

Local: Sala de Reunião da SEPLAN/PCR – 5ª andar Data: 24 de agosto de 2017 Horário: 9h38 às 11h23

### PAUTA:

- ✓ Uso da Faixa Azul pelos Ciclistas;
- ✓ Outros informes.

## Participantes da reunião da Câmara Técnica:

- ✓ Dos Conselheiros do poder público presentes: Sideney Schreiner, Maurício Pina, Fernando de Alcântara, Luciano Ferraz e Sandra Nunes.
- ✓ Dos Conselheiros de Entidades profissionais acadêmicas, de pesquisa e conselhos profissionais e ONGs: Daniel Valença (AMECICLO).
- ✓ Dos Conselheiros representando o Empresariado:
- ✓ Dos Conselheiros de Representantes do segmento de entidades sindicais de categorias profissionais ligadas ao desenvolvimento urbano, movimentos sociais e populares com atuação na temática urbana ou ambiental:
- ✓ Dos técnicos da PCR e convidados: Jane Toscano (Poder Público), Tarciana Medeiros (Poder Público), Carlos Alberto (Poder Público), Mônica Loreto (Poder Público), Socorro Cavalcanti (Poder Público), João Victor (Poder Público), Fernando Freire (Poder Público) e Pedro Guedes (AMECICLO).

## Resumo da reunião:

- ✓ Às 09h apenas Sideney Schreiner (Poder Público) e Maurício Pina (Poder Público) estavam presentes na sala.
- ✓ Iniciada a reunião, Sideney Schreiner (Poder Público) repassou a pauta do dia, informando que os representantes da AMECICLO e Maurício Pina farão a apresentação sobre o Ciclista na faixa exclusiva de ônibus.
- ✓ Daniel Valença (AMECICLO) começou a apresentação falando sobre o trânsito dos ciclistas na Faixa Azul. Relembrou demandas da 6ª Conferência da Cidade e do papel dos conselheiros em monitorar e a implementar as deliberações. Relembrou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, mostrando a pirâmide invertida do transporte. Desmistificou o mito da dicotomia, falando sobre ônibus x ciclistas x pedestres, falou sobre ônibus x ciclista, explanando que os ciclistas e o transporte público têm padrões de deslocamento diferentes, apesar de terem quase a mesma velocidade, enfatizou que os ciclistas podem ser alimentadores do sistema de transporte coletivo

D

Gu



## **CONSELHO DA CIDADE DO RECIFE**

## Ata da 6ª Reunião da Câmara Trânsito, Transporte e Mobilidade Urbana

e que ambos têm prioridade sobre o transporte individual motorizado. Ressaltou que não existe disputa pelos mesmos recursos, apresentando a diferença entre os valores que foram investidos em ciclovias e o que foi investido em recapeamento e pavimentações.

- ✓ Pedro Guedes (AMECICLO) apresentou pesquisa realizada pela AMECICLO, informando que 95,8% dos entrevistados que utilizavam bicicleta, faziam o seu uso para trabalhar com ela. Ressaltou que a grande parte é de baixa renda (76,9%) e utiliza o transporte como forma de economia também. Informou que realizaram em 2014, uma Contagem de Ciclistas na Avenida Mascarenhas de Moraes, onde apenas 40,2% estavam usando a faixa azul, onde o restante utilizava a rua, a faixa dos veículos motorizados e a calçada. Explanou que realizaram contagem de ciclistas na Caxangá x General San Martin, onde foi mostrado que 23,4% dos entrevistados usam a faixa do BRT. Mostrou que o Manual do BRT reconhece que se não houver ciclovia, o ciclista usará irregularmente a faixa do BRT, ressaltou que o manual não foi confeccionado no Brasil. Indagou se realmente o Ciclista atrapalha o fluxo dos ônibus, mostrando fórmulas de aceleração e desacelerarão dos veículos no decorrer de grandes Avenidas. Mostrou o gráfico feito pelo ICPS, sobre a medição de velocidade ao longo da Avenida Caxangá, enfocando que os pontos de redução de velocidade são onde existem as paradas do BRT e os sinais de trânsito. Apresentou o gráfico de Headway, que mede o tempo de passagem em dois veículos em linha reta.
- Daniel Valença (AMECICLO) apresentou exemplos de algumas cidades do mundo, como a Filadélfia, onde os motoristas são treinados para saber compartilhar o espaço com os ciclistas, dando espaço de um ônibus entre eles. Exemplificou que em Boston as faixas estão previstas como estruturas secundárias do Plano cicloviário. Informou que em Paris, 118 km dos 260 km de estrutura para ciclistas eram em faixas de ônibus (2003), tendo a previsão de Visão Zero para 2020. Falou que em Dublin era proibido táxis na faixa exclusiva, onde os ciclistas foram consultados e informaram que os taxistas não tinham treinamento adequado para dividir o espaço com eles. Tratou sobre as faixas exclusivas, onde ressaltou que não são estruturas adequadas para os ciclistas, além de possuírem um conforto inadequado para o ciclista, explicou ainda que a estrutura segregada é mais eficiente para a atração de novos usuários. Indagou se o poder público deve priorizar a velocidade ou a segurança, e ressaltou que na ausência de estrutura cicloviária, os ciclistas naturalmente usam as faixas da direita, onde as faixas exclusivas estão sendo implantadas. Defendeu que se deveria legalizar enquanto não há uma estrutura adequada, de maneira a garantir e legitimar o respeito a todos. Reforçou que, com o aumento do número de faixas destinadas ao transporte coletivo, favorecerá a sua fluidez, pois a causa dos engarrafamentos decorre do grande número dos transportes automotores individuais.
- ✓ Pedro Guedes (AMECICLO) lembrou o projeto de Lei que trata da inclusão dos bicicletários e dos chuveiros nos prédios.
- ✓ Daniel Valença (AMECICLO) ressaltou que já existe o compartilhamento dos veículos motorizados com os ciclistas, o que deveria ocorrer seria uma legitimação desta ação. Sugeriu um treinamento dos motoristas de ônibus para uma boa divisão de espaço com as pessoas que andam de bicicleta. Reforçou que o que atrapalha o trânsito é o grande número de veículos individuais e se houvesse um trabalho adequado nas faixas azuis, não haveria problemas com os ciclistas.
- ✓ Sideney Schreiner (Poder Público) informou que o uso da faixa exclusiva por ciclistas é regra em outros países, prevista até mesmo no código de trânsito, entretanto, que as normas de

A

Low



implantação destas faixas exclusivas compartilhadas possuem características especiais, inclusive com trechos que permitem a ultrapassagem do ciclista quando necessário. Ressaltou que os ônibus das cidades europeias e americanas tem um porte diferente dos ônibus brasileiros. Enfatizou que os valores de aceleração apresentados estão bem acima dos valores trabalhados no Brasil.

- Maurício Pina (Poder Público) expôs o trabalho: Uma abordagem sobre o uso das faixas exclusivas de ônibus. Informou que o compartilhamento da faixa exclusiva com os ciclistas causará perda de velocidade dos ônibus. Mostrou os ganhos de velocidade obtidos com os corredores de transporte da faixa azul na cidade do Recife e informou que, segundo dados de pesquisa do Grande Recife, a velocidade nesses locais é de 38 a 57 km/h. Falou da velocidade de cruzeiro, ressaltando que há um conflito com a bicicleta, pois ela não conseguirá competir com um veículo nessa velocidade. Mostrou a demanda em corredores da faixa exclusiva, onde foi apresentado que no mês de outubro/2016, circularam em grandes avenidas, entre quatro e cinco milhões de pessoas nos coletivos. Apresentou pesquisa divulgada pela Prefeitura da Cidade do Recife, a qual informou que, em viagens com motivo de trabalho, o ônibus é utilizado por 34% da população de menor poder aquisitivo e a bicicleta usada por 1%. Para viagens por motivo de estudo, o ônibus é usado por 26% da população de baixa renda e a bicicleta usada por cerca de 2% da população mais carente. Informou que os intervalos dos ônibus nas horas de pico nos corredores são muito pequenos, mostrando estudos realizados na Avenida Cruz Cabugá. Disse que a extensão média das linhas na região metropolitana é de 25 km, muito superior à distância aceitável para uso da bicicleta. Destacou a questão da segurança, remetendo a um documento apresentado em reunião anterior, onde os motoristas solicitavam um tempo maior do sinal amarelo, para realizar a frenagem e para evitar multas no BRT no Rio. Advertiu sobre o perigo de dois veículos com estruturas tão diferenciadas dividirem os mesmos espaços. Reforçou que é preciso que se entenda que as propostas vindas da Conferência da Cidade não tem força de Lei, que elas são recomendações da sociedade. Informou que a Lei Municipal de Mobilidade Urbana saiu com algumas falhas e que o ganho de velocidade reflete na qualidade de vida dos usuários, na promoção de 40% na redução do tempo da viagem dos trabalhadores, dos estudantes e demais pessoas. Falou da questão de deslocamento do ônibus e da bicicleta, que são veículos com características diferentes e não têm condições de disputar velocidade. Relembrou do difícil processo para a implantação da faixa exclusiva na Avenida Caxangá. Enfatizou que o Recife tem características diferentes das cidades apresentadas, onde elas possuem um transporte metroviário amplo e os ônibus são apenas complementares. Comentou que uma das categorias que mais desrespeita as leis de trânsito são os ciclistas. Defendeu que o poder público tem que priorizar a segurança, não deve legitimar uma situação irregular, que a luta deve ser conjunta e pensada para o bem de todos.
- ✓ Fernando de Alcântara (Poder Público) observou que a cidade do Recife é constituída por loteamentos e diante das novas demandas, depara-se com a complexidade de administrar um espaço onde há pontes e o patrimônio histórico, por exemplo. Falou da importância de uma educação direcionada à mobilidade, tanto para motoristas, como para ciclistas. Elogiou, também, a luta e o trabalho da AMECICLO.

D

Jul



- ✓ Pedro Guedes (AMECICLO) falou que é impossível priorizar simultaneamente velocidade e segurança, pois com uma velocidade menor, há mais segurança. Defende que proibir o ciclista nas vias não diminuirá os acidentes, além de que todos os ganhos medidos nas faixas azuis aconteceram com o compartilhamento dos ciclistas. É o caso das 3500 pessoas que usam bicicleta na Imbiribeira todos os dias. Falou que não defende o uso das bicicletas nas vias do BRT, sugeriu, por sua vez, a presença de ciclovias próximas a essas vias. Não entendeu a afirmação de Maurício Pina quanto à extensão média das linhas na região metropolitana de 25 km ser superior à distância aceitável para o uso da bicicleta, pois não se utiliza a linha inteira e negou, ainda, ter dito que a faixa exclusiva é ociosa, mas pelo contrário, considera que há uma fluidez intensa. Ressaltou que, às vezes, não tem acesso às informações e dados técnicos que precisa. Os últimos dados então fornecidos pelo grande Recife foram de anos anteriores. Informou que a questão da velocidade máxima que varia de 35 km a 50 km está na apresentação que a AMECICLO fez.
- ✓ Daniel Valença (AMECICLO) evidenciou que, fisicamente, o mais importante é a velocidade média. Quando o BRT estiver chegando à parada de ônibus, o ciclista continuará seu percurso em movimento constante. Alegou que a presente discussão será objeto de lei, portanto, não compete aos conselheiros abolir a demanda. Seu papel é seu monitoramento e futuro debate político. Frisou que não é sua pretensão o compartilhamento da faixa exclusiva com veículos prioritários, e, sim, a instalação de ciclovias. Quer que o trânsito seja adequado à sobrevivência do ciclista, sem infrações ao trânsito. Deixando claro que, quem usa bicicleta em Recife, são as pessoas de baixa renda.
- ✓ Sandra Nunes (Poder Público) enfatizou que defende o transporte público coletivo e deve ser valorizado. É, inclusive, usuária. Crê que deva haver uma revisão do Plano de Mobilidade e a uma maior integração entre a mobilidade e o uso do solo. Mostrou-se surpresa com a quantidade de pessoas que vão a pé para o trabalho nos dias atuais.
- ✓ Sideney Schreiner (Poder Público) reforçou que o ICPS produz dados para serem disponibilizados. Os mapas de viagens programadas por hora, em cada via, serão liberados em breve. Considera a questão do planejamento integrado essencial e deve ser trabalhada. Informou, também, que haverá um atrelamento entre as faixas exclusivas e as redes viárias.
- ✓ Fernando Freire (Poder Público) falou que não há concorrência entre poder público e as ONGs, e, sim, uma complementaridade. Ressaltou a necessidade de se pensar na segurança das pessoas e que fará o percurso de casa para o trabalho de bicicleta, para vivenciar o problema indicado.
- ✓ Daniel Valença (AMECICLO) convidou os presentes para pedalarem em algumas das faixas, como por exemplo, nas da Av. Mascarenhas de Moraes.
- ✓ Sandra Nunes (Poder Público) convidou a AMECICLO para participar de debates com seus alunos.
- ✓ Daniel Valença (Poder Público) divulgou o evento "Bicicultura", entre os dias 07 e 10 de setembro. Disse que, nos países europeus, também houve um receio quanto à adoção do transporte cicloviário. Pontuou que grande parte das pessoas de baixa renda se desloca para longe dos grandes centros, porém, no Recife essa situação não é uma constante. Assinalou a importância de se pensar em "o que é qualidade de vida para as pessoas", enfatizou a importância do respeito no trânsito e que já realizou um trabalhou de sensibilização com os motoristas de ônibus. Informou que Recife e Aracaju são as cidades onde a população de baixa renda mais usa bicicleta. ↑ ↑

D

6

4



- ✓ Sandra Nunes (Poder Público) falou que nos últimos anos houve um aumento de trabalhos, pesquisas e ações sobre a mobilidade.
- ✓ Sideney Schreiner (Poder Público) referiu-se a uma apresentação pelo Governo de Copenhage na qual o número de carros tem aumentado apesar da situação atual do país.
- ✓ Pedro Guedes (AMECICLO) informou que em Copenhague, há um percentual de 50% do número de pessoas que se deslocam de bicicletas para o trabalho. Expôs que gostaria que houvesse uma maior parceria com o poder público, citou algumas avenidas que poderiam ser dotadas de ciclovias, além de informar seu apoia à inserção da faixa azul.
- ✓ Daniel Valença (AMECICLO) sugeriu a instalação de ciclovias na Imbiribeira e, caso queiram aumentar a velocidade dos veículos motores, deveria haver a preocupação com a proteção dos ciclistas. Convidou todos a ajudarem no treinamento dos motoristas e reforçou que são os carros que atrapalham o trânsito e não os ciclistas. Ressaltou os gastos com a Via Mangue, com propagandas e com os "Amarelinhos", informando que existem recursos, porém, é em sua maioria, utilizado para os veículos.
- ✓ Sideney Schreiner (Poder Público) ressaltou que o debate foi rico, técnico e que ficou claro que a intenção não é encher a faixa exclusiva com ciclistas. Informou que vai tentar realizar um estudo com GPS no ônibus e com os ciclistas para que seja desenhado um gráfico que trabalhe a questão da ultrapassagem, velocidade etc. Acredita não haver a necessidade de uma legislação específica para tal, porque o Plano de Mobilidade já contempla. Solicitou o respeito ao horário das reuniões e que os conselheiros selecionem suas contribuições para serem incluídas no Plano, logo que o material seja publicado na página da internet.

#### **Encaminhamentos:**

- ✓ A pauta da reunião do dia 05.09 será sobre a Política Municipal de Mobilidade Urbana;
- ✓ A pauta da reunião do dia 21.09 será sobre a Requalificação da BR-101.

### Conselheiros presentes que integram a Câmara Técnica:

NOME/INSTITUIÇÃO	ASSINATURA
Daniel Valença (AMECICLO)	
Fernando de Alcântara (Poder Público)	
Luciano Ferraz (Poder Público)	A.F.1
Maurício Pina (Poder Público)	Janinia laci
Sandra Nunes (Poder Público)	
Sideney Schreiner (Poder Público)	Mefrican