

Nº 165/2021

Ao  
Presidente da Câmara de Vereadores de Três Coroas

O VEREADOR **ALEXANDRE VICENTE TOMLJANOVIE**, com assento nesta Casa Legislativa, vem respeitosamente requerer que, após ser lida em plenário, seja encaminhado ao Executivo e a Secretaria Municipal de Obras, Viação e Trânsito a seguinte.

#### INDICAÇÃO

Para que o Executivo torne prática obrigatória a criação de uma ciclovia em todas as ruas que forem criadas e abertas a partir de então, bem como, sempre que possível, implemente ciclovias ou ciclofaixas nas que já existem.

#### JUSTIFICATIVA

O Plano Diretor do Município deve prever, cada vez mais, a questão da mobilidade urbana, bem como estar atento as questões ecológicas e de economicidade. Além disso, o Poder Público deve dar condições aos seus munícipes de se locomoverem com segurança, pelos meios que lhe são possíveis, como a bicicleta, vez que não há transporte público operando em Três Coroas. Mesmo que tenha se tornado uma tradição o uso da bicicleta como meio de transporte em nosso município, é também a única opção para muitos trabalhadores, e é questão primordial que seja repensada uma via exclusiva para esses usuários nas ruas que já existem e que seja obrigatório a via para ciclistas nas ruas que forem criadas.

Três Coroas, 09 de dezembro de 2021.

  
**ALEXANDRE VICENTE TOMLJANOVIE**  
Vereador do PP

Câmara Municipal - Vereadores de Três Coroas  
Eliete Cristiana Scheffer Pires  
Oficial Legislativa  
Matrícula: 2135-471  
Recebido  
09/12/2021

## Na decisão de apoiar ou se opor à construção de ciclovias, deve-se pesar os pontos abaixo:

- 1** Construir ciclovias significa [preservar vidas](#), pois a bicicleta é frágil frente ao tamanho e velocidade dos demais veículos nas ruas. Queremos uma cidade onde idosos e crianças possam ocupar as ruas sem medo.
- 2** Ciclovias promovem ocupação do espaço público, tornando-o espaço de convivência e não apenas de passagem. Espaços ociosos, pouco frequentados e abandonados pelo poder público e pelos cidadãos têm maior índice de criminalidade. Por isso, investir na bicicleta [aumenta a segurança pública](#).
- 3** Ciclovias [são boas para o comércio](#), pois ciclistas são clientes potenciais que passam em baixa velocidade e não exigem grandes áreas de estacionamento, podendo facilmente parar em frente a uma vitrine, entrar numa loja, conhecer um serviço. No entorno da Ciclofaixa de Lazer, onde 100 mil pessoas circulam a cada domingo, comerciantes mais conectados com as tendências de mercado souberam aproveitar o fluxo de clientes potenciais e estão lucrando com isso. Um estudo da Portland State University mostrou que quem vai às compras de bicicleta visita as lojas mais vezes e, na média total, consome mais. Em Melbourne, na Austrália, comerciantes que investem em uma vaga de carro têm AU\$ 65 de retorno por hora, mas substituindo esse espaço por seis vagas de bicicletas o retorno é de AU\$ 283 por hora. Sem contar [o quanto ajudam nas entregas](#).
- 4** [Há demanda](#) pelo uso da bicicleta em Três Coroas.
- 5** Em locais onde ciclovias foram implantadas na cidade, o uso da bicicleta cresceu espantosamente: na avenida Faria Lima, onde quase não passavam ciclistas, o contador instalado na ciclovias contabiliza hoje 2500 viagens diárias; na Consolação, contagens indicam [aumento de 227%](#) no fluxo de bicicletas após a implantação da ciclofaixa. **Estrutura cicloviária induz demanda.**
- 6** Grande parcela da população **só adotará a bicicleta a partir da proteção** oferecida por áreas segregadas. Na pesquisa sobre Mobilidade Urbana realizada pela Rede Nossa São Paulo e Instituto Ibope, em 2012, entre as pessoas que afirmaram não utilizar nunca a bicicleta, [63% afirmaram que passariam a usar](#) havendo melhores condições. Dentre essas pessoas, 27% traduziram essa falta de segurança expressamente em necessidade de ciclovias.

**7** A mesma pesquisa apontou que [uma em cada quatro pessoas](#) já usa a [bicicleta](#), ainda que eventualmente. Entre os jovens de 16 a 24 anos, esse número saltava para 47%. A quantidade de pessoas que utilizava a bicicleta “todos os dias” ou “quase todos os dias” também é bem maior do que se imagina: 7%. Somados, os ciclistas habituais e eventuais representavam, em 2012, 32% da amostra, praticamente um terço da população entrevistada e o dobro da parcela de pessoas que usava frequente ou eventualmente a moto (16%).

**8** O uso da bicicleta é **benéfico à saúde** dos cidadãos, pois o simples fato de usar a bicicleta como transporte os afasta do sedentarismo e de todos os problemas de saúde deles decorrentes. A atividade física regular previne [doenças cardíacas e AVCs](#), [hipertensão](#), ajuda a [prevenir](#) e a [controlar o diabetes](#), aumenta a resistência aeróbica, [reduz a obesidade](#), ativa a musculatura de todo o corpo, diminui a ocorrência de doenças crônicas, faz bem [para a saúde do idoso](#) e [aumenta o tempo de vida](#).

**9** O uso da bicicleta **melhora a qualidade de vida** de quem a utiliza, não só pelo ganho em saúde mas também pela [diminuição do stress](#), melhorando os relacionamentos interpessoais e humanizando o trânsito e a cidade.

**10** As ciclovias proporcionam uma [retomada do uso das ruas pelas crianças](#), sendo uma opção de lazer que resgata uma faceta da infância há muito esquecida nas regiões mais urbanizadas da cidade. Já temos crianças utilizando as ciclovias junto a seus pais e, conforme sua aceitação, abrangência e conectividade aumentarem, esse fenômeno tende a crescer, com o potencial de permitir que pedalem sozinhas até a escola.

**11** Quem opta pela bicicleta [economiza tempo](#), sobretudo nos horários de pico, quando a velocidade média dos automóveis chega a meros 6,9 km/h em alguns casos – a mesma de alguém caminhando com pressa. Os Desafios Intermodais realizados desde 2006 comprovam que a bicicleta é bem mais rápida que o carro nesses horários – em um deles, chegou antes até mesmo do helicóptero, que necessita aguardar autorização para decolagem e tráfego.

**12** A bicicleta traz [economia em dinheiro](#), pois os custos com compra, utilização e manutenção são muito menores que o do automóvel, representando redução de gastos até para quem a utiliza em substituição ao transporte público. Além de ser um fator importante para as camadas

sociais mais baixas, o valor economizado pode ter destino em consumo, **aquecendo comércio e serviços**.

**13** O uso da bicicleta é **benéfico à cidade**, por ser um meio de transporte não poluente. Conforme pesquisa do Instituto Saúde e Sustentabilidade, nos próximos 16 anos a poluição atmosférica matará 256 mil pessoas no Estado (quase 44 pessoas por dia) e a concentração de partículas poluentes no ar levará a internação de 1 milhão de pessoas e um gasto público estimado em mais de R\$ 1,5 bilhão, com pelo menos 25% das mortes (59 mil) ocorrendo na capital. Construir ciclovias, portanto, preserva vidas também de forma indireta e diminui o gasto público com o sistema de saúde e o da população com medicamentos para tratar doenças causadas pela poluição.

**14** A bicicleta é um veículo silencioso e sua adoção em maior escala trará uma **diminuição da poluição sonora** da cidade.

**15** A construção de vias para bicicletas têm um **custo muito menor** que a de vias para veículos motorizados. Quanto mais cidadãos as adotarem, menor será o gasto com criação e manutenção do viário a longo prazo, economizando o dinheiro da cidade.

**16** O incentivo e a garantia de uso seguro da bicicleta **democratizam o deslocamento**, aumentando o acesso dos cidadãos às diversas áreas da cidade, ainda que as condições de transporte coletivo dificultem a chegada a alguns locais. Todos os cidadãos são importantes para uma cidade, não apenas os que se deslocam em automóveis e essa mensagem é passada claramente com a construção de ciclovias.

**17** Ciclovias atuam no sentido de **reduzir os congestionamentos** e a lotação dos transportes públicos, ao passo que cada vez mais pessoas troquem suas opções de deslocamento pelas bicicletas, ainda que eventualmente.

**18** Da mesma maneira que o PDE, a **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, que tem força de Lei Federal, tem como uma de suas diretrizes a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados”, determinando que o uso de bicicletas deve ter prioridade sobre o uso do automóvel. A construção de ciclovias cumpre, também, uma das diretrizes dessa Lei, que determina ainda a “dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados”, entre outras citações.