

Brasília, 20 de dezembro de 2013

Assunto: Contribuições acerca do planejamento e funcionamento do sistema de aluguel de bicicletas compartilhadas a ser implementado no DF para subsidiar a elaboração do Edital.

Ao Fórum de Mobilidade por Bicicleta do DF

Caros colegas gestores e membros das entidades da sociedade civil,

A Associação Civil Rodas da Paz, com intuito de subsidiar o Governo do Distrito Federal e o cidadão de Brasília para a discussão acerca do edital do sistema de bicicletas compartilhadas, a ser aberto pelo GDF em breve, e para levar informação a quem se interessar pela temática, produziu o presente documento.

Não tivemos ainda acesso direto a informações gerais ou específicas sobre o formato do edital referido, já que não foi possível participar das reuniões presenciais. Contudo, encaminhamos as informações a seguir, com o objetivo de contribuir para o melhor planejamento e funcionamento do sistema de aluguel de bicicletas compartilhadas a ser implementado na capital.

Esperamos poder receber informações mais precisas sobre o documento e participar ativamente da construção desse importante processo, que requer tempo adequado de discussão e consulta à entidades de referência da sociedade.

1- Sobre a existência ou não de limitação de vagas das estações

É natural que estações localizadas próximas a outras estações de transporte de massa, como metrô ou terminais rodoviários sejam mais procuradas e, logo, não deve haver necessariamente um limite de vagas pré-estabelecido.

Essa limitação quanto ao tamanho máximo das estações vem surgindo sem explicação em outros editais e isso pode gerar um problema no futuro.

Em termos de tecnologia e viabilidade, a estação pode crescer até o limite do espaço físico do local onde ela for instalada, logo, pode ter um tamanho máximo indeterminado.

Qualquer sistema de bike share que seja abrangente possui tamanhos variados de estações. A estação Waterloo, de Londres, por exemplo, possui mais de 130 vagas.

O uso do sistema na prática também mostrará a necessidade ou não de readaptação;



2- A densidade e o fluxo de pessoas devem ser levados em consideração

As estações não podem ficar demasiado espalhadas umas das outras. Em algumas cidades da Europa e dos EUA, a distância máxima entre duas estações chega a ser de apenas 300m.

Dois critérios a serem observados são a densidade populacional e o fluxo de pessoas em determinado local. É importante que a distância entre as estações seja boa para que as pessoas as utilizem sem o medo de não encontrar uma estação próxima.

As estações de bicicletas compartilhadas devem ser instaladas em locais com demanda para a utilização do serviço. Sugere-se que seja realizado estudo atualizado sobre onde há demanda pela utilização do uso de bicicletas na cidade.

⇒ Os critérios para definição dos locais a serem instalados os pontos e a quantidade de vagas deve passar por consulta com entidades da sociedade que lidam com a questão e discussão aprofundada e transparente;

3- Sobre o dimensionamento e remanejamento de bicicletas

O dimensionamento de uma estação (que envolve logística) tem a ver com o número de bicicletas ofertado, mas não há uma relação universal ideal. Em Florianópolis foi usada a relação de 2:1.

A questão é que as estações devem ter sempre lotação entre 20 e 80% (difícil de fiscalizar, claro). Isso permitiria, contudo, que sempre no início ou no final do dia haja disponibilidade para se retirar e deixar uma bicicleta. Em locais com fluxo específico como universidades, por exemplo, pode-se, no início de uma operação pela manhã, deixar uma quantidade menor de bicicletas e uma quantidade de vagas livres maior, algo como 5:1.

4- Publicidade

Sugere-se criar um mecanismo para evitar que uma única empresa compre o direito de publicidade em todas as estações, como ocorreu em outras cidades; se as bicicletas tiverem publicidades diferenciadas (e restritas), isso permitirá ter a noção de que as bicicletas são públicas, oferecidas pelo governo da cidade, e não de um ou de outro “banco” em particular; vale mencionar que no Rio de Janeiro, um dos maiores motivos de necessidade de manutenção das bicicletas são as placas de propaganda que são constantemente danificadas pelos usuários;

5- Horário de funcionamento

Sugere-se que o horário para retirada das bicicletas (se houver) seja semelhante ao edital da prefeitura de Belo Horizonte, de 6h às 23h ou mais cedo, caso seja necessário coincidir com a abertura do metrô (se houver estações que abrem antes das 6hs). O horário de devolução pode ser livre (o dia inteiro).

6- Sobre a oferta de condições de segurança

O GDF deverá promover condições de conforto e segurança para os usuários do sistema de bicicletas compartilhadas, em conjunto com a Permissionária. No entanto, até o presente momento, as ciclovias de Brasília têm pouca interligação entre si e um número alto de problemas técnicos de planejamento e execução, não atendendo locais de maior fluxo de pessoas, como setores comerciais, áreas de lazer e cultura. É fundamental reforçar o papel do Governo no que tange às campanhas de promoção do uso da bicicleta na cidade e à preferência dos ciclistas nos cruzamentos em vias de baixa velocidade (não semaforizados), conforme indica do CTB. Vale ressaltar que o programa CicloVida não tem campanhas educativas com data prevista nos meios de comunicação de massa e, até a presente data, apesar de ações pontuais, nenhuma campanha fora feita de maneira ampla, efetiva e inclusiva.

Outro ponto a ser elencado é a previsão ou não de implementação das estações em locais próximos a vias de trânsito rápido que não possuem vias exclusivas para ciclistas, principalmente as vias de ligação das demais regiões administrativas (com elevado uso de bicicleta) até o plano piloto. Um cidadão sem costume de usar a bicicleta para se locomover na cidade (público alvo desse tipo de programa) não se sentirá seguro o suficiente para subir em uma bicicleta e usá-la pelas vias da cidade.

7- Outras sugestões

- Permissão de uso pode ser facilitada com o uso de cartão de crédito e débito;
- Incentivar o uso de energia solar;
- No intuito de diminuir os impactos negativos advindos do trânsito automotor à combustão, é estratégico que o GDF siga o caminho da prefeitura do Rio de Janeiro de equipar bicicletas elétricas às bicicletas convencionais (de propulsão humana), estabelecendo limite de velocidade e idade mínima para utilização;
- Há cerca de duas semanas foi lançado pelo ITDP um guia de planejamento de Sistemas de Bicicletas compartilhadas. Considerando que esta é uma instituição mundialmente reconhecida por sua experiência em mobilidade urbana, e que o guia foi lançado há tão pouco tempo em Inglês, vale **considerar a necessidade de mais tempo para estudo do Guia, citado abaixo, e provável necessidade de ajuste e melhorias.**

ITDP: http://www.itdp.org/documents/ITDP_Bike_Share_Planning_Guide.pdf

Considerações finais

Citamos abaixo, as considerações da Associação dos Ciclistas de Belo Horizonte, BH em Ciclo, em um documento sobre sistemas de bicicletas compartilhadas. As conclusões servem perfeitamente para a realidade de Brasília, assim como de muitas capitais do país, que passam por experiências semelhantes.

Para que o uso da bicicleta como meio de transporte e fator mitigador às externalidades do trânsito automotor seja, de fato, encarado como política pública em Belo Horizonte [em Brasília, e em todo o país], a cidade precisará investir na reestruturação e requalificação do espaço urbano. Isso passa pelo aumento e acessibilização das calçadas, diminuição do espaço de circulação e estacionamento de veículos automotores individuais, ampliação da oferta do transporte coletivo e, claro, aumento na segurança de quem optar pela bicicleta.

Para tal, deve-se investir em campanhas educativas para mudanças de comportamento e paradigmas sociais. Para que uma política pública voltada às pessoas seja efetiva, eficaz e eficiente, a participação social nos processos de tomada de decisão tem de ser fomentada e subsidiada com espaços que incluam o cidadão na hora de planejar e executar a gestão pública.

O projeto das bicicletas compartilhadas pode ser um bom primeiro passo para aumentar a oferta de alternativas para o deslocamento intraurbano, desde que outras ações sejam feitas previamente à sua implementação e durante sua execução. Ações como criação de ciclovias estratégicas para acesso à cidade, campanhas educativas para fazer o cidadão compreender a importância da bicicleta para a melhoria de vida na cidade, restrições territoriais aos veículos motorizados individuais, limitação da velocidade em pontos específicos da cidade e, claro, fiscalização e coerção aos que descumprirem as leis de trânsito.¹

Agradecemos o apoio e a especial atenção dos senhores a este documento e nos colocamos a disposição para que, com a participação de todos, seja garantido o pleno sucesso desse processo potencial de cidadania e civismo.

Respeitosamente,



Jonas Bertucci
Presidente

¹ Associação dos Ciclistas de Belo Horizonte, BH em Ciclo. Análise do Edital das Bicicletas Compartilhadas. Novembro de 2013.