

## **PARK AND PEDAL**

### **PROGRAMA ESTACIONE E PEDALE**

Como incentivar o uso de bicicletas em uma cidade onde muitos enfrentam trajetos longos de origem e destino casa-trabalho?

Organizando um sistema baseado no Park and Pedal, projeto de sucesso em Boston (criado por David Montague, proprietário de uma empresa de Boston que trabalha com bicicletas dobráveis), e baseado na ciclagem dos sistemas de parques utilizados por cidade periféricas de regiões metropolitanas. Utiliza estacionamentos existentes e rotas para encorajar as pessoas a dividir seu trajeto entre ciclismo e veículo privado.

Seria uma rede livre de estacionamentos convenientemente localizados, a uma distância razoável dos centros de emprego da cidade, permitindo que se estacione o carro em um local designado e seguro, e pedale na bicicleta para o trabalho, evitando o congestionamento "last mile" (retenção de fluxo que ocorre ao se aproximar dos locais de destino - trabalho).

Além de proporcionar melhor qualidade de vida, melhorar a saúde, utilizar menos o veículo privado, pode ser uma opção economicamente viável, pois os estacionamentos em áreas centrais são bastante caros!

Estacione e Pedale precisa ser um projeto de esforços combinados entre governos locais (municipal, estadual e federal), empregadores e cidadãos, para resolver os crescentes problemas associados com os deslocamentos na cidade.

A flexibilidade é talvez a maior força de um projeto Estacione e Pedale, pois como os cidadãos são capazes de escolher o quão longe podem pedalar em um determinado dia, podem determinar seus trajetos e ir ampliando sua capacidade de deslocamento gradualmente.

É possível economizar tempo e evitar o trânsito nas rotas mais congestionadas. Em regiões metropolitanas, usualmente a primeira etapa da

viagem é livre de trânsito, pois as áreas residenciais periféricas (casa) normalmente permitem a condução em rodovias de alta velocidade. O percurso final é que geralmente é muito congestionado (trabalho), e ocupam a maior quantidade de tempo.

Se fosse possível estacionar o carro, nestes pontos de congestionamento, e andar de bicicleta nesta última etapa de deslocamento, seria possível que os passageiros tomassem a iniciativa de enfrentar o trânsito, se deslocando de forma mais ágil e com benefícios para sua saúde (Figura 01).

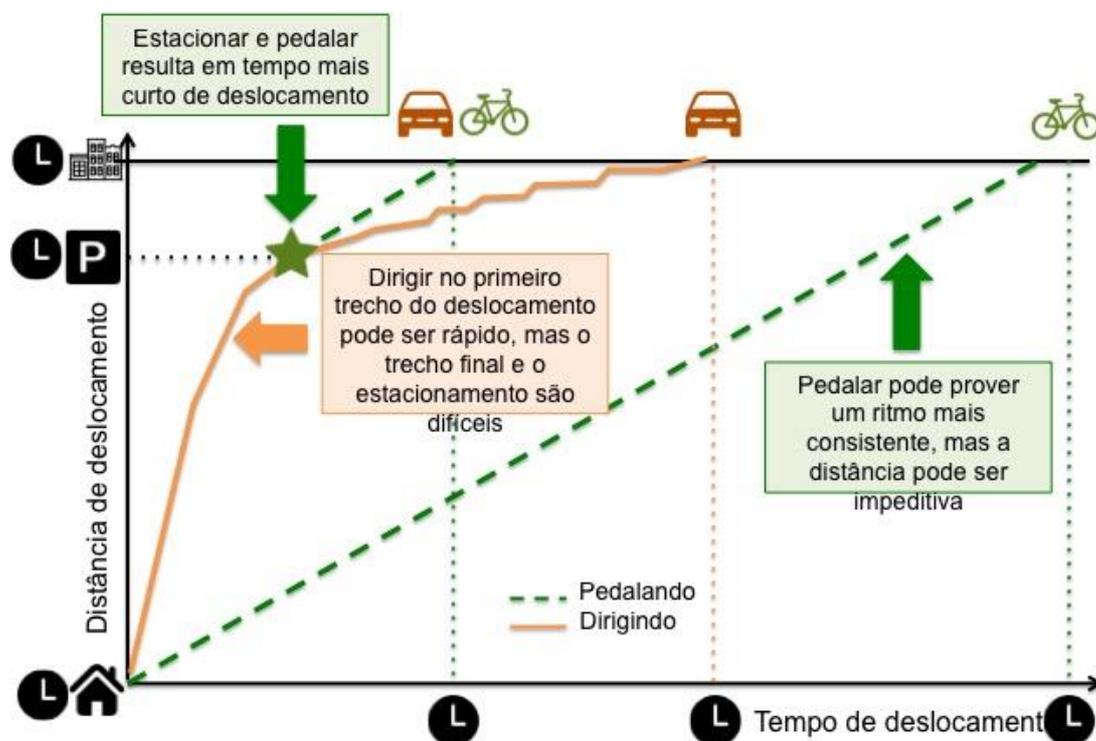


Figura 1: Relação do tempo e distância, utilizando o veículo motorizado, a bicicleta e o Pedale e Estacione para deslocamentos.

Ainda, é possível uma maior economia, pois estacionar em centros urbanos pode ser bastante caro, e utilizar o solo em áreas centrais para guarda de veículos privados se torna um tipo de uso oneroso à cidade. As áreas de Estacione e Pedale se concentrariam em regiões afastadas do centro da cidade, possibilitando aos usuários um menor custo com estacionamento diariamente.

Outra possibilidade é que as empresas que se localizam em áreas centrais poderiam patrocinar seus próprios Estacione e Pedale, na periferia da cidade, onde o valor seria mais baixo.

Isto tudo sem mencionar os gastos com combustíveis, uma grande despesa mensal aos que possuem veículos privados, um benefício econômico e ambiental.

### **PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA: EMPRESAS CREDENCIADAS**

Ao se engajar na campanha Estacione e Pedale, as empresas credenciadas ofereceriam programas e incentivos para encorajar seus funcionários a participar do Estacione e Pedale, nos seus trajetos casa-trabalho, enfatizando (Figura 02):

- redução de custos de estacionamento no local de trabalho;
- redução de custos com cuidados de saúde – empregados mais saudáveis e produtivos;
- redução de congestionamento do tráfego nas áreas em torno da empresa;
- redução da pegada de carbono;



Figura 2: Resultados benéficos na comunidade onde o programa é inserido.

## **Parceria público-privada: ONGs e Outras Instituições de Apoio**

EPTC – Empresa Pública de Transporte e Circulação - POA

Massa Crítica POA

Bike Anjo

MobiCidade

Revista Bicicleta

## **ESTACIONE E PEDALE EM POA**

Porto Alegre enfrenta diariamente, como outras capitais no mundo, o desafio da mobilidade urbana. O programa Estacione e Pedale surge como uma opção ao sistema de transporte tradicional. Visando minimizar o intenso tráfego diário da rede de transporte motorizada, individual ou coletiva, até o centro formal da capital.

Um ponto com tráfego intenso é a entrada da cidade, pois muitas pessoas que moram na região metropolitana trabalham na capital, ocasionando deslocamentos diários e em horários aproximados.

Atualmente, o Plano Diretor Cicloviário Integrado do município propõe uma expansão da rede cicloviária existente. Espera-se a implantação integral da rede até o ano de 2022. Esse incremento da rede cicloviária atual é fundamental para proporcionar um local seguro, sinalizado e adequado aos futuros usuários do programa apresentado.

Uma proposta para viabilizar o programa seria a parceria e utilização do estacionamento da Arena porto-alegrense, atendendo a demanda dos usuários da região metropolitana de POA que acessam a cidade pela Avenida da Legalidade e da Democracia. O estádio possui uma área de 52 mil m<sup>2</sup> de estacionamento e distando 7 km do centro urbano. Através da ciclovia projetada na av. Voluntários da Pátria será possível oferecer um percurso confortável ao usuário. Assim que ele chegar ao centro da cidade poderá deixar a bicicleta num paraciclo e dar continuidade ao seu percurso através do transporte público municipal. Na Zona Norte, poderia ainda ser utilizado o estacionamento do DC Shopping, subutilizado durante os dias da semana.

No mesmo formato, o programa sugere aos moradores da Zona Sul o deslocamento com seus veículos motorizados individuais até o Estádio Beira-Rio como ponto intermediário de deslocamento naquela região e concluir a sua rota até o centro através do sistema ciclovitário.

Os moradores da Zona Leste poderiam utilizar o estacionamento da Fiergs, que igualmente durante o dia encontra-se na maioria das vezes sem uso.

Lembrando que as áreas citadas não apresentam desníveis topográficos expressivos, o que tornaria o sistema pouco atrativo, e fazem parte do Plano Diretor Integrado Ciclovitário municipal (Figura 03).

Acredita-se que o importante é oferecer possibilidades para que as pessoas escolham o melhor modal a ser utilizado no seu cotidiano.

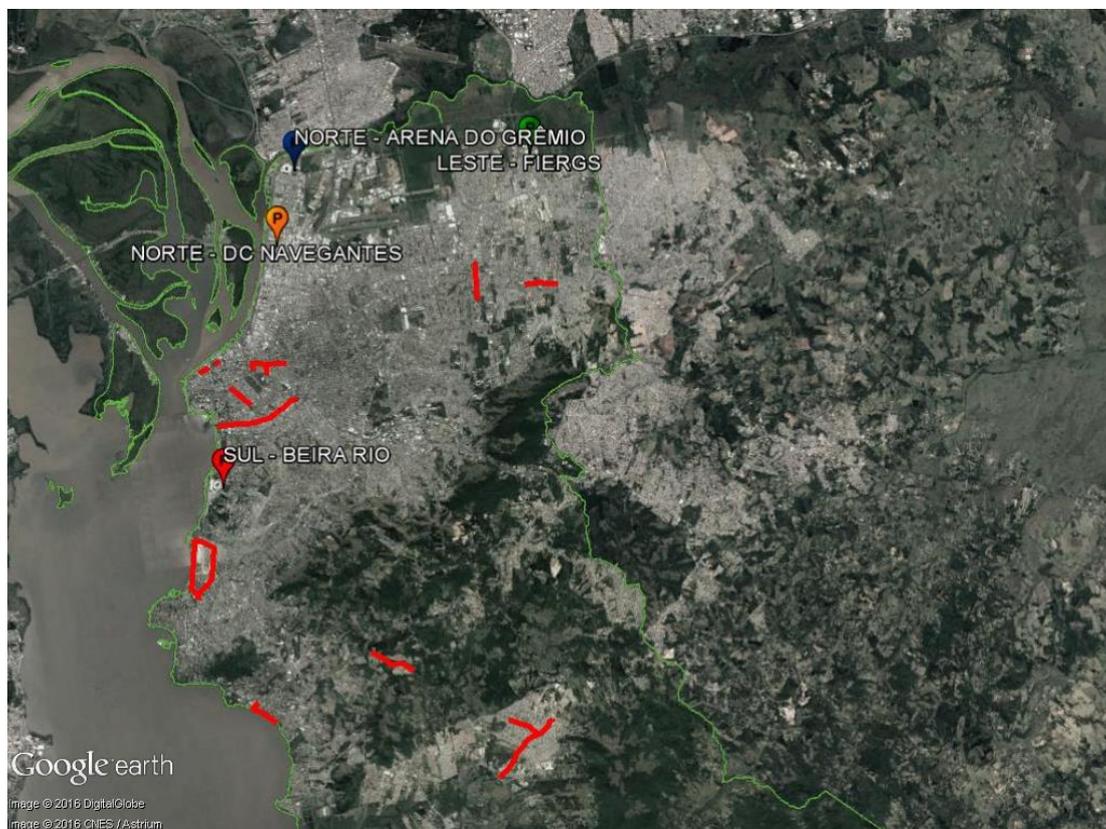


Figura 3: Mapa ilustrando os estacionamentos que poderiam se credenciar ao programa e as linhas vermelhas representam as ciclovias existentes em POA, com pouca conexão com o território, sem relação entre si e com os pontos de estacionamentos sugeridos. (GOOGLEEARTH, 2016)

**REFERÊNCIAS:**

Plano Diretor Cicloviário Integrado de POA. Disponível: < [http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p\\_secao=227](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227)>. Acessado em 20/10/2016.

Park and Pedal. Disponível: < <http://www.parkandpedal.org/press/>>. Acessado em 01/10/2016.

## **ANEXO 1**

### **Modelo de Carta de Parceria Público-Privada do Programa Estacione e Pedale**

A empresa xxxxxx reconhece o valor:

1. de seus funcionários
2. da comunidade local
3. da vizinhança da empresa
4. da questão ambiental

A empresa reconhece os benefícios associados com seus funcionários:

1. utilizando modos alternativos de transporte, além dos veículos privados, reduzindo o impacto de estacionar e congestionar a cidade, assim como reduzindo emissões ao meio ambiente
2. pedalar promove uma maior qualidade de vida

Assim, nós nos engajamos e encorajamos:

1. participar do programa Estacione e Pedale na rotina casa- trabalho
2. promover facilidades como paraciclos e chuveiros, que permitem aos funcionários participarem do programa Estacione e Pedale e outros modais alternativos
3. prover incentivos para reconhecer a participação, a serem acertados com a gestão de pessoas (ou RH da empresa).