

AUDITORIA CICLOVIÁRIA DE SALVADOR

OUTUBRO 2023





APRESENTAÇÃO

O ObMob Salvador é um coletivo formado por militantes, ativistas, pesquisadoras e pesquisadores dos mais diversos temas relacionados à mobilidade urbana. Somamo-nos aos muitos outros movimentos e organizações da sociedade que articulam e promovem resistências e apresentam propostas relacionadas às mais diversas formas de **acessibilidade** aos transportes coletivos, pela segurança nas vias públicas, pela **mobilidade ativa**, por um meio **ambiente saudável** e por uma **cidade democrática**.





LOCALIZAÇÃO



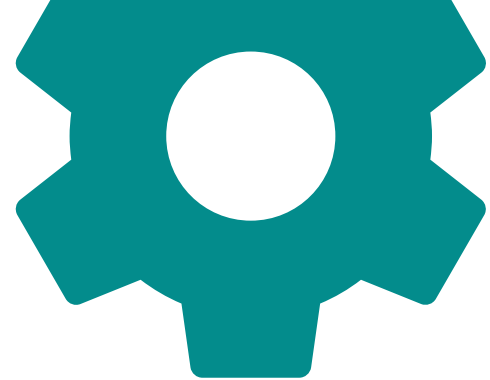
Salvador é uma capital brasileira situada na região nordeste, litorânea, com muitas s ladeiras, temperatura média entre 27 a 30° C. Com uma população de 2.417.678 pessoas, sendo composta por mais de 79% de pessoas negras. **A malha cicloviária da cidade tem mais de 300 km**, segundo afirma a Prefeitura de Salvador.



OBJETIVOS



1. Avaliação **Qualitativa** e **Quantitativa** das **infraestruturas**;
2. Avaliação da **Malha Viária**;
3. Comparação **Inter-Cidades** (entre cidades que já realizaram a avaliação, tais como Recife, São Paulo, Brasília, dentre outras);
4. Acompanhamento **Histórico**;
5. **Subsidiar Melhorias** (A partir das análises e dados coletados, proporcionar informações para melhorias tanto na infraestrutura já existente quanto na planejada, otimizando a conexão e qualidade da malha cicloviária);
6. **Transparência** e Divulgação;
7. **Promover** o Uso da Bicicleta.



METODOLOGIA

Método qualitativo

Foram realizadas entrevistas diversas com os usuários em diferentes localidades das infraestruturas cicloviárias da cidade para saber, qual a opinião dos mesmos sobre estas ciclofaixas e ciclovias utilizadas, que resultaram num documentário que está publicado em nosso site e Youtube. Com sugestões de melhorias e apontamento das problemáticas.

Método quantitativo

A metodologia do IDECICLO que foi aplicada na avaliação das infraestruturas foi desenvolvida pelos cicloativistas de Recife - PE, da Ameciclo, possui um questionário desenvolvido com parâmetros distintos (+ 10 itens) que avaliam qualidade de projeto, segurança viária, conforto entre outros. Foram 09 pesquisadores que em 30 dias realizaram a verificação.

Amostra

O projeto mapeou as infraestruturas cicloviárias numa amostragem superior a 4 bairros de 3 regiões distintas da cidade de Salvador, analisando essas estruturas, utilizando, como referência o Plano de Mobilidade, apontando, assim, as desigualdades nesses territórios. Sendo um total de 15 ciclovias e ciclofaixas avaliadas.



RESULTADOS



- 1 Ciclofaixa Av. Dorival Caymmi - Nota Geral 2,9
- 2 Ciclofaixa do CAB - Nota Geral 3,3
- 3 Ciclovía Av. Suburbana (Periperi) - Nota Geral 3,8
- 4 Ciclovía Av. Suburbana (Lobato) - Nota Geral 4,3
- 5 Ciclofaixa Av. Manoel Dias da Silva - Nota Geral 5,8
- 6 Ciclofaixa Av. Luiz Eduardo Magalhães - Nota Geral 4,2
- 7 Ciclovía BRT - Nota Geral 4,8
- 8 Ciclofaixa R. Thomaz Gonzaga - Nota Geral 3,1
- 9 Ciclofaixa Av. Jequitaia - Nota Geral 4,6
- 10 Ciclofaixa Av. Anita Garibaldi - Nota Geral 3,3
- 11 Ciclofaixa R. Carlos Gomes - Nota Geral 5,4
- 12 Ciclofaixa Av. Eng. Oscar Pontes - Nota Geral 3,7
- 13 Ciclovía Ondina - Nota Geral 3,8
Ciclovía Rio Vermelho - Nota Geral 4,6



Ciclovia - Av. Suburbana



RESULTADOS

Conforme sinalizado na metodologia, quando apresentamos o método quantitativo, diferentes parâmetros foram observados nas infraestruturas aferidas. Segue um breve compilado sobre “Qualidade do projeto”:



1. Cruzamento pintado de vermelho, com pictograma, mas com curva acentuada à direita e sem proteção de redução de velocidades, no CAB. 2. Carro invadindo a ciclovia do BRT, apesar da boa segregação. 3. Presença de sinalização vertical em poste prestes a cair, na Anita Garibaldi. 4. Mudanças plantadas ao lado da ciclovia do BRT (aspecto positivo).



RESULTADOS

Outro parâmetro fundamental na avaliação é “Segurança Viária”. Acompanhe as fotos abaixo das infraestruturas avaliadas:



1. Velocidade máxima permitida de 70km/h na Av. Luís Eduardo Magalhães, velocidade acima do recomendado pela ONU e incompatível com a segurança viária para ciclofaixas. 2. Sinuosidades aumentam os possíveis conflitos entre ciclistas, além de tornar o caminho mais desconfortável no CAB. 3. Traçado da estrutura sem proteção e colocando ciclistas em risco de colisão no cruzamento na avaliação da R. Carlos Gomes no cruzamento com a Av. Sete de Setembro.



RESULTADOS

Os parâmetros de “Manutenção e Urbanidade” são de grande relevância dentro da avaliação. Confira as fotos:



1. Apesar de não contabilizado como obstáculo, é interessante mostrar que a feira se estabelece dentro da ciclofaixa, com automóveis estacionados, é necessária a reordenação do lugar para contemplar comércio e ciclofaixa, na R. Thomaz Gonzaga. 2. Asfalto completamente destruído na Thomaz Gonzaga. 3. Pictogramas apagados na Av. Dorival Caymmi. 4. Nesse trecho arborizado, a ciclofaixa está completamente apagada e o asfalto está bem avariado na Av. Dorival Caymmi.



RESULTADOS

Outro importante parâmetro são situações de "Risco". Veja:



1. Para além de toda sujeira e lama, parada de ônibus dentro da ciclofaixa na Anita Garibaldi.
2. Entrada para curva rápida, inclusive com automóvel entrando na frente do avaliador na Luís Eduardo Magalhães.
3. A Ciclofaixa termina e proíbe ciclistas de continuar na via, sem dar destinação na Anita Garibaldi.
4. Fim repentino da ciclofaixa em uma curva de alta velocidade na Anita Garibaldi.



RESULTADOS

O último parâmetro que apresentado aqui, são os “Obstáculos”. Confira:



1. Vala passa por dentro da estrutura cicloviária, forçando o desmonte de quem passa, para ultrapassar a barreira na ciclovia do BRT. 2. A árvore foi removida, mas mantiveram raízes dentro da ciclofaixa na Thomaz Gonzaga. 3. Prismas de concreto invadem a estrutura, um combo de obstáculo com situação de risco no CAB. 4. Grande buraco deixado aberto na ciclovia BRT.

CONCLUSÃO

Salvador tem estruturas cicloviárias precárias, com nota média por quilômetro 3,9, abaixo da média esperada (que seria 5). Nas estruturas, a melhor Ciclovia avaliada ficou com a do BRT, o que não é o ideal, uma vez que é uma estrutura totalmente isolada e com raros acessos, tendo sua qualidade melhor que as demais. A melhor ciclofaixa é a da Av. Manoel Dias da Silva, com nota 5,8, a estrutura e, junto com a Carlos Gomes, são as únicas estruturas com nota média acima da média. Importante notar que todas as melhores estruturas estão na Área Consolidada da cidade (áreas centrais e de classe média), que tem média pelo menos 21% acima das demais infraestruturas nas regiões periféricas, mostrando que as desigualdades são ainda mais acentuadas territorialmente.

Quanto aos critérios avaliados, chama atenção a falta de controle de velocidade nas vias avaliadas, com apenas um critério de apenas uma estrutura com nota relativamente boa. Ainda se destacam negativamente a proteção das estruturas e a manutenção da sinalização horizontal nessas. Essa falta de qualidade afasta novas pessoas do uso da bicicleta e aquelas que se arriscam não estão devidamente protegidas na situação atual.



CONCLUSÃO

A quantidade de situações de risco observadas nas estruturas é estarrecedora, com praticamente uma para cada 300 metros avaliados, significando que a cada esquina, quem está usando a estrutura cicloviária está exposto a algum risco. Os obstáculos estão no mesmo patamar. Não há dúvidas que as estruturas cicloviárias melhoram a segurança de todas pessoas, mas é necessária uma qualidade e proteção para que estas as usem. Uma estrutura não pode ser aterrorizante de se usar, em nenhum momento.





OBRIGADA! GRACIAS!

   **/ObMobSalvador**



WWW.OBMOBSALVADOR.ORG/AUDITORIACICLOVIARIA



**CONVIDAMOS TODAS AS PESSOAS A
ASSISTIREM EM NOSSO CANAL DO
YOUTUBE O VÍDEO COMPLETO E A NOS
SEGUIR NAS REDES SOCIAIS!**

