

INTEGRANDO A BICICLETA COM O TRANSPORTE COLETIVO



março de 2018

A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE

Uma pessoa saudável pode acessar estações de transporte em até um quilômetro da sua origem, equivalente a cerca de 12 minutos de caminhada. De bicicleta, ela pode percorrer de três a cinco quilômetros em cerca de 20 minutos, o que pode substituir o uso de ônibus convencional para acesso às estações de transporte.

O potencial de reduzir congestionamentos, aliado a benefícios como baixo custo de aquisição, pouco espaço para circular e estacionar e baixíssimo impacto ambiental, indica como a bicicleta pode ser utilizada como modo complementar aos transportes públicos, favorecendo a intermodalidade.



BENEFÍCIOS DA INTEGRAÇÃO MODAL COM A BICICLETA

Ao combinar a bicicleta e o transporte público para cobrir viagens mais longas, criando uma cadeia de deslocamentos, combinam-se os pontos fortes de ambos os modos e cria-se uma viagem intermodal.

Essa combinação é especialmente eficiente em deslocamentos superiores a dez quilômetros.



Redução do tempo de viagem porta-a-porta, fazendo com que seja tão ou mais eficiente que os demais modos de transporte.



Melhor acesso ao transporte público para os usuários.



Aumento do volume dos usuários de transporte público por que a zona de captação é aumentada, já que a bicicleta é de três a quatro vezes mais rápida que a caminhada.



Diminui a necessidade de transporte motorizado alimentador, como ônibus e vans.

POTENCIAL DE INTEGRAÇÃO MODAL COM A BICICLETA

Em 2015, a Pesquisa do Perfil do Ciclista apontou que em cidades brasileiras, 74% dos ciclistas pedalam mais de cinco dias por semana e seu tempo de deslocamento médio é de 30 minutos diários. O principal destino mencionado por entrevistados são trabalho (88%).

Em 2016, ITDP Brasil mediu a parcela da população que vive próxima a uma estação de transporte público de média e alta capacidade na cidade do Rio de Janeiro e Região Metropolitana. No município do Rio de Janeiro, 47% dos habitantes moram a uma distância que pode ser percorrida a pé até as estações (1km). Esse número sobe para 91% se considerarmos a proximidade para acesso ao transporte público utilizando a bicicleta (3km). Na Região Metropolitana, esses números caem para 28% (a pé) e 64% (de bicicleta). Nota-se que em ambos os casos, a parcela da população atendida em um raio de 3km é o dobro da população residente em até 1km do entorno de estações. Em suma, o estudo revela o potencial da bicicleta em preencher uma lacuna crítica, que é a do trecho complementar entre o destino final ou inicial do passageiro e o transporte público.



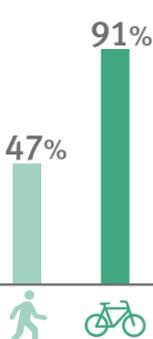
74%

5 dias por semana

30 min diários

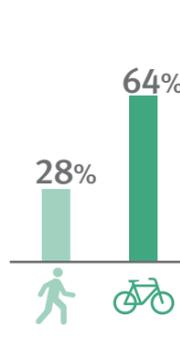
MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

% da população que vive próxima ao transporte público no município do Rio de Janeiro



REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

% da população que vive próxima ao transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro



PLANEJAMENTO, INFRAESTRUTURA E GESTÃO

Para promover viagens intermodais com a bicicleta, é essencial o planejamento e implantação de rede cicloviária conectada ao sistema de transporte e mobiliário de apoio nas estações, como bicicletários. Estas instalações devem permitir o fácil acesso do ciclista e garantir a segurança por um maior período de tempo, minimizando o risco de roubo e/ou danos às bicicletas.

É importante ressaltar que para além da infraestrutura cicloviária e equipamentos de apoio, incentivos ao uso da bicicleta (como campanhas educativas e estratégias para a atração de novos ciclistas) são medidas eficazes e que podem estimular o uso da bicicleta por um número maior de cidadãos.



No Brasil, o Plano Diretor Cicloviário de Canoas (RS) apresenta a rede cicloviária conectada ao trem regional (Trensurb).

As Bicicletas Integradas de Fortaleza contam com 5 estações em terminais de transporte, 250 bicicletas e empréstimo por até 14 horas.



Na Holanda, o sistema de bicicletas compartilhadas *OV Fiets* apresenta 7 mil bicicletas em 75% das estações de trem.



Na Alemanha, o sistema *Call a Bike* apresenta desconto para estudantes, idosos e quem o utiliza com o cartão de transportes *BahnCard*.



Na Austrália, o *Parkiteer* é um sistema de bicicletários gratuitos nas estações de transporte de Melbourne e arredores, e através de contêineres apresenta mais de 100 bicicletários integrados.



Um dos maiores sistemas de bicicletas compartilhadas do mundo, na China (Hangzhou), apresenta 3000 estações e 78 mil bicicletas. Administrado pela empresa pública de transportes, seu uso é gratuito para intermodalidade.

RECURSOS FINANCEIROS

O sistema cicloviário é parte integrante da política de mobilidade do município ou de uma região metropolitana. Além de recursos próprios, os municípios podem contar com recursos federais que apoiam seu planejamento e a implantação de projetos.

Avançar Cidades - Mobilidade Urbana (2017-atual)

O programa apresenta linhas de financiamento de acordo com o porte da cidade e pode ser utilizado tanto para elaboração de planos de mobilidade urbana quanto infraestruturas para modos ativos e transporte público. Importante ressaltar que o processo de inscrição é contínuo, sem data fim para propostas.

Fundo Nacional sobre Mudança do Clima (Fundo do Clima) (2010-atual)

Com recursos do BNDES, possui uma linha de financiamento para a implantação de infraestrutura cicloviária e sistemas de bicicletas compartilhadas.

Programa Bicicleta Brasil (em tramitação)

O programa está em tramitação e prevê a arrecadação de recursos de forma permanente, em que a promoção da integração entre bicicletas e sistemas de transporte público é uma das principais finalidades.

REFERÊNCIAS

O ITDP Brasil apresenta uma série de publicações de apoio para técnicos e gestores públicos com a finalidade de dar suporte ao avanço de políticas, planos e projetos cicloviários. A seguir, destacam-se as publicações de referência para o avanço de políticas de integração entre bicicleta e transporte público.



Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas (2014)



Pesquisa do Perfil do Ciclista Associação Transporte Ativo (2015)



Guia de Planejamento Cicloinclusivo (2017)



Financiamento e Administração de Sistemas Públicos de Bicicletas Compartilhadas (2018)

Esta publicação faz parte da Campanha Bicicleta nos Planos



Autoria



Rafael Gustavo S. Siqueira
Thiago Benicchio

Realização



Apoio

