

Rede Ciclovária de Moema – uma experiência inicial.

AUTORES: Bruno Cosenza Botelho Nogueira⁽¹⁾; Edmundo José Moraes Negrão da Silva⁽¹⁾; Maria Ermelina Brosch Malatesta⁽¹⁾

⁽¹⁾Companhia de Engenharia de Tráfego – CET – Diretoria de Planejamento – DP – Superintendência de Planejamento – SPL – Gerência de Planejamento, Logística e Estudos de Tráfego – GPL – Departamento de Planejamento Ciclovário – DCL.

ENDEREÇO: Rua Senador Feijó, 143, 2º Andar - fone: 3120 4415 ramal 2039 - www.cetsp.com.br

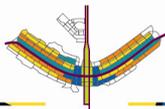
RESENHA: A rede ciclovária de Moema foi planejada com objetivo de estimular a utilização da bicicleta em região da cidade caracterizada pelos contínuos congestionamentos provocados pela intensa concentração de viagens motorizadas, tanto como tráfego de passagem como destino final, atraídas pela concentração de comércio e serviços no bairro.

PALAVRAS-CHAVE: Rede ciclovária de bairro; circulação alternativo por bicicletas; compatibilização ciclofaixa com estacionamento.

INTRODUÇÃO: O bairro de Moema e adjacências é conhecido pela constância dos congestionamentos de trânsito que ocorrem não só nos horários de pico também ao longo do dia, comprometendo a acessibilidade e a circulação internas e consequentemente a qualidade de vida urbana do bairro. O uso do solo densamente ocupado por edifícios residenciais mixados com a intensa ocupação de atividades comerciais e de prestação de serviços, acabam por gerar a intensa concentração de viagens veiculares tanto para acesso como para a entrega de mercadorias e documentos.

Com o objetivo de substituir o uso do automóvel pela bicicleta nestas viagens internas, a Secretaria Municipal de Transportes encaminhou para a CET viabilizar e implantar, um estudo de rede ciclovária, para o bairro de Moema, elaborado por cicloativistas. Este estudo constituía-se por pequena rede de ciclofaixas e ciclorrotas, articuladas entre si e compatibilizadas com a regulamentação de estacionamento rotativo já existente na região.

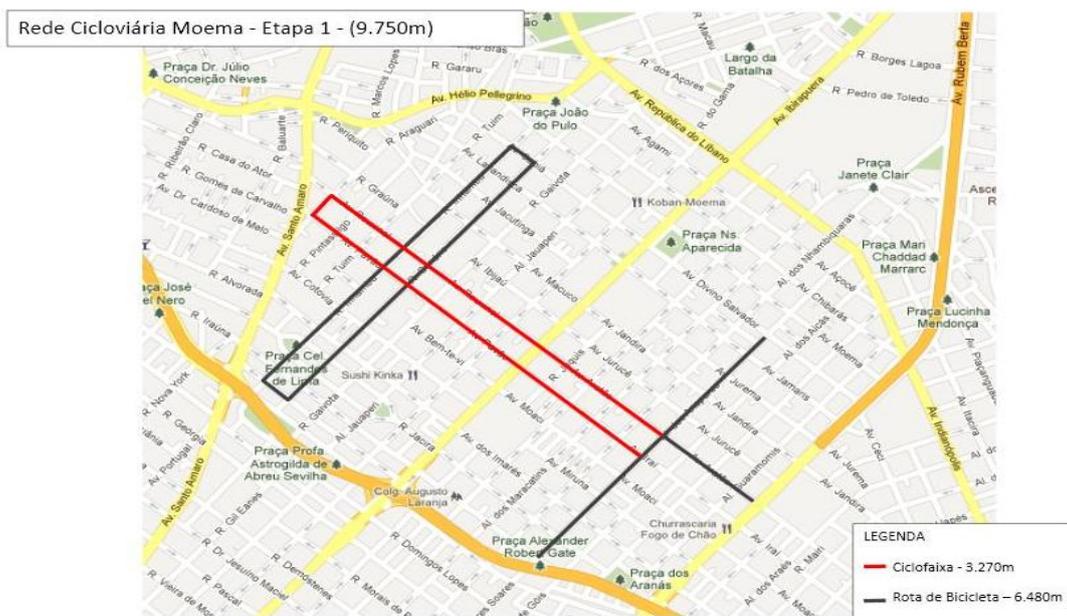
As intervenções previstas pela proposta procuraram adequar-se às condições de tráfego existentes na região, não comprometendo a circulação dos ônibus à direita da via e mantendo também as vagas de estacionamento rotativo (Sistema Zona Azul) que funcionariam como uma barreira de proteção à ciclofaixa, conforme experiências bem sucedidas em outras cidades do mundo. Entretanto, devido à dificuldade de entendimento pelos motoristas da nova disposição das vagas de estacionamento mais afastadas do meio fio, a proposta teve que ser alterada e o estacionamento transferido para o lado direito da via, permanecendo no lado esquerdo somente a ciclofaixa .



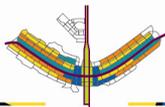
DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÃO E RESULTADOS: A rede cicloviária de Moema foi projetada e implantada pela CET a partir de estudo elaborado por cicloativistas para a Secretaria Municipal de Transportes, com o intuito de estimular o uso da bicicleta na região de Moema em substituição das viagens motorizadas internas, com o objetivo de reduzir os constantes congestionamentos de trânsito que comprometem a qualidade de vida urbana do bairro. Situa-se em região da cidade com topografia e traçado regulares e com viário intensamente utilizado pelo tráfego motorizado, tanto como rota de passagem quanto em viagens locais, pois o uso do solo é residencial de alta densidade com grande concentração de comércio local e regional além de serviços. Também já se observava na região uma considerável utilização da bicicleta para entregas de mercadorias e transportes de documentos.



Foto 1 e Foto 2 – Ciclofaixa de Moema ladeada por vagas de Zona Azul e ciclorrota.
Fotos: Arquivo CET / DCL



Mapa 1 – Rede Cicloviária de Moema da Etapa 1 : 3,3 Km de ciclofaixas e 6,5 Km de ciclorrotas.



A rede foi projetada com extensão total aproximada de 14,5 quilômetros de ciclofaixas e ciclorrotas e sua implantação foi dividida em duas etapas, em virtude de pesadas intervenções no sistema viário por obras da Linha Lilás do Metrô e recuperação de parte da rede hidráulica pela SABESP. A primeira fase, implantada em novembro de 2011, contemplava 9,8 quilômetros de vias e a segunda, com implantação prevista após a conclusão das obras do Metrô, outros 7,20 quilômetros..

As ciclofaixas desta rede inicialmente foram projetadas e implantadas ocupando uma faixa de 1,8 m entre o meio-fio e o alinhamento das vagas de estacionamento rotativo (Zona Azul) pré-existentes no local, de forma que os veículos estacionados nela oferecessem uma barreira de proteção aos ciclistas oferecendo maior segurança aos mesmos. A largura da ciclofaixa foi prevista absorver o espaço necessário para a abertura das portas dos veículos de forma a não conflitar com a circulação das bicicletas. Além da sinalização vertical de regulamentação da ciclofaixa, foi desenvolvida e implantada sinalização vertical experimental de advertência, para alertar os ciclistas sobre a abertura das portas dos veículos.



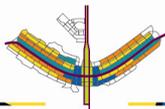
Foto 3 e Foto 4 – Sinalização de regulamentação da Zona Azul e sinalização de advertência para Ciclistas sobre abertura da porta.

Fotos: Arquivo CET/DCL



Foto 5 e Foto 6 – Ciclofaixa de Moema e o modelo que inspirou seu projeto – a ciclofaixa protegida pelo alinhamento dos veículos estacionados.

Fotos: Arquivo CET/DCL e Internet



Entretanto ocorreu um problema de rejeição da nova sinalização pelos moradores do bairro, decorrente da dificuldade de entendimento pela população da disposição do alinhamento do estacionamento rotativo que ficou afastado em relação ao meio fio pela presença da ciclofaixa, intensificado pela situação especial de horário de regulamentação da Zona Azul nas vias do bairro: em função da necessidade de maior oferta de viário para o tráfego motorizado nos horários de pico, o estacionamento rotativo operava durante a manhã e a tarde mas passava a ser proibido no pico tarde.

Por este motivo não pode ser feita uma sinalização específica de estacionamento na faixa junto à ciclofaixa. Comprometendo ainda mais esta dificuldade de entendimento, soma-se o fato de haver na região vários acessos às garagens dos edifícios que gera longos trechos de guias rebaixadas. Tais trechos acabaram por desconfigurar a sinalização da faixa de estacionamento, dando a impressão de que haviam carros estacionados “soltos” no meio da via e portanto poderiam gerar acidentes. Tudo isso acabou ocasionando várias reclamações por parte da população que exigiu a retirada das vagas da Zona Azul daquela posição. Para atender à população houve a alteração da proposta inicial locando o estacionamento rotativo do lado direito da via permanecendo a ciclofaixa do lado esquerdo somente com a sinalização horizontal, abandonando-se a primeira intenção de proteger o ciclista com o alinhamento dos veículos estacionados.

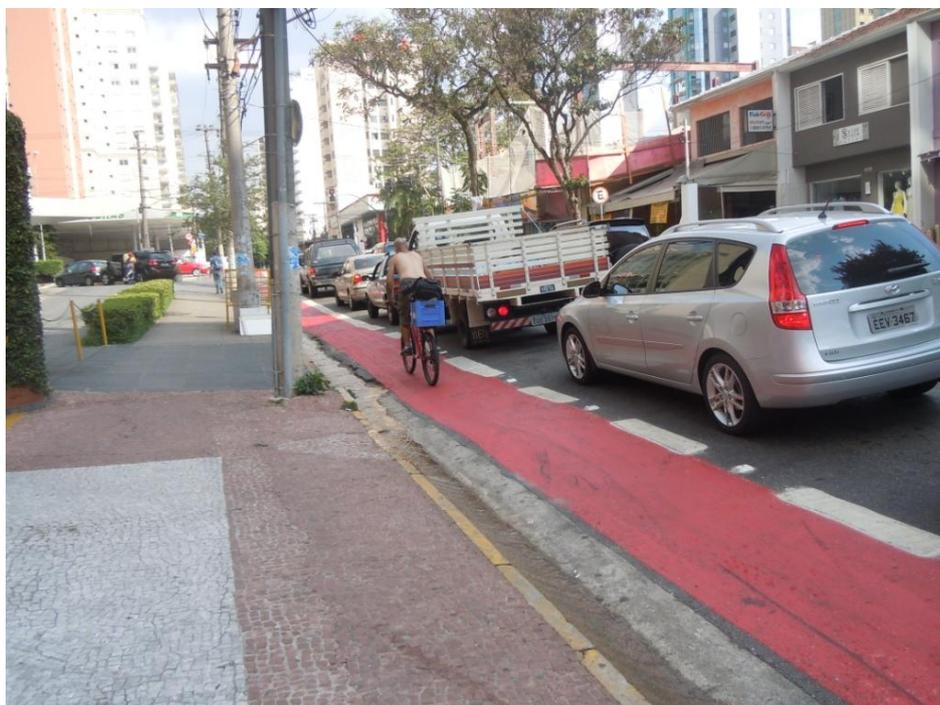
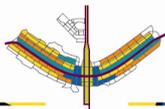


Foto 7 – Ciclofaixa sem a proteção do alinhamento da Zona Azul após a nova disposição, com uso por bicicletas de entrega

Foto: Arquivo CET / DCL



As ciclorrotas que complementam a rede cicloviária de Moema foram implantadas em vias transversais às da ciclofaixas de forma a se estabelecer um sistema cicloviário articulado. Foram selecionadas vias locais cujas características de tráfego possibilitavam a circulação de bicicletas junto ao tráfego geral.

CONCLUSÕES: Passados dois anos, conclui-se que a Rede Cicloviária de Moema dá apoio ao tráfego ciclístico do bairro, em especial a bicicletas de entrega. Uma pesquisa realizada três meses após à implantação da ciclofaixa registrou acréscimo de mais de 300% de bicicletas no horário de pico da manhã (das 07:00 às 10:00 horas) e de 103% no pico da tarde (das 17:00 às 20:00 hs), horários estes correspondentes ao do Rodízio Municipal.

A implantação da Rede Cicloviária de Moema também serviu para apoiar a fiscalização da Zona Azul por agentes de trânsito que passaram a utilizar bicicletas para fazer o serviço que anteriormente era feito a pé, melhorando a eficácia da fiscalização pela agilidade proporcionada pelo uso da bicicleta.

A ausência da proteção ao ciclista que seria fornecida pelo alinhamento do estacionamento junto à ciclofaixa, não chegou a comprometer a segurança de seu usuário e até o momento não há registro de acidentes graves envolvendo bicicleta.

Entretanto se não há presença da fiscalização de trânsito há a ocorrência de invasão da ciclofaixa por motocicletas nos horários de tráfego mais intenso, nas quadras próximas ao eixo de trânsito principal que corta o bairro, que é a Av. Ibirapuera.

Estes resultados permitem concluir pela validade da proposta e a viabilidade de ser implantado não só a sua extensão constituída pelas etapas posteriores, como também a repetição deste modelo de infraestrutura cicloviária em outras áreas da cidade com características semelhantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- TC Urbes – Mobilidade e Projetos Urbanos: “**Proposta para a implantação do projeto piloto ciclofaixas de Moema**” – 2010.
- CET – Companhia de Engenharia de Tráfego: “**Pesquisa de avaliação da ciclofaixa de Moema**” - março de 2012.
- AMAM – Associação dos moradores e amigos de Moema: “**Carta à SMT com avaliação da ciclofaixa de Moema**” – março 2012.