGORIA	TOTAL DE	%
12 ou menos	0	0,00
13 a 16	0	0,00
17 a 19	1	2,33
20 a 24	7	16,28
25 a 29	8	18,60
30 a 34	7	16,28
35 a 39	7	16,28
40 a 44	3	6,98
45 a 49	4	9,30
50 a 54	4	9,30
55 a 60	1	2,33
60 a 64	1	2,33
65 a 69	0	0,00
70 ou mais	0	0,00
TOTAL	43	100

IDADE DOS ENTREVISTADOS (%)

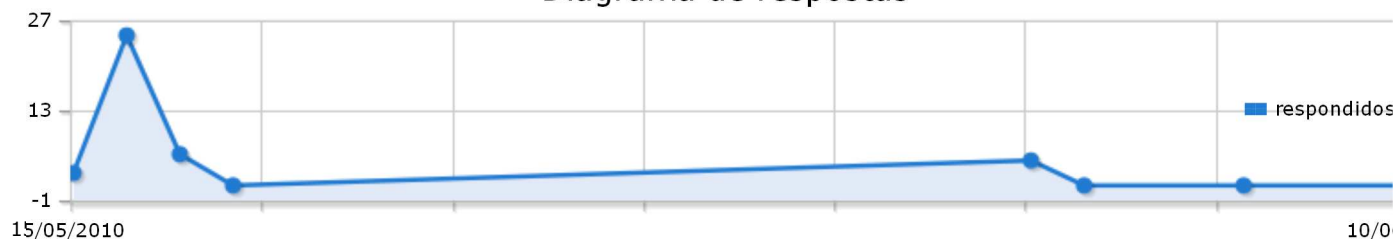




Idiomas:
[Português](#) | [Español](#) | [English](#) | [Italiano](#) | [Français](#) | [Deutsch](#)

CICLOVIA DA BEIRA MAR SUL

Diagrama de respostas



Título: AVALIAÇÃO DOS USUÁRIOS SOBRE A "CICLOVIA DA BEIRA MAR SUL" • O Questionário só pode ser preenchido por quem já pedalou pela ciclovia • "Ciclovia da Beira Mar Sul": extensão de 4.430 m no Aterro da Baía Sul, iniciando no Saco dos Limões e terminando antes do Trevo da Seta; ver mais informações e mapa em <http://a.gd/977f12> • Exprima sua avaliação da ciclovia de acordo com os quesitos abaixo • Tenha em vista toda a extensão da ciclovia ao tratar de cada questão

Filtros

Não há nenhum filtro aplicado aos resultados desta pesquisa.

21/6/2010 19:15

Questionários respondidos: 43

Questionários finalizados: 43

Página 1.


1. Opção estrutural: escolha do tipo de via ciclística adequada ao local, considerando a dimensão da rua, o fluxo e a velocidade dos motorizados que nela trafegam. (Obs: você está avaliando uma Ciclovia; os tipos de via ciclística são: ciclovias são separadas das ruas ou dos passeios de pedestres por barreiras como mureta, canteiro, blocos etc.; ciclofaixas são separadas da rua ou do passeio por pintura e/ou tachões luminosos)

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	5%	2
<input type="checkbox"/>	Ruim	5%	2
<input type="checkbox"/>	Regular	14%	6
<input type="checkbox"/>	Bom	28%	12
<input type="checkbox"/>	Excelente	49%	21
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	0%	0

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0






2. Velocidade dos motorizados: compatibilização entre a velocidade máxima permitida aos motorizados e a ciclovia

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	5%	2
<input type="checkbox"/>	Ruim	5%	2
<input type="checkbox"/>	Regular	9%	4
<input type="checkbox"/>	Bom	30%	13
<input type="checkbox"/>	Excelente	35%	15

<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		16%	7
--------------------------	--------------------	---	-----	---






Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

3. Largura: largura da ciclovia para o tráfego seguro de bicicletas e de triciclos

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		5%	2
<input type="checkbox"/>	Ruim		5%	2
<input type="checkbox"/>	Regular		23%	10
<input type="checkbox"/>	Bom		40%	17
<input type="checkbox"/>	Excelente		28%	12
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		0%	0






Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

4. Qualidade do pavimento: tipo de pavimento adotado (ondulações, rugosidades, aderência) para eficiência e conforto de pedalar

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		14%	6
<input type="checkbox"/>	Ruim		16%	7
<input type="checkbox"/>	Regular		28%	12
<input type="checkbox"/>	Bom		23%	10
<input type="checkbox"/>	Excelente		19%	8
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		0%	0






Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

5. Integridade e conservação da pista: estado de conservação/manutenção, existência de buracos, raízes de árvore, esfacelamento e rachadura no pavimento

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		30%	13
<input type="checkbox"/>	Ruim		42%	18
<input type="checkbox"/>	Regular		19%	8
<input type="checkbox"/>	Bom		5%	2
<input type="checkbox"/>	Excelente		5%	2
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		0%	0

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

6. Desobstrução da via: Obstáculos: ausência de postes, placas, bueiros, lixeiras e equipamentos similares na ciclovia

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		12%	5
<input type="checkbox"/>	Ruim		23%	10
<input type="checkbox"/>	Regular		35%	15
<input type="checkbox"/>	Bom		23%	10
<input type="checkbox"/>	Excelente		7%	3
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		0%	0

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

7. Rampas e desniveis: desnível lateral da ciclovia, inclinação, quinas ou ressaltos em eventuais rampas de acesso a calçadas ou outras elevações

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	19%	8
<input type="checkbox"/>	Ruim	23%	10
<input type="checkbox"/>	Regular	30%	13
<input type="checkbox"/>	Bom	23%	10
<input type="checkbox"/>	Excelente	5%	2
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	0%	0

Respostas recebidas: 43**Perguntas sem respostas: 0****8. Sinalização: quantidade, distribuição e clareza da sinalização (pinturas no pavimento, placas, semáforos) para ciclistas, motoristas e pedestres**

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	14%	6
<input type="checkbox"/>	Ruim	35%	15
<input type="checkbox"/>	Regular	33%	14
<input type="checkbox"/>	Bom	12%	5
<input type="checkbox"/>	Excelente	7%	3
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	0%	0

Respostas recebidas: 43**Perguntas sem respostas: 0****9. Segurança nas interseções: sinalização adequada (horizontal e vertical) para indicar a prioridade de passagem nos cruzamentos/interseções**

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	23%	10
<input type="checkbox"/>	Ruim	28%	12
<input type="checkbox"/>	Regular	23%	10
<input type="checkbox"/>	Bom	16%	7
<input type="checkbox"/>	Excelente	5%	2
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	5%	2

Respostas recebidas: 43**Perguntas sem respostas: 0****10. Segurança no compartilhamento: sinalização onde ciclistas compartilham a via ou o passeio com pedestres e motorizados (se for o caso)**

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	23%	10
<input type="checkbox"/>	Ruim	9%	4
<input type="checkbox"/>	Regular	30%	13
<input type="checkbox"/>	Bom	21%	9
<input type="checkbox"/>	Excelente	5%	2
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	12%	5

Respostas recebidas: 43**Perguntas sem respostas: 0****11. Acesso à ciclovia: quantidade e segurança dos pontos de acesso (entrada e saída) à ciclofaixa**

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	49%	21

<input type="checkbox"/>	Ruim		23%	10
<input type="checkbox"/>	Regular		9%	4
<input type="checkbox"/>	Bom		16%	7
<input type="checkbox"/>	Excelente		2%	1
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		0%	0

Respostas recebidas: 43**Perguntas sem respostas: 0**

12. Constância no deslocamento: quantidade de interrupções (cruzamentos, paradas de ônibus etc.) onde o ciclista é obrigado a parar a bicicleta, ou seja, onde a preferência é dos veículos motorizados

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		5%	2
<input type="checkbox"/>	Ruim		2%	1
<input type="checkbox"/>	Regular		7%	3
<input type="checkbox"/>	Bom		40%	17
<input type="checkbox"/>	Excelente		40%	17
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		7%	3

Respostas recebidas: 43**Perguntas sem respostas: 0**

13. Localização e ligação: localização da ciclovia para dar acesso a centros de serviços públicos (escolas, postos de saúde etc.), lazer e comércio ou ligação entre bairros

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		30%	13
<input type="checkbox"/>	Ruim		9%	4
<input type="checkbox"/>	Regular		30%	13
<input type="checkbox"/>	Bom		21%	9
<input type="checkbox"/>	Excelente		9%	4
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		0%	0

Respostas recebidas: 43**Perguntas sem respostas: 0**

14. Linearidade da rota: existência de desvios de rota e curvas desnecessárias no trajeto

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		5%	2
<input type="checkbox"/>	Ruim		2%	1
<input type="checkbox"/>	Regular		19%	8
<input type="checkbox"/>	Bom		37%	16
<input type="checkbox"/>	Excelente		35%	15
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		2%	1

Respostas recebidas: 43**Perguntas sem respostas: 0**






15. Conexão em rede: conexão com outras vias ciclísticas, formando uma rede cicloviária, para dar seguimento à viagem

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		81%	35
<input type="checkbox"/>	Ruim		5%	2
<input type="checkbox"/>	Regular		7%	3
<input type="checkbox"/>	Bom		2%	1

<input type="checkbox"/>	Excelente		5%	2
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		0%	0

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

16. Integração com o transporte coletivo: acesso a terminais de ônibus com bicicletário adequado

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		65%	28
<input type="checkbox"/>	Ruim		19%	8
<input type="checkbox"/>	Regular		7%	3
<input type="checkbox"/>	Bom		0%	0
<input type="checkbox"/>	Excelente		2%	1
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		7%	3







Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

17. Acesso a bicicletários: acesso da ciclovía a bicicletários públicos adequados

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		65%	28
<input type="checkbox"/>	Ruim		19%	8
<input type="checkbox"/>	Regular		2%	1
<input type="checkbox"/>	Bom		2%	1
<input type="checkbox"/>	Excelente		2%	1
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		9%	4






Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

18. Drenagem: acúmulo de água da chuva (poças, lâminas d'água), qualidade dos bueiros

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		21%	9
<input type="checkbox"/>	Ruim		33%	14
<input type="checkbox"/>	Regular		30%	13
<input type="checkbox"/>	Bom		2%	1
<input type="checkbox"/>	Excelente		5%	2
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		9%	4

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

19. Acúmulo de resíduos: acúmulo de barro, terra, resíduos de erosão ou similares no leito da ciclovía

		%	Total	
<input type="checkbox"/>	Péssimo		16%	7
<input type="checkbox"/>	Ruim		40%	17
<input type="checkbox"/>	Regular		23%	10
<input type="checkbox"/>	Bom		14%	6
<input type="checkbox"/>	Excelente		7%	3
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder		0%	0

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

20. Iluminação noturna: iluminação artificial adequada ao longo da ciclovia

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	21%	9
<input type="checkbox"/>	Ruim	19%	8
<input type="checkbox"/>	Regular	26%	11
<input type="checkbox"/>	Bom	28%	12
<input type="checkbox"/>	Excelente	5%	2
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	2%	1

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

[Gráfico Excel](#)
21. Sombreamento: quantidade de árvores plantadas ao longo da ciclovia, para conforto térmico dos ciclistas

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	42%	18
<input type="checkbox"/>	Ruim	35%	15
<input type="checkbox"/>	Regular	14%	6
<input type="checkbox"/>	Bom	2%	1
<input type="checkbox"/>	Excelente	2%	1
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	5%	2

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

[Gráfico Excel](#)
22. Convivência com pedestres: existência de calçada/passeio adequado aos pedestres, a fim de evitar que os mesmos caminhem sobre a ciclovia

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	5%	2
<input type="checkbox"/>	Ruim	7%	3
<input type="checkbox"/>	Regular	14%	6
<input type="checkbox"/>	Bom	49%	21
<input type="checkbox"/>	Excelente	23%	10
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	2%	1

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

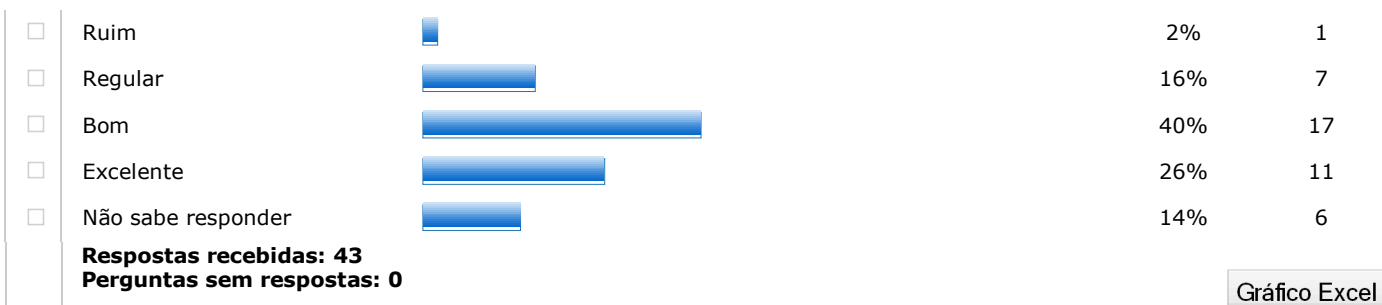
[Gráfico Excel](#)
23. Garagens e estacionamentos: interferência no tráfego das bicicletas pelas entradas e saídas de garagens de residências, comércio, postos de combustíveis etc.

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	2%	1
<input type="checkbox"/>	Ruim	5%	2
<input type="checkbox"/>	Regular	21%	9
<input type="checkbox"/>	Bom	35%	15
<input type="checkbox"/>	Excelente	37%	16
<input type="checkbox"/>	Não sabe responder	0%	0

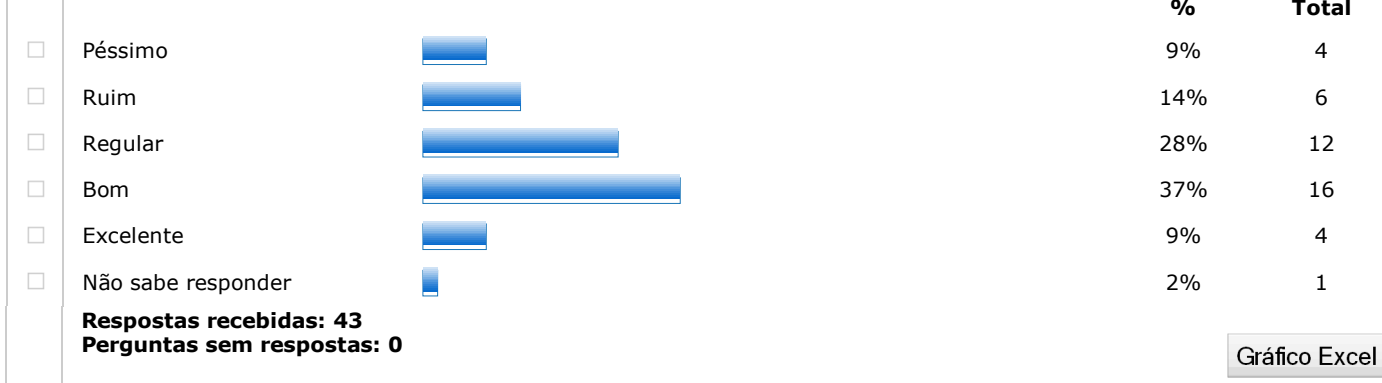
Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

[Gráfico Excel](#)
24. Respeito dos motorizados: veículos motorizados estacionados, efetuando carga e descarga ou trafegando na ciclovia

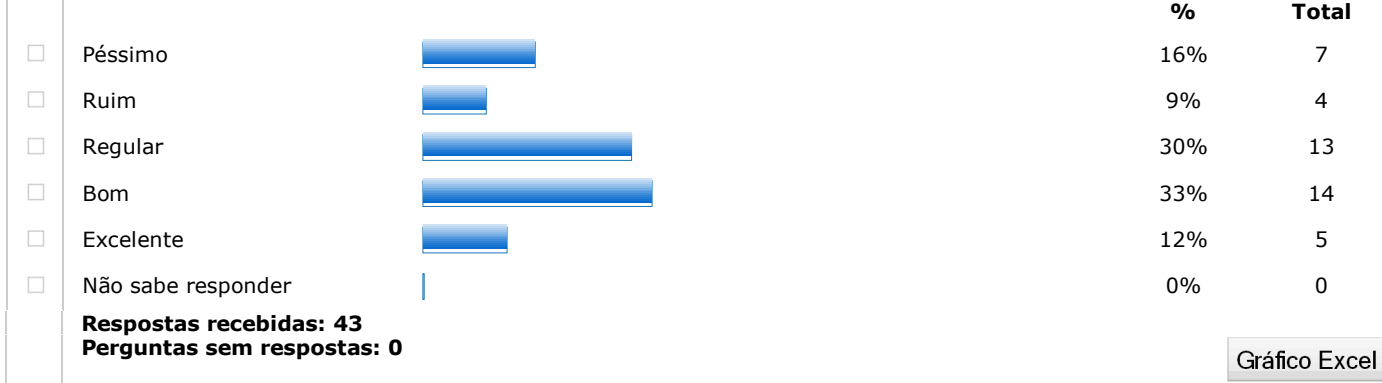
		%	Total
<input type="checkbox"/>	Péssimo	2%	1



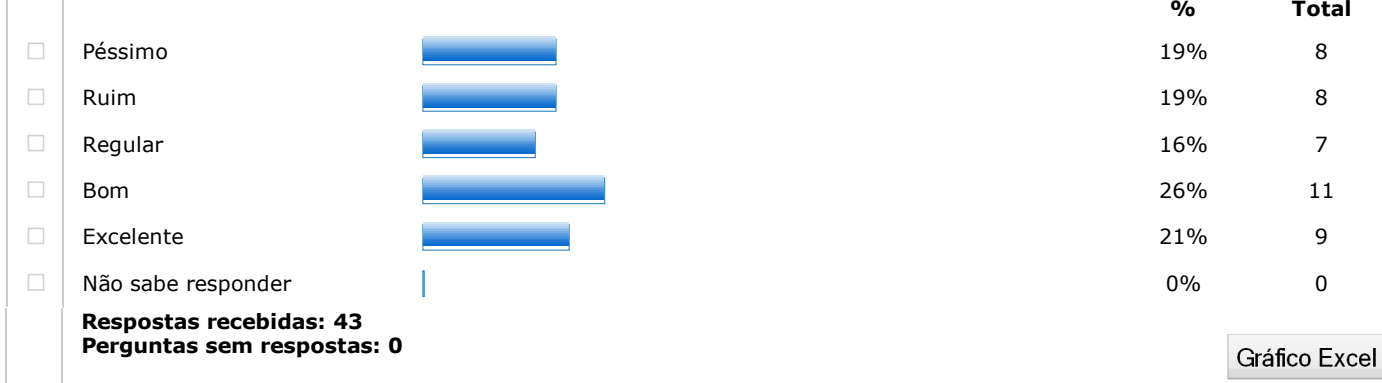
25. Acessibilidade infantil: sua opinião sobre as condições gerais de uso da ciclovia pelas crianças



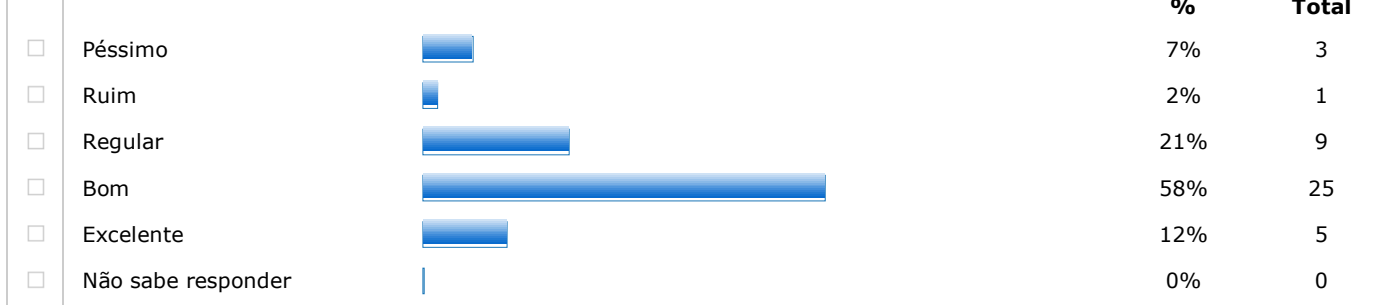
26. Potencial de atratividade: sua opinião sobre a capacidade da ciclovia poder atrair novos usuários da bicicleta



27. Sensação de segurança: sensação de segurança ao pedalar na ciclovia



28. Sensação de conforto: sensação de conforto ao pedalar na ciclovia



Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

Gráfico Excel

29. Comentário opcional: sugestões para a ciclovía, comentários sobre a pesquisa etc.

Respostas recebidas: 21

Perguntas sem respostas: 22

30. Sexo do entrevistado

		%	Total
<input type="checkbox"/>	Masculino	79%	34
<input type="checkbox"/>	Feminino	21%	9

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

Gráfico Excel

31. Idade do entrevistado

		%	Total
<input type="checkbox"/>	12 ou menos	0%	0
<input type="checkbox"/>	13 a 16	0%	0
<input type="checkbox"/>	17 a 19	2%	1
<input type="checkbox"/>	20 a 24	16%	7
<input type="checkbox"/>	25 a 29	19%	8
<input type="checkbox"/>	30 a 34	16%	7
<input type="checkbox"/>	35 a 39	16%	7
<input type="checkbox"/>	40 a 44	7%	3
<input type="checkbox"/>	45 a 49	9%	4
<input type="checkbox"/>	50 a 54	9%	4
<input type="checkbox"/>	55 a 60	2%	1
<input type="checkbox"/>	60 a 64	2%	1
<input type="checkbox"/>	65 a 69	0%	0
<input type="checkbox"/>	70 ou mais	0%	0

Respostas recebidas: 43
Perguntas sem respostas: 0

Gráfico Excel

32. Profissão / ocupação/atividade do entrevistado

Respostas recebidas: 43

Perguntas sem respostas: 0

33. Bairro onde reside o entrevistado

Respostas recebidas: 43

Perguntas sem respostas: 0

34. Data do preenchimento (dd/mm/aaaa)

Respostas recebidas: 43

Perguntas sem respostas: 0

[Mapa do site](#) | [Ajude-nos a melhorar](#) | [Condições](#) | [Política de privacidade](#) | [Quem somos](#) | [Recomende](#) | [Favoritos](#) | [Trabalhe conosco](#) | [Boletim](#)

Idiomas: [Português](#) | [Español](#) | [English](#) | [Italiano](#) | [Français](#) | [Deutsch](#)

Copyright © 2005-2010 Encuesta Fácil, S. L. Tel: (34) 91 416 4609 ou E-mail para: [Atenção ao cliente](#)

TRIFACTORY



CICLOVIA DA BEIRA MAR SUL

[MUESTRA](#) | [NUEVA ENCUESTA](#) | [MIS ENCUESTAS](#) | [MIS LISTAS](#) | [MI CUENTA](#)

Detalle de respuestas

Las preguntas que admiten un texto libre, fechas u horas, como respuesta, permiten ver cada una de las respuestas dadas por los encuestados. En el caso de que la pregunta tenga varias opciones de respuesta se presentan por separado.

RESPUESTAS

Pregunta:

Comentário opcional: sugestões para a ciclovía, comentários sobre a pesquisa etc.

[Alta ▲](#)

[Respuesta](#)

17/05/2010 1:05:57	Mesmo com os "problemas" apontados, me sinto muito mais seguro enquanto pedalo para meu trabalho, quando entro na ciclovía. Por 4 km me sinto "seguro" em relação aos motorizados e suas velocidades fora de controle.
17/05/2010 3:26:37	espero que melhorem a ciclovía
17/05/2010 11:14:16	O maior problema desta ciclovía é a ausência de manutenção, especialmente nas pontes sobre os canais, como acontece com muitas ruas na cidade. Ao longo dela, apesar de tudo, pedalar é tranquilo e poderia ser um exemplo. O questionário tem perguntas impertinentes a esta ciclovía que é isolada e não cruza o sistema viário, exceto pelos acessos às garagens de barcos (locais de festas em que todos bebem e não respeitam ciclistas).
17/05/2010 11:54:31	Local de pouco movimento, sensação de perigo a noite. Buracos e sobressaltos da pista invisíveis a noite, cilindros de cimento no meio da pista mal sinalizados. Sem falar que começa e termina no nada...
17/05/2010 12:11:09	As ciclovias de Florianópolis são estreitas, daí, se há um pedestre ou mais ciclistas o potencial de colisão é enorme. para resolver isso é muito fácil, basta fazer a ciclovía junto com o passeio dos pedestres, no mesmo nível e separada apenas pela sinalização horizontal (como nos parques em Brasília), aí há espaços de "fuga" ou desvios momentâneos em caso de faixa lotada naquele ponto.
17/05/2010 12:36:13	falta ligação entre ela e qualquer outra coisa, ela está isolada numa região que podia ser muito bem servida de ciclovias
17/05/2010 13:03:55	Está totalmente abandonada com pontos críticos de desnível e buracos podendo causar graves acidentes.
17/05/2010 13:41:22	Não há muita segurança na ciclovía por ser um pouco isolada. Mas o maior problema é a presença de cachorros, que perseguem os ciclistas. Ainda não fui mordido, mas já passei por várias situações de ter que correr deles.
17/05/2010 14:05:35	A ciclovía é ótima, pena a manuteção não ser feita, também é uma pena não haver integração com outras cilovias.
17/05/2010 17:05:43	AS PASSAGEM DE CICLISTAS E PEDESTRES NOS VIADULTOS ESTÃO SEM MARQUIZES E O CONSUMO DE DROGAS NOS ESTACIONAMENTOS, PRÓXIMOS DA CICLOVIA É CONSTANTE EM QUALQUER HORÁRIO
18/05/2010 0:23:22	O que falta é integração. Concerteza essa ciclovía precisa passar pelo tunel. Fazer todo o trajeto do saco dos limões, com seus aclives, é algo que torna a ciclovía inviável como alternativa de transporte urbano.
18/05/2010 8:39:41	Falta a integração com a ciclovía da Beira Mar Norte e poderiam integrá-la também ao Sul, afinal, da maneira como está, ela fica perdida e provavelmente destinada ao lazer.
18/05/2010 10:09:57	ESTAS RESPOSTAS SE TRTA DA BEIRA MAR SUL, ONDE SUA PAVIMENTAÇÃO ASFALTICA E DE MA QUALIDADE PRINCIPALMENTE NAS CABECEIRAS DOS PONTILHOES COM DESNIVEIS E QUINAS VIVAS, TENDO AINDA A ENTRADA E SAIDA DOS ELEVADOS QUE AQUILLO ALI E COISA E MALUCO, SUBIR DEGRAUS E DESCER DE BAIK AI NAO DA TBM BURACOS PREJUDICANDO O BOM PEDALAR DANDO INSEGURANÇA E INTRANKILIDADE AO SICLISTA, GRANDE FALTA DE SEGURANÇA.
18/05/2010 13:29:04	Deve-se finalizar a ciclovía no acesso ao Trevo da Seta
18/05/2010 15:56:13	ela deve ter uma entrada e saída planejada para nao gerar futuros transtornos aos motoristas e ciclistas.
18/05/2010 20:06:24	Considero de maneira geral esta ciclovía entre regular e boa. O maior problema é a inexistência de acesso por ciclovía a ela, seja no saco dos limões seja no trevo da seta.
03/06/2010 16:12:08	necessita sinalização nos acessos , informando a existência da ciclovía, que muitos desconhecem, por não ser muito visível a partir da via dos motorizados. No momento não é possível avaliar o acesso do trevo da seta, que está em obras.
03/06/2010 16:14:57	Falta de policiamento durante a noite. Muito perigoso pedalar a noite. A Ciclovía é em local isolado, distante da vila da costera.
03/06/2010 20:01:56	Falta integração da ciclovía com uma possível rede cicloviária, principalmente com a ciclovía da beira-mar norte, e continuidade na direção do sul da ilha. Também faltam acessos para quem está na Costeira.
04/06/2010 12:47:49	Senti falta do item: "não se aplica" , no questionário.

10/06/2010 15:27:26 Melhorar acesso (rampas com desniveis absurdos) e melhora nos trechos em que existe as pontes para a saída de água da costeira (diversos buracos e desniveis).

Mostrar filas:

1 Ir

[Mapa del sitio](#) | [Ayúdanos a mejorar](#) | [Condiciones](#) | [Política de privacidad](#) | [Quiénes somos](#) | [Recomienda](#) | [Favoritos](#) | [Trabaja con nosotros](#) | [Boletín](#)

Idiomas: [Español](#) | [English](#) | [Português](#) | [Italiano](#) | [Français](#) | [Deutsch](#)

Copyright © 2005-2010 Encuesta Fácil, S.L. Tlf. (+34) 91 416 4609 ó Email a: Atención al cliente

TRIFACTORY



Idiomas:
[Português](#) | [Español](#) | [English](#) | [Italiano](#) | [Français](#) | [Deutsch](#)

CICLOVIA DA BEIRA MAR SUL

[MOSTRE](#) | [NOVA PESQUISA](#) | [MINHAS PESQUISAS](#) | [MINHAS LISTAS](#) | [MINHA CONTA](#)

Detalhamento das respostas

As perguntas que admitem um texto livre, datas ou horas como resposta, permitem ver cada uma das respostas dadas pelos entrevistados. No caso da pergunta possuir várias opções de resposta estas são apresentadas em separado.

RESPOSTAS

Pergunta:

Bairro onde reside o entrevistado

[Inscrição ▲](#)

[Respostas](#)

Inscrição ▲	Respostas
17/5/2010 00:49:05	Córrego Grande
17/5/2010 01:05:57	Porto da Lagoa
17/5/2010 03:26:38	Trindade
17/5/2010 10:23:30	campeche
17/5/2010 10:28:29	Joao Paulo- desloco bastante para Campeche
17/5/2010 10:33:38	trindade
17/5/2010 10:48:20	Saco dos Limões
17/5/2010 11:14:17	Centro
17/5/2010 11:33:19	Biguaçu - SC
17/5/2010 11:54:31	Itacorubi
17/5/2010 12:11:09	Centro
17/5/2010 12:21:25	Campinas - São José
17/5/2010 12:22:04	Costeira
17/5/2010 12:36:13	Trindade
17/5/2010 13:03:55	Campinas - São José/SC
17/5/2010 13:07:32	Capoeiras
17/5/2010 13:19:09	lagoa
17/5/2010 13:41:22	SACO DOS LIMÕES
17/5/2010 14:00:19	Campeche
17/5/2010 14:05:35	Carvoeira
17/5/2010 15:06:59	Rio Tavares
17/5/2010 16:05:39	Armação
17/5/2010 17:05:43	Saco dos Limões
17/5/2010 18:43:53	Floresta
17/5/2010 19:40:41	carvoeira
17/5/2010 19:46:33	Armação-Pantano do Sul Florianopolis
18/5/2010 00:23:22	Estreito
18/5/2010 05:20:52	corrego grande
18/5/2010 08:39:41	Centro
18/5/2010 10:09:57	ESTREITO
18/5/2010 13:29:04	Ribeirão da Ilha
18/5/2010 15:56:13	campeche
18/5/2010 18:03:49	Ribeirão da Ilha
18/5/2010 20:06:24	Campeche - Florianópolis
19/5/2010 20:44:31	coqueiros
3/6/2010 16:12:08	Trindade
3/6/2010 16:14:57	Saco dos Limões/Carvoeira
3/6/2010 16:21:18	TRINDADE
3/6/2010 16:51:15	Rio Tavares
3/6/2010 20:01:56	Córrego Grande
4/6/2010 12:47:50	Saco dos Limões
8/6/2010 01:55:07	Trindade
10/6/2010 15:27:26	Campeche

Mostrar linhas:

1

[Mapa do site](#) | [Ajude-nos a melhorar](#) | [Condições](#) | [Política de privacidade](#) | [Quem somos](#) | [Recomende](#) | [Favoritos](#) | [Trabalhe conosco](#) | [Boletim](#)

Idiomas: [Português](#) | [Español](#) | [English](#) | [Italiano](#) | [Français](#) | [Deutsch](#)

Copyright © 2005-2010 Encuesta Fácil, S. L. Tel: (34) 91 416 4609 ou E-mail para: Atensão ao cliente

TRIFACTORY



Idiomas:
[Español](#) | [English](#) | [Português](#) | [Italiano](#) | [Français](#) | [Deutsch](#)

CICLOVIA DA BEIRA MAR SUL

[MUESTRA](#) | [NUEVA ENCUESTA](#) | [MIS ENCUESTAS](#) | [MIS LISTAS](#) | [MI CUENTA](#)

Detalle de respuestas

Las preguntas que admiten un texto libre, fechas u horas, como respuesta, permiten ver cada una de las respuestas dadas por los encuestados. En el caso de que la pregunta tenga varias opciones de respuesta se presentan por separado.

RESPUESTAS

Pregunta:

Profissão /ocupação/atividade do entrevistado

[Alta ▲](#)

[Respuesta](#)

Alta ▲	Respuesta
17/05/2010 0:49:05	Professor
17/05/2010 1:05:57	Servidor Público/Biólogo
17/05/2010 3:26:38	Professor
17/05/2010 10:23:30	assistente social
17/05/2010 10:28:29	tecnico industrial
17/05/2010 10:33:38	farmacêutico
17/05/2010 10:48:20	Educador Físico
17/05/2010 11:14:17	Arquiteto
17/05/2010 11:33:19	Engenheira Eletricista
17/05/2010 11:54:31	Autônoma
17/05/2010 12:11:09	Engenheiro Mecânico - Servidor Público Federal
17/05/2010 12:21:25	Bancário
17/05/2010 12:22:04	Bibliotecaria
17/05/2010 12:36:13	estudante
17/05/2010 13:03:55	Administrador
17/05/2010 13:07:32	Autônomo
17/05/2010 13:19:09	empresario
17/05/2010 13:41:22	SERVIDOR PÚBLICO FEDERAL
17/05/2010 14:00:19	Funcionário Público
17/05/2010 14:05:35	Tecnico em TI
17/05/2010 15:06:59	Engenheiro
17/05/2010 16:05:39	Professor
17/05/2010 17:05:43	Jornalista
17/05/2010 18:43:53	Eletricitário
17/05/2010 19:40:41	médico veterinário
17/05/2010 19:46:33	empresario
18/05/2010 0:23:22	Oficial da Policia Militar
18/05/2010 5:20:52	designer industrial
18/05/2010 8:39:41	Universitário
18/05/2010 10:09:57	ELETRICITARIO
18/05/2010 13:29:04	Professor
18/05/2010 15:56:13	atriz
18/05/2010 18:03:49	Professora
18/05/2010 20:06:24	funcionário público - Analista do Seguro Social
19/05/2010 20:44:31	psicologa
03/06/2010 16:12:08	farmacêutica
03/06/2010 16:14:57	Aposentado
03/06/2010 16:21:18	ESTUDANTE
03/06/2010 16:51:15	Estudante
03/06/2010 20:01:56	Engenheiro
04/06/2010 12:47:50	Biólogo - Funcionário Publico e estudante
08/06/2010 1:55:07	Estudante de Engenharia
10/06/2010 15:27:26	Estudante medicina

Mostrar filas:

1

[Mapa del sitio](#) | [Ayúdanos a mejorar](#) | [Condiciones](#) | [Política de privacidad](#) | [Quiénes somos](#) | [Recomienda](#) | [Favoritos](#) | [Trabaja con nosotros](#) | [Boletín](#)

Idiomas: [Español](#) | [English](#) | [Português](#) | [Italiano](#) | [Français](#) | [Deutsch](#)

Copyright © 2005-2010 Encuesta Fácil, S.L. Tlf. (+34) 91 416 4609 ó Email a: Atención al cliente

TRIFACTORY



CICLOFAIXA DA FAZENDA DO RIO TAVARES

FICHA DE AVALIAÇÃO DE ESPECIALISTAS SOBRE AS VIAS CICLÍSTICAS DE FLORIANÓPOLIS

ANEXO 7

Via ciclística avaliada por este questionário

Ciclofaixa da Fazenda do Rio Tavares

1) Identificação dos especialistas*

a) Tipo de especialista	Ciclista Experiente	a) Tipo de especialista	Profissional Habilitado
b) Nome completo	Leonardo Sanches Lima	b) Nome completo	Marcelo Vardanega
c) Formação profissional	Engenheiro Mecânico	c) Formação profissional	Engenheiro Civil
d) Local de Trabalho	GRANTE – UFSC	d) Local de Trabalho	Florianópolis e Região
e) Data do preenchimento	01/05/2010	e) Data do preenchimento	09/05/2010

* Obs: o IPUF não respondeu a solicitação de avaliação do Tipo de Especialista “Gestor Público”

2) Questionário

QUESTÃO	RESPOSTA CICLISTA EXPERIENTE	RESPOSTA PROFISSIONAL HABILITADO
1) Opção estrutural: escolha do tipo de via ciclística adequada ao local, considerando a dimensão da rua, o fluxo e a velocidade dos motorizados que nela trafegam.	Dado o volume de tráfego ao longo do trecho, bem como a velocidade permitida; a ciclofaixa pintada se mostra mais interessante do ponto de vista da viabilidade, uma vez que uma ciclovia demandaria uma área maior. Havendo ponto de ônibus no trecho, a ciclovia ficaria ainda mais custosa, em termos do que existe hoje.	Trechos estreitos deveriam ter calçada compartilhada, e onde há espaço lateral, deveria haver ciclovia ao invés de ciclofaixa.
2) Velocidade dos motorizados: compatibilização entre a velocidade máxima permitida aos motorizados e a via ciclística	No trecho do controle eletrônico de velocidade nota-se a nítida adequação do limite de 40km/h sobre os 60km/h nos demais trechos.	A velocidade máxima indicada nas sinalizações é razoável, falta fiscalização para o cumprimento.
3) Largura: largura da via ciclística	Varia proporcionalmente a largura total disponível nos	Essa questão completa a questão 1 em alguns trechos

para o tráfego seguro de bicicletas e de triciclos	trechos.	falta largura de via ciclística, que deveria então ser compartilhada com os pedestres.
4) Qualidade do pavimento: tipo de pavimento adotado (ondulações, rugosidades, aderência) para eficiência e conforto de pedalar	Pavimento adequado, desde que, sem areia.	O Pavimento é relativamente novo e em ótimo estado de conservação, devendo-se tomar os devidos cuidados quanto a serviços de escavação e recuperação de pontos específicos.
5) Integridade e conservação da pista: estado de conservação/manutenção, existência de buracos, raízes de árvore, esfacelamento e rachadura no pavimento	A nítida carência de varreção inviabiliza o uso de alguns pontos, em geral saídas de ruas laterais de areia, não pavimentadas e inclinadas.	O Pavimento encontra-se em ótimo estado.
6) Desobstrução da via: ausência de postes, placas, bueiros, lixeiras e equipamentos similares na via ciclística	Entendo a movimentação necessária para a remoção dos postes, mas como recém dito: Necessária! Quem se responsabiliza legalmente por um acidente entre um usuário da ciclovia e um poste?	As vias de ciclistas e pedestres foram separadas, ficando os postes de iluminação pública dentro da ciclofaixa, deveriam ficar na calçada, ou calçada compartilhada.
7) Rampas e desníveis: desnível lateral da via ciclística, inclinação, quinas ou ressaltos em eventuais rampas de acesso a calçadas ou outras elevações	Inclinação adequada de rampas, embora haja quinas aparentes.	As rampas existentes não apresentam nenhuma dificuldade de sobreposição com uso de bicicleta.
8) Sinalização: quantidade, distribuição e clareza da sinalização (pinturas no pavimento, placas, semáforos) para ciclistas, motoristas e pedestres	Sinalização insuficiente e emergencial, dado o número e diversidade de relações entre os usuários da ciclofaixa e outros veículos e pedestres.	A sinalização no chão, é ótima, a sinalização vertical é ainda deficiente.
9) Segurança nas interseções: sinalização adequada (horizontal e vertical) para indicar a prioridade de passagem nos cruzamentos/interseções	Não existe nenhum tipo de sinalização orientando a interação dos ciclistas com pedestres, ônibus ou outros quaisquer.	As sinalizações existem, mas deveria haver mais sinalizadores sonoros (bolas, tartarugas, tachões,) definindo a preferência nas passagens.
10) Segurança no compartilhamento: sinalização onde ciclistas compartilham a via ou o passeio com pedestres e motorizados (se for o caso)	Não existe orientação alguma a respeito do compartilhamento da calçada, além de não haver um procedimento estabelecido para os motoristas de ônibus em relação aos usuários da ciclofaixa.	Satisfatória.
11) Acesso à via ciclística: quantidade	Conecta 4 trechos de pavimento sendo que em apenas um	Inviável reduzir pela característica da via, e residências e

e segurança dos pontos de acesso (entrada e saída) à via ciclística	deles existe ciclofaixa (Av. Pequeno Príncipe)	estabelecimentos locais.
12) Constância no deslocamento: quantidade de interrupções (cruzamentos, paradas de ônibus etc.) onde o ciclista é obrigado a parar a bicicleta, ou seja, onde a preferência é dos veículos motorizados	Interação não padronizada e insegura com os usuários do ponto de ônibus. A presença dos postes e o afunilamento afetam o deslocamento na ciclofaixa.	Boa constância.
13) Localização e ligação: localização da via ciclística para dar acesso a centros de serviços públicos (escolas, postos de saúde etc.), lazer e comércio ou ligação entre bairros	Merece atenção especial por ligar o terminal de ônibus do Rio Tavares, a ciclofaixa da Av. Pequeno Príncipe, o centro de saúde, escola e vias principais de acesso de diversos bairros.	Liga o Campeche ao terminal de ônibus e posto de saúde, importante ligação, e o lado da via é realmente o melhor para a ligação.
14) Linearidade da rota: existência de desvios de rota e curvas desnecessárias no trajeto	O desvio da via utilizando a calçada é inconveniente, pois conflita com o ponto de ônibus. A ausência de sinalização é um agravante.	Aceitável, dentro da proposta de adequação de uma via estreita e sem espaço para maiores intervenções.
15) Conexão em rede: conexão com outras vias ciclísticas, formando uma rede cicloviária, para dar seguimento à viagem	Apenas 1 dos 4 trechos com o qual a via se conecta possui ciclovia, embora exista considerável fluxo de ciclistas em todos eles.	Conexão somente com a ciclovia do Campeche, passando por um trevo, aceitável.
16) Integração com o transporte coletivo: acesso a terminais de ônibus com bicicletário adequado	O bicicletário do terminal Rio Tavares é inseguro e pouco utilizado. Sua localização junto aos guardas do terminal é uma solução. Deve ser coberto também. A integração da bicicleta com o ônibus beneficiaria uma quantidade considerável de usuários, dadas as distâncias médias das residências até o terminal e a escassez de horários integrando os bairros ao terminal. O estabelecimento de um procedimento visando prioridades é emergencial, uma vez que não existe uma relação definida entre o ônibus e o ciclousoário, fazendo valer a lei do mais forte.	O acesso ao terminal de ônibus é aceitável.
17) Acesso a bicicletários: acesso da via ciclística a bicicletários públicos adequados	O bicicletário presente na via junto ao terminal de ônibus guarda um potencial de integração riquíssimo e sua baixa utilização se deve a falta de segurança e cobertura.	O único bicicletário é no Terminal de ônibus, e o acesso é atravessando a avenida, em faixa de pedestres com sinaleira, deveriam haver espaços específicos mais próximos da ciclofaixa/ciclovia.
18) Drenagem: acúmulo de água da chuva (poças, lâminas d'água),	Alguns trechos acumulam água, que inviabiliza a utilização até que evapore completamente. Caimento do	O escoamento é no sentido do meio fio da ciclofaixa, o que gera acúmulos justamente na lateral mais protegida

qualidade dos bueiros	solo prejudica a drenagem em pontos localizados.	da via.
19) Acúmulo de resíduos: acúmulo de barro, terra, resíduos de erosão ou similares no leito da via ciclística	As ruas laterais não pavimentadas, formam enxurradas que arrastam areia para a via principal, formando “dunas” na ciclofaixa, e fazendo com que os usuários precisem sair da mesma para desviar. Essa areia é carregada à toda a extensão da via, de modo que não haja trechos isentos	Alto grau de concentração de sujeira, que poderia ser reduzida com barreira física transformando ciclofaixa em ciclovia.
20) Iluminação noturna: iluminação artificial adequada ao longo da via ciclística	Iluminação mínima necessária. Deve estender-se à sinalização.	Somente a Iluminação já existente da Via, que encontra-se do outro lado da rodovia.
21) Sombreamento: quantidade de árvores plantadas ao longo da via ciclística, para conforto térmico dos ciclistas	Não existem árvores plantadas ao longo da via, somente postes.	Poucas árvores no percurso.
22) Convivência com pedestres: existência de calçada/passeio adequado aos pedestres, a fim de evitar que os mesmos caminhem sobre a via ciclística	Existem trechos em que a ciclofaixa acaba, forçando os usuários a utilizar parte da calçada. No entanto, não existe sinalização orientando nenhum deles.	Convivência harmoniosa, inclusive deveria haver mais pontos de calçada compartilhada, e menos ciclofaixa estreita.
23) Garagens e estacionamentos: interferência no tráfego das bicicletas pelas entradas e saídas de garagens de residências, comércios, postos de combustíveis etc.	A entrada e saída de veículos nos comércios e residências ao longo da via é inevitável. Sendo assim, é imprescindível que haja sinalização.	Em geral há respeito, falta maior cobrança e efetivação na aplicação de multas aos infratores.
24) Respeito dos motorizados: veículos motorizados estacionados, efetuando carga e descarga ou trafegando na via ciclística	É comum encontrarmos veículos estacionados sobre a ciclofaixa, especialmente próximo ao terminal de ônibus. Caminhões estacionam sobre a via em operação de carga e descarga.	Os motoristas de forma geral respeitam o espaço, mas não respeitam a velocidade na pista automotiva.
25) Acessibilidade infantil: sua opinião sobre as condições gerais de uso da via ciclística pelas crianças	A falta de manutenção (varreção) torna o uso da via por crianças um tanto perigoso. A velocidade dos demais veículos também preocupa nesse sentido.	Normal, mas com a segurança prejudicada, descredito que pais incentivem filhos pequenos a pedalar numa ciclofaixa.
26) Potencial de atratividade: sua opinião sobre a capacidade da via ciclística poder atrair novos usuários da bicicleta	A via se tornaria imensamente atrativa uma vez que o bicicletário fosse um local seguro e coberto, permitindo a tão sonhada integração. O período de espera para a integração com o ônibus local somado ao deslocamento do mesmo é na maioria das vezes superior ao que se levaria em bicicleta.	Em função de ser uma ligação importante para a Praia do Campeche, poderá atrair mais ciclistas, mas precisa melhorar alguns aspectos.
27) Sensação de segurança: sensação	Diretamente proporcional à largura total disponível da	Media. A velocidade dos carros e os tachões como único

de segurança de usar na via ciclística	ciclofaixa e inversamente proporcional à quantidade de postes presentes.	separador não dão a segurança necessária.
28) Sensação de conforto: sensação de conforto de pedalar na via ciclística	Idem resp. 27	Mediana, em função das interferências e da pequena largura da pista.
29) Comentário espontâneo opcional: sugestões gerais sobre a via ciclística etc.	Trata-se de uma boa iniciativa, que apresenta alguns pontos críticos, com grande potencial de melhora, em termos de qualidade viária e aceitação dos usuários. Merece especial atenção por contemplar o terminal de ônibus, sendo vital para a integração multimodal que se adequa perfeitamente às necessidades locais e a distribuição geográfica da comunidade em relação ao terminal.	A via é importante, os usuários locais precisam ser escutados para verificar mais precisamente as necessidades a serem atendidas.



ASSOCIAÇÃO DOS CICLOUSUÁRIOS DA GRANDE FLORIANÓPOLIS – VIACICLO

Fundada em 16 de maio de 2001 - CNPJ 04.775.526/0001-02
Declarada de Utilidade Pública Municipal pela Lei nº 7.636/2008
Declarada de Utilidade Pública Estadual pela Lei nº 14.566/2008

Ofício 012/10

Florianópolis, 24 de maio de 2010

Da Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis – VIACICLO

ANEXO 8

Ao Ilmo. Presidente do Departamento Estadual de Infra-Estrutura –
DEINFRA Sr. Romualdo Theophanes de França Junior

Assunto: Solicita avaliação técnica da “Ciclovía da Beira Mar Sul”

Visando contribuir com o aprimoramento das condições de mobilidade por bicicleta em Florianópolis – e, por extensão, da mobilidade urbana em geral e da qualidade de vida da população –, a ViaCiclo lançou o projeto “Ciclobservatório – Observatório da Mobilidade Ciclística de Florianópolis”.

Nossa entidade – e seus associados – está convicta de que o uso da bicicleta melhora a economia da renda familiar, promove a saúde individual e a preservação ambiental e confere aos cidadãos a autonomia de deslocamento para suas funções. Para isso, é necessário ampliar e qualificar a rede cicloviária, além de medidas acessórias de educação para o trânsito e de fiscalização do cumprimento da legislação de trânsito.

Portanto, é preciso que a rede cicloviária seja de qualidade e atenda a padrões técnicos mínimos – nas fases de planejamento, projeto, execução e manutenção –, caso contrário ela não cumprirá sua função de promover segurança aos ciclistas e não atrairá novos usuários para o uso da bicicleta.

Assim sendo, para que o poder público municipal internalize estas questões e reafirme seu compromisso com a qualidade dos equipamentos públicos, solicitamos ao Deinfra que participe do processo de avaliação das vias ciclísticas na qualidade de Gestor Público; tal avaliação, junto com as de um Ciclista Experiente e de um Profissional Habilitado, comporá o conjunto de Avaliação de Especialistas das vias ciclísticas de Florianópolis. A Avaliação de Especialistas, por sua vez, será posta em paralelo com a Avaliação dos Usuários, que está sendo realizada por meio de pesquisa de opinião em questionário na internet.

Em anexo segue cópia do questionário de avaliação, entretanto recomendamos que o mesmo seja obtido eletronicamente no endereço <http://2.gp/zj8>, o que facilitará seu preenchimento e posterior envio à ViaCiclo por correio eletrônico (viaciclo@viaciclo.org.br). Não obstante, solicitamos que o Deinfra envie, através dos Correios, cópia impressa da avaliação.

Fica a critério do Deinfra destacar servidor ou dirigente do seu quadro para realizar a avaliação, ou remeter a mesma a outro órgão da administração pública.

Solicitamos ainda que a avaliação seja remetida à ViaCiclo no prazo de 15 dias após o recebimento deste Ofício, para que possamos fechar o conjunto de avaliações da via ciclística em questão.

Dados básicos sobre a via ciclística avaliada:

- Denominação: Ciclovía da Beira Mar Sul;
 - Localização: aterro da Baía Sul, nos bairros Saco dos Limões e Costeira do Pirajubaé;
 - Dimensões: extensão de 4.430 m; largura de 3,25 m;
 - Foto, Vídeo, Mapa e Ficha Técnica: ver em <http://2.gp/B56>
 - Conceitos, referências, manuais e legislação sobre vias ciclísticas: ver em <http://2.gp/svk>
- Maiores informações sobre o Ciclobservatório podem ser obtidas em <http://2.gp/svg>

Confiantes de vosso acolhimento à solicitação, agradecemos a atenção dispensada, colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos e enviamos nossas

Cordiais saudações,

Diretor Administrativo
VIACICLO - Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis