



CICLOFAIXA DA FAZENDA DO RIO TAVARES

## FICHA DE AVALIAÇÃO DE ESPECIALISTAS SOBRE AS VIAS CICLÍSTICAS DE FLORIANÓPOLIS

Via ciclística avaliada por este questionário

### Ciclofaixa da Fazenda do Rio Tavares

#### 1) Identificação dos especialistas\*

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

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

#### 2) Questionário

QUESTÃO	RESPOSTA CICLISTA EXPERIENTE	RESPOSTA PROFISSIONAL HABILITADO
<b>1) Opção estrutural:</b> 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.
<b>2) Velocidade dos motorizados:</b> 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.
<b>3) Largura:</b> 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.
<b>4) Qualidade do pavimento:</b> 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.
<b>5) Integridade e conservação da pista:</b> 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.
<b>6) Desobstrução da via:</b> 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.
<b>7) Rampas e desníveis:</b> 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.
<b>8) Sinalização:</b> 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.
<b>9) Segurança nas interseções:</b> 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.
<b>10) Segurança no compartilhamento:</b> 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.
<b>11) Acesso à via ciclística:</b> 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.
<b>12) Constância no deslocamento:</b> 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.
<b>13) Localização e ligação:</b> 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.
<b>14) Linearidade da rota:</b> 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.
<b>15) Conexão em rede:</b> 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.
<b>16) Integração com o transporte coletivo:</b> 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 cicloatuário, fazendo valer a lei do mais forte.	O acesso ao terminal de ônibus é aceitável.
<b>17) Acesso a bicicletários:</b> 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.
<b>18) Drenagem:</b> 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.
<b>19) Acúmulo de resíduos:</b> 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.
<b>20) Iluminação noturna:</b> 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.
<b>21) Sombreamento:</b> 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.
<b>22) Convivência com pedestres:</b> 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.
<b>23) Garagens e estacionamentos:</b> 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.
<b>24) Respeito dos motorizados:</b> 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.
<b>25) Acessibilidade infantil:</b> 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.
<b>26) Potencial de atratividade:</b> 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.
<b>27) Sensação de segurança:</b> 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.
<b>28) Sensação de conforto:</b> sensação de conforto de pedalar na via ciclística	Idem resp. 27	Mediana, em função das interferências e da pequena largura da pista.
<b>29) Comentário espontâneo opcional:</b> 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.