



TRANSPORTE

Projeto de bicicletários no corredor T5 gera polêmica

Órgãos municipais e ONGs ligadas à área de transporte estudam um projeto que prevê a construção de bicicletários para facilitar o acesso de passageiros aos terminais do corredor T5 (Barra-Penha), mas especialistas alertam que seria necessário construir mais ciclovias. **Págs. R4 e R5**



TRANSPORTE

Pedalando rumo ao corredor Barra-Penha

Município tem projeto para bicicletários, mas já enfrenta críticas

Pat Zinger

Bicicleta integrada às estações de ônibus do corredor T5 – uma faixa exclusiva para ônibus que faça a ligação Barra-Penha. Esta foi a proposta discutida durante workshop, no início da semana, que reuniu o Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP), a ONG holandesa Interface for Cycling Expertise - I-ce e a ONG Transporte Ativo. A idéia, batizada de Programa Parceria Bicicleta, tem como objetivo facilitar o acesso e ampliar o raio de abrangência das estações de embarque e desembarque dos passageiros do T5.

– O objetivo é a melhoria da qualidade de vida da população do entorno, que poderá usar a bicicleta como meio de transporte – explica a coordenadora do grupo de ciclovias do IPP, Cláudia Tavares. – Ainda é um projeto embrionário. Por enquanto, não há nada concreto, estudamos todas as possibilidades.

Segundo a coordenadora do grupo de ciclovias do IPP, o projeto também visa diminuir o tempo no trajeto para o T5:

– A idéia é instalar bicicletários nas estações, para que a população possa usar as bicicletas em vez de

caminhar até o local. Não sabemos ainda qual será a capacidade do bicicletário. Tampouco há, no momento, previsão de construção de ciclovia no entorno das estações. Estamos estudando com técnicos da Secretaria municipal de Transporte as áreas que possam vir a ganhar faixas seletivas ou vias de acesso às estações que tenham fluxo menor de veículos – diz.

Apesar de o corredor T5 – que tem como uma das estações o Ter-

Bicicletas que dividem espaço com veículos podem causar acidentes graves

minal Alvorada – estar em fase de licitação, o secretário municipal de Transporte, Arolde de Oliveira, é otimista com o projeto de integração ônibus/bicicleta.

– O Rio possui 170 quilômetros de ciclovias, que são utilizadas apenas para lazer. O projeto estimula o uso da bicicleta como meio de transporte, uma vez que o cidadão terá um local seguro para guardá-las – diz Arolde, que complementa:

– A licitação do T5 vai estar

preparada para a próxima administração, seja de quem for. A implantação do sistema é rápida, em cerca de 30 meses – conclui.

Pessimismo de especialista

O engenheiro de transportes e especialista em trânsito Fernando Mac Dowell não vê o projeto com bons olhos. Ele destaca a construção de ciclovias e o reforço de efetivo da PM para garantir segurança aos usuários de bicicleta.

– Não adianta implantar o projeto sem a construção de acessos viários seguros para chegar às estações – diz Mac Dowell. – A bicicleta não pode dividir espaço com carros, isso ocasiona acidentes. É importante que haja construções de novas ciclovias no entorno, além de reforço de efetivo da PM ou Guarda Municipal.

Sobre a diminuição do impacto no trânsito, Mac Dowell rebate:

– Temos de parar com a teoria e partir para pesquisa. Seria preciso a construção de bicicletários com capacidade para milhares de bicicletas se o intuito for desafogar o trânsito. O fluxo de uma estação de metrô, por exemplo, atinge cerca de 5 mil passageiros por hora – acrescenta. – Este projeto atenderia muito bem cidades com menor número populacional – conclui Mac Dowell.



Projeto divide a opinião de moradores e líderes da região

O projeto que prevê a integração de bicicletas às estações de ônibus do T5 nem saiu do papel e já divide a opinião de moradores e líderes comunitários da região. O secretário-adjunto da Federação das Associações da Barra (Fambarra), Sérgio Andrade, acha a iniciativa saudável, mas preconiza a construção de ciclovias com acesso às estações.

– A integração facilitaria a vida de muitas pessoas de baixa renda, principalmente a turma da Zona Norte, que poderia usar a bicicleta para chegar à estação, em vez de caminhar até o local. No entanto, é preciso criar condições seguras de acesso às estações, como ciclovias, além da construção de grandes bicicletários – sugere.

Kléber Machado, presidente da ONG Barralerta, salienta que a integração ajudaria a reduzir a emissão de gases na atmosfera.

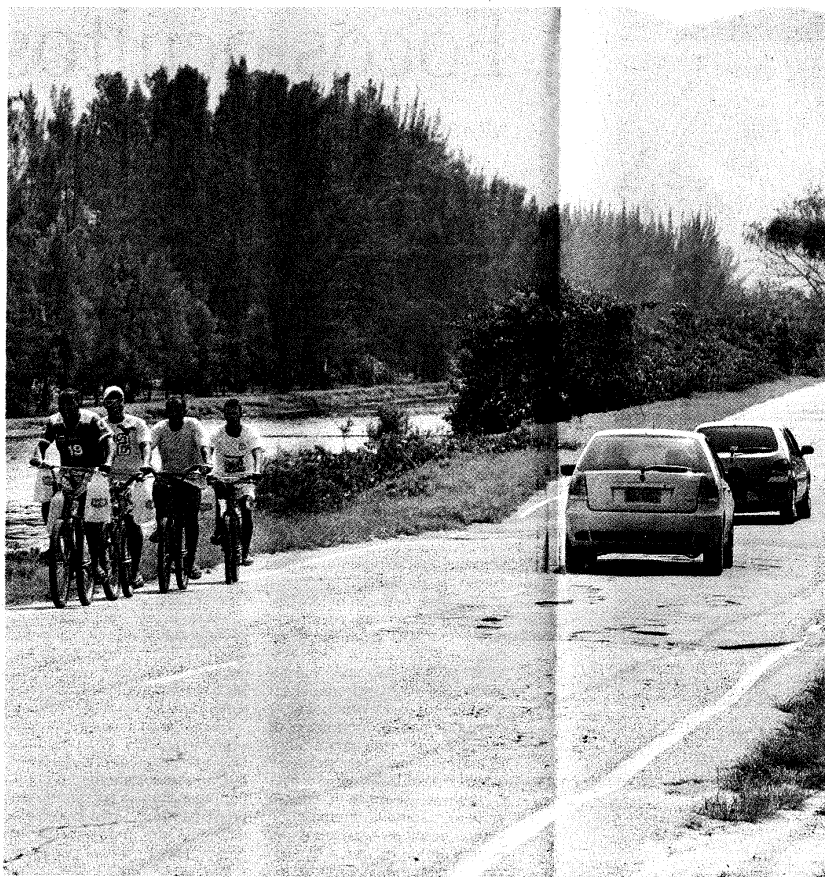
– Seria uma forma de incentivar o uso do transporte

alternativo, que não oferece riscos à natureza – diz Kléber. – O projeto é interessante, mas tem que haver segurança. Não vejo outra alternativa além da construção de ciclovias. Tenho amigos que tentaram usar a bicicleta como meio de transporte e sofreram acidentes na Avenida Ayrton Senna.

Carlos Neves, presidente da Câmara Comunitária de Jacarepaguá, é contra o projeto:

– Está ultrapassado, precisamos de transporte de massa. O trânsito da região é caótico e, mesmo com a construção de ciclovias, não haverá segurança para circular por elas.

Concebido como corredor expresso fechado, o T5 terá 28 km de extensão, em via segregada de tráfego, e atenderá a uma demanda estimada de 350 mil passageiros/dia. O transporte será constituído por duas linhas troncais (paradora e expressa), 37 linhas alimentadoras e 12 complementares.



RISCO SOBRE DUAS RODAS – Ciclistas se arriscam no Canal do Rio Morto: estudo não prevê construção de ciclovias

“

Tem que haver segurança. Tenho amigos que usaram a bicicleta como meio de transporte e sofreram acidentes

Kléber Machado
presidente da ONG Barralerta



DESTINO – Terminal da Alvorada será uma das estações do T5

Fotos de Guilherme Gonçalves / CPDoc JB



FUTURO – Uma das ciclovias da Barra: especialista defende expansão