CENTRO CÍVICO +BICI

Plano de Ciclomobilidade Institucional do Centro Cívico

MANDATO
GOURA
DEPUTADO ESTADUAL

Centro Cívico Mais Bici

O Centro Cívico de Curitiba é um bairro que abriga diversas sedes administrativas de órgãos do Estado e do Município, e também de instituições privadas, com expressivo comércio e pontos turísticos. De fácil acesso, com topografia plana e infraestrutura cicloviária já consolidada no entorno, tem um forte potencial para o uso da bicicleta pela população que frequenta a região.

Apesar de condições favoráveis para a promoção da mobilidade ativa, a infraestrutura local não privilegia esta prática. Ao contrário, predominam na região ruas largas, de alta velocidade, com amplos espaços para circulação e o estacionamento de automóveis, desrespeitando a hierarquia viária estabelecida pela Lei Federal n°12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Assim, o Mandato Goura propõe a criação de *um Plano de Ciclomobilidade do Centro Cívico,* ***o Centro Cívico + Bici***, com o objetivo de promover a utilização da bicicleta como meio de transporte por servidores, funcionários e visitantes nos deslocamentos diários e para os serviços de logística existentes no bairro. O Plano possui quatro ações, detalhadas ao longo do texto:

Centro Cívico Mais Bici	
Ação principal	Instalação de bicicletário e paraciclos
Ações paralelas internas	Possibilidade de elaboração de pesquisa e campanhas educativas com funcionários e frequentadores do edifício institucional
Ações paralelas externas	Possibilidade de elaboração de campanhas e ações externas em parceria com o poder público e instituições no bairro
Requalificação do espaço público	Solicitação ao Poder Executivo Municipal e Estadual para a requalificação do espaço público no bairro, com enfoque na Av. Cândido de Abreu

Sumário

O Centro Cívico 3
O Plano 9
Detalhamento 13
Bicicletários e Paraciclos 14
Requalificação da Av. Cândido de Abreu 18
Considerações Finais 21
Referências 22

O Centro Cívico

O Centro Cívico, bairro que é o endereço da sede administrativa do Governo Estadual, da Prefeitura de Curitiba, de sedes administrativas de outros órgãos públicos e instituições privadas, possui expressiva atividade comercial, de serviços e importantes pontos turísticos. É um local de intensa circulação de pessoas além de ser região de decisões administrativas que impactam diretamente na qualidade de vida de cidadãs e cidadãos em todo o Estado.

Centro Cívico: bairro com intensa atividade comercial e de serviços, de fácil acesso, com topografia plana e infraestrutura cicloviária já existente no entorno

O bairro é destino para pessoas de toda cidade e estado. Conforme Pesquisa de Origem e Destino realizada pela Prefeitura Municipal de Curitiba, utilitários da região fazem em média três viagens para acessá-la, mesclando o transporte a pé ou bicicleta, transporte coletivo e automóvel individual.

No bairro, a proporção entre bicicletas e moradores é alta: **a cada duas pessoas há uma bicicleta**, uma das maiores taxas na capital. Os bairros no seu entorno (Centro, Juvevê, Ahú, São Lourenço e Bom Retiro) se enquadram na mesma característica.

Com uma grande diversidade de usos e serviços, é local de atração de grande público. Vizinho ao centro, com bairros residenciais no entorno, de topografia plana e com consolidada infraestrutura cicloviária, possui condições ideais para a circulação de bicicleta.

Apesar de todas condições favoráveis a mobilidade ativa, a infraestrutura local não privilegia esta prática, ao invés, predominam na região ruas largas, de alta

velocidade para o automóvel e com amplos espaços para circulação o estacionamento, desrespeitando a hierarquia viária estabelecida pela Lei Federal n°12.587/2012.

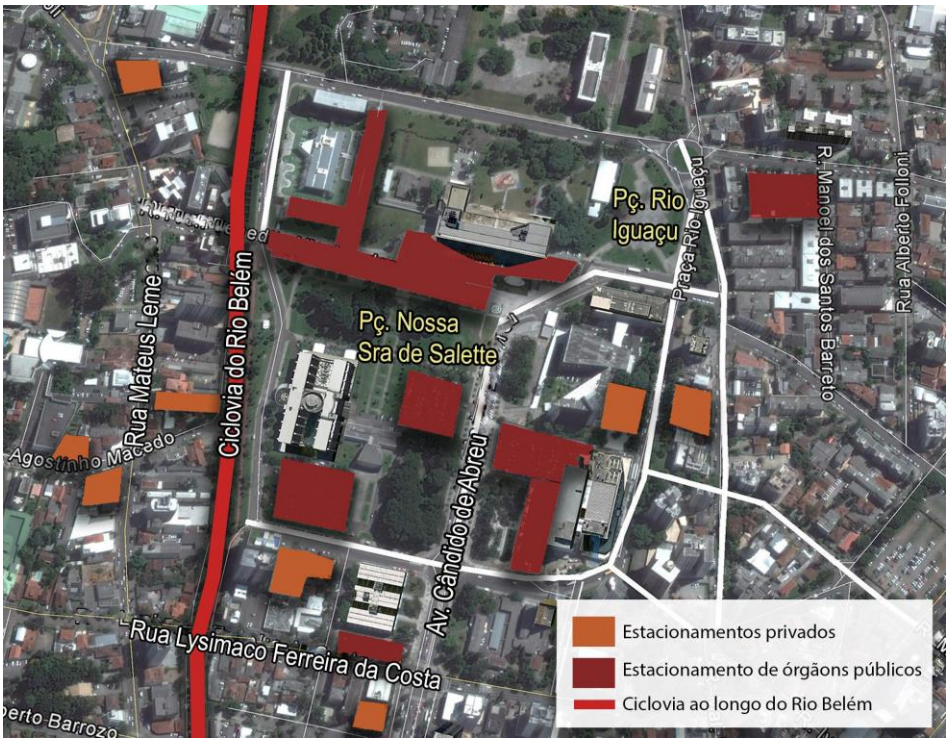
Ampla oferta de estacionamento em Via Pública sem ESTAR

Vias largas: privilegiam o trânsito de automóveis e prejudicam a travessia de pedestres.

Obstáculos obstruindo a passagem de pedestres e calçada sem acessibilidade

Falta de acessibilidade das calçadas em contraste ao asfalto novo na região

Necessidade de melhorias na segurança viária voltada para ciclistas



Estimativa do número de vagas de estacionamento

Estacionamentos no Centro Cívico:

500 vagas em via pública sem ESTAR;

300 vagas em estacionamentos privados;

1200 vagas em áreas de órgãos públicos;

Total 2.000 vagas;

Isto equivale a uma área aproximada de 22.000 m², apenas para a permanência do automóvel.

A oferta para estacionamento de automóveis é ampla. ***Estudo realizado pelo mandato em 2017 estimou que existem em torno de 500 vagas para estacionamento em via pública sem ESTAR, 300 em estacionamentos particulares e 1200 em estacionamentos dos órgãos públicos, resultando em 2.000 vagas. Isto equivale a uma área próxima a 22.000m² e impacta diretamente na mobilidade na região e cidade***, além de ocupar área que poderia ser utilizada para outras finalidades, como estadia e lazer da população local.

Em 2018, foi solicitado através do requerimento ***044.14180.2018,*** pela Câmara Municipal de Curitiba, a implantação de ESTAR no Centro Cívico, facilitando acesso a vagas a usuário de curta permanência, que se destinam aos órgãos de público e comércio local.

Conforme estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal n°12.587/2012), pedestres e modais não motorizados tem prioridade sobre todos aqueles motorizados. Transporte coletivo tem prioridade sobre aqueles individuais.

A cultura do automóvel é predominante na cidade. Em março de 2020, ***um novo binário foi instalado*** nas ruas Alberto Folloni e Eurípedes Garcez do Nascimento, com o seu prolongamento pela Rua Marechal Hermes. Desde 2017, já foram mais de 7 binários inaugurados na cidade, ***prejudicando a segurança de pedestres e ciclistas e privilegiando o trânsito dos 2,2 mil veículos por hora que passam por elas, sem destinação de faixa exclusiva para transporte coletivo***

Propostas de implantação de infraestrutura cicloviária no binário nas ruas Alberto Folloni, Mal. Hermes e Eurípedes Garcez. Inaugurado em março de 2020, o binário prejudica a segurança de pedestres e ciclistas, privilegiando o trânsito dos 2,2 mil veículos por hora e não estabelece faixa exclusiva para o transporte coletivo.

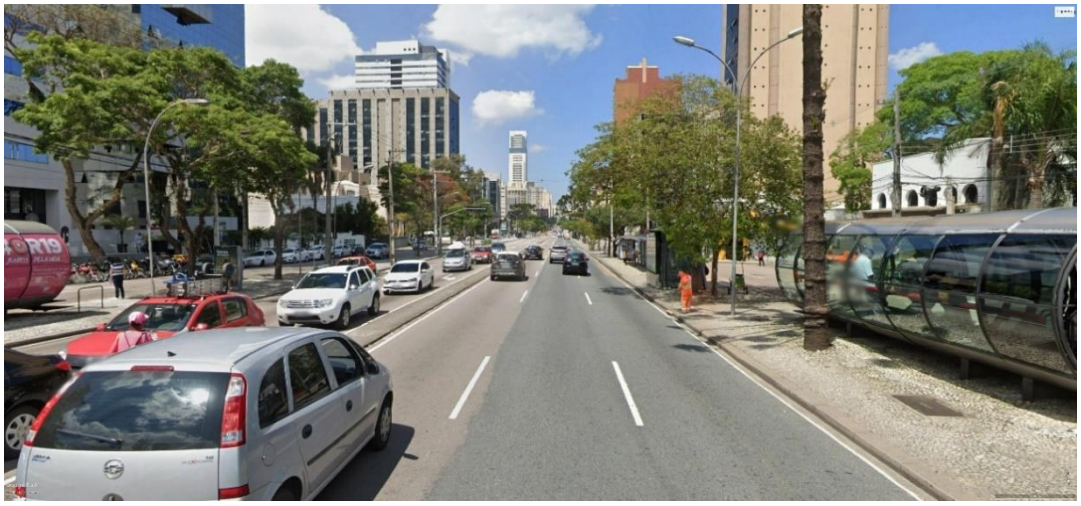
Assim, a segurança viária no bairro tem sido tema de discussão de entidades e organizações da sociedade civil.

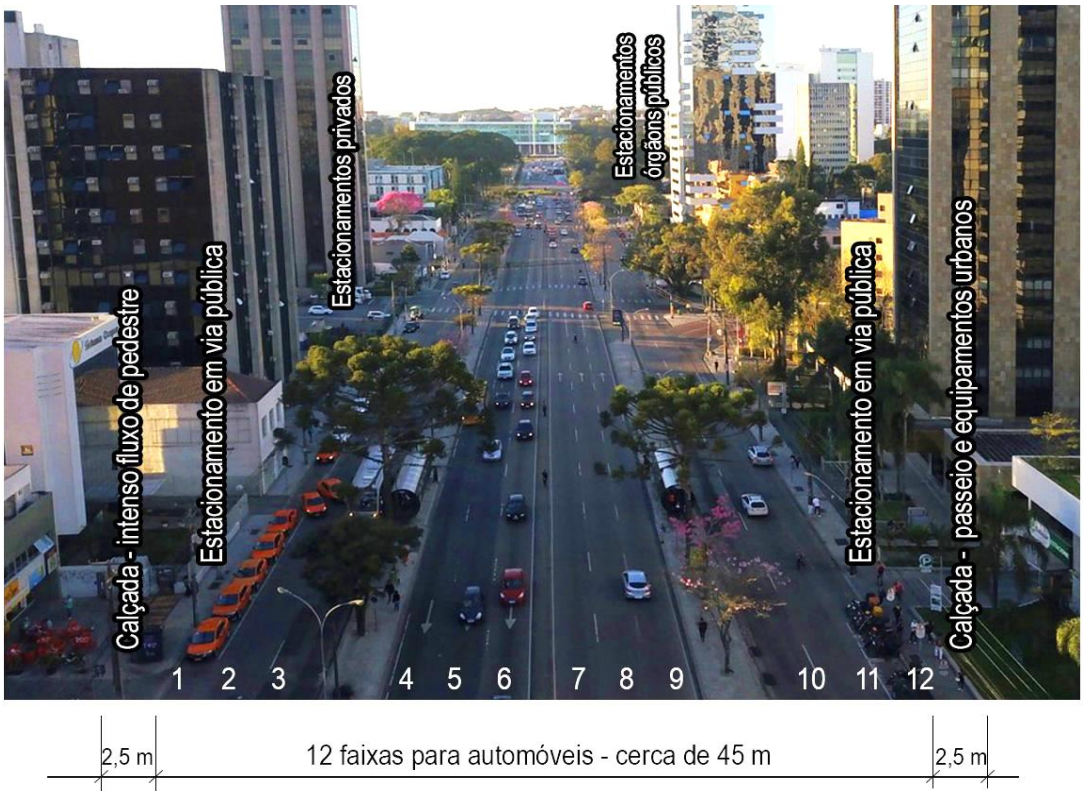
O relatório "Centro Cívico em Curitiba +Acessível +Seguro +Humano", elaborado pela Associação CicloIguaçu, traz um detalhamento de melhorias que podem ser implantadas na região.

O exemplo abaixo aproxima a travessia do ciclista e pedestre ao centro da quadra, deixando espaço para o motorista aguardar a passagem do cruzamento. Há um conflito neste ponto entre o motorista, que aguarda passagem da rua principal, que é mão única, e pedestres e ciclistas que vêm de ambos os lados. A ocorrência de colisões e acidentes no trecho é frequente.

Melhoria no cruzamento da Rua Barão de Antonina com a Rua Heitor Stockler de França: propõe um deslocamento da travessia do ciclista e pedestre para o centro da quadra, deixando espaço para o motorista aguardar a possibilidade de passagem. A sugestão está presente no relatório Centro Cívico em Curitiba +Acessível +Seguro +Humano e detalha melhorias em 6 cruzamentos no Centro Cívico, aumentando segurança de pedestres e ciclistas. (Fonte: CicloIguaçu)

A Avenida Cândido de Abreu merece especial atenção, uma vez que é o eixo central no bairro: conecta os edifícios governamentais ao centro da cidade. A via, no entanto, é destinada prioritariamente aos automóveis: ***possui 12 faixas para os veículos, 10 de circulação e duas de estacionamento. Não possui faixas exclusivas para o transporte coletivo, tampouco ciclovias ou ciclofaixas.*** Os veículos circulam em alta velocidade e a avenida possui calçadas estreitas e largas distâncias para os pedestres atravessarem a rua.





Imagens da Av. Cândido de Abreu: prioridade ao veículo motorizado, intenso fluxo de automóveis e longas distâncias para travessia de pedestres

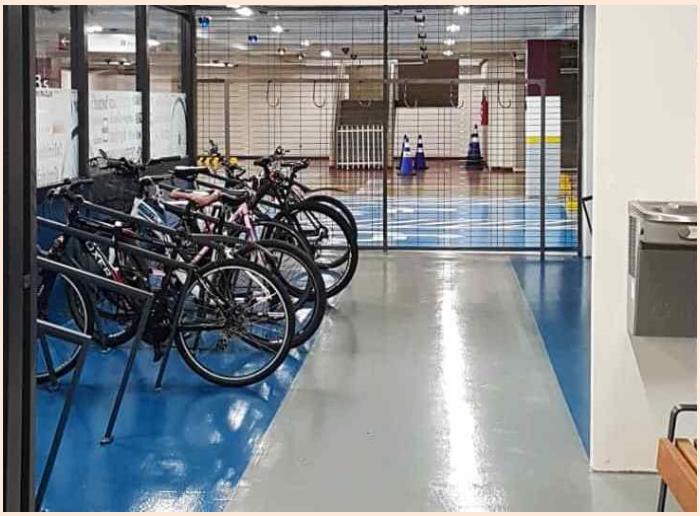
O Plano

Tendo em vista as potencialidades da região e a relevância das instituições e órgãos do poder público no bairro, convidamos todos para integrarem o ***Plano Centro Cívico + Bici,*** contribuindo com a melhoria da mobilidade e segurança na região.

Ação principal

Instalação de bicicletário e paraciclos nos edifício institucionais: possibilitando que funcionários e frequentadores possam parar suas bicicletas em locais vigiados, com estruturas seguras para a fixação. Preferencialmente próximos a banheiros, vestiários ou com estrutura própria. Se possível, com equipamentos de suporte ao ciclista, como bebedouros, bombas para pneu e ferramentas básicas para a manutenção da bicicleta;

Exemplo: Bicicletário Celepar: Desde a instalação do bicicletário em 2014, uma média de 35 pessoas por dia tem utilizado a bicicleta como meio de transporte. (Fonte:Celepar)



Exemplo: Bicicletário Shopping Mueller

Ações paralelas internas

Diagnóstico interno - elaboração de pesquisa interna sobre a utilização da bicicleta entre os funcionários e usuários da edificação, perfil do usuário, quantitativo e dificuldades encontradas pelos ciclistas.

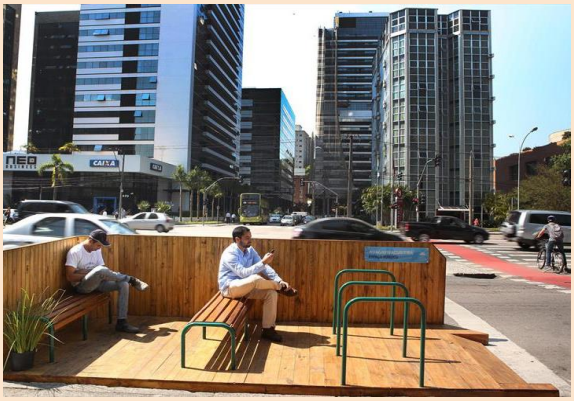
Campanhas Educativas: produção de material informativo direcionado aos funcionários e servidores. Este material pode conter informações a respeito dos benefícios da bicicleta, boas práticas no trânsito e segurança do ciclista.
Como ação preventiva, é possível realizar a distribuição de equipamentos individuais de segurança personalizados.

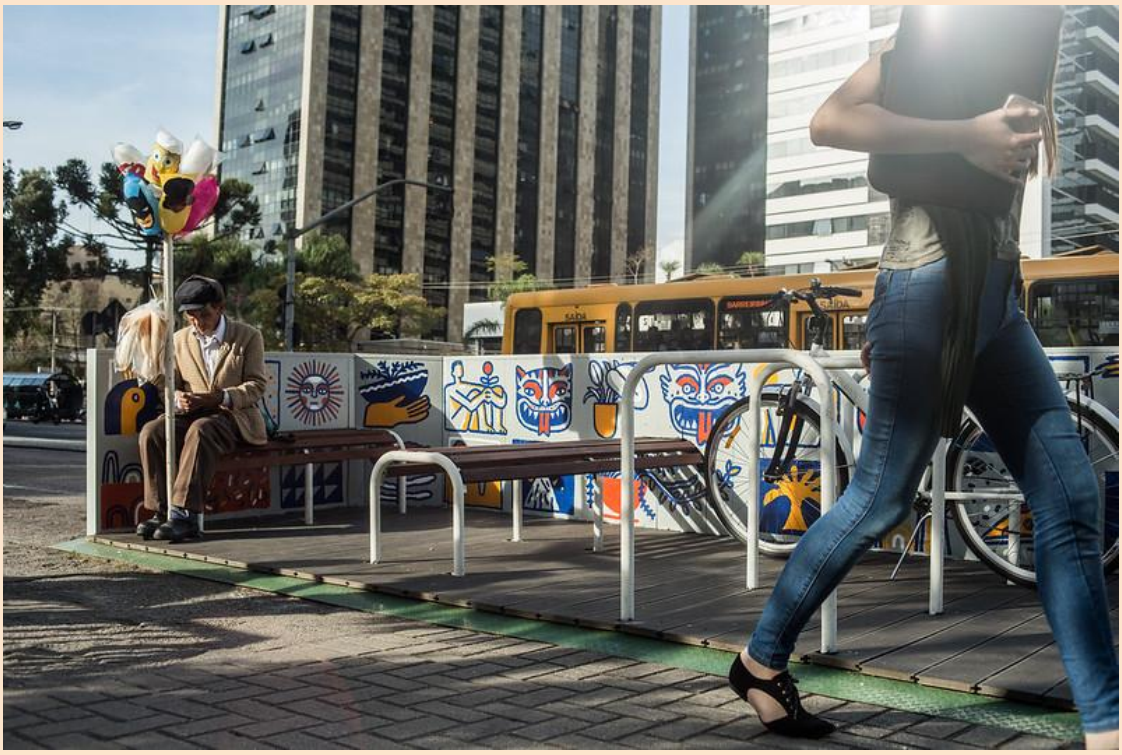
Campanhas Conjuntas: criação de programas e campanhas contemplando outros meios de transporte, como a mobilidade a pé e caronas solidárias, contribuindo com a redução do transporte individual motorizado.

Ações paralelas externas

Campanhas Externas: criação de parcerias com o Município e Estado para a elaboração de campanhas informativas sobre os benefícios da bicicleta, educação no trânsito e segurança do ciclista para usuários de toda a região do Centro Cívico;

Instalações Externas: criação de parcerias com o Município e Estado para a elaboração de intervenções no espaço público, como a criação de vagas vivas, espaço de permanência para os usuários da região, instalação de bicicletários entre outras iniciativas.





Vaga viva na Av. Cândido de Abreu: criação de locais de permanência e paraciclos

Requalificação do espaço público	**Diálogo com a Prefeitura e Governo Estadual:** solicitação conjunta de requalificação da Av. Cândido de Abreu por parte do Poder Executivo municipal e estadual, tendo em vista a necessidade e urgência de melhores condições de acessibilidade, infraestrutura para a mobilidade a pé e de bicicleta.

Ampliação da calçada	Mais segurança para pedestres	Ciclovia segura para ciclistas
Melhoria da Acessibilidade Inclusão de mobiliário urbano	Utilização de técnicas de redução de velocidade	Espaços de permanência Plantio de árvores

Ilustração com possibilidade de readequação do espaço da Av. Cândido de Abreu. Esta ação deve ser estudada e amplamente discutida com a comunidade

Detalhamento

Destaca-se que ***durante a pandemia do Covid-19 bicicletarias e oficinas mecânicas de bicicletas foram consideradas como serviços essenciais*** no enfrentamento da emergência de saúde pública, tanto pela Prefeitura Municipal de Curitiba quanto pelo Governo Estadual, evidenciado a importância do modal para a saúde e mobilidade da população.

Em períodos normais de trabalho presencial, os deslocamentos com destino "trabalho" são responsáveis por aproximadamente metade dos deslocamentos realizados no país, demandando boa parte do tempo da vida da população.

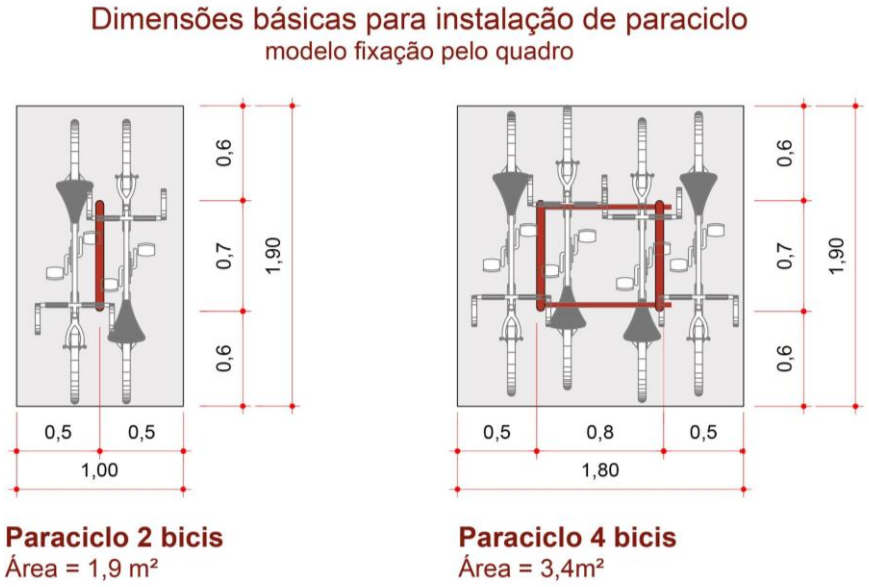
Outras ações como campanhas informativas e sinalização são possíveis. Além disso, o Município, em parceria com o Estado e iniciativa privada presente no bairro, pode elaborar propostas que contemplem o espaço público, como a criação de vagas vivas, com espaço de permanência para os usuários da região.

A solução para a otimização do tempo das pessoas dedicado ao transporte urbano vai além da criação de infraestruturas específicas para cada tipo e modal. O setor público, com seus diversos órgãos, e as organizações da iniciativa privada que exigem diariamente a realização de milhares de viagens por seus servidores, funcionários e colaboradores (a maioria nos horários de pico da manhã e da tarde) devem criar as ferramentas propostas neste plano.

É necessário um tratamento atencioso para a mobilidade ativa na região por meio de ações e planos para o estímulo do uso da bicicleta e modais não motorizados na região. ***Para isto, detalha-se duas ações principais: a implantação de bicicletários e paraciclos nos edifícios públicos e a requalificação da Av. Cândido de Abreu.***

Bicicletários e Paraciclos

Há diversos modelos de paraciclos e bicicletários disponíveis no mercado. Porém, uma das formas mais eficientes e confortáveis é aquela cuja fixação é feita pelo quadro da bicicleta, como os exemplos mostrados anteriormente. Neste molde, é possível instalar estrutura para 2 bicicletas com menos de 2 m², com dimensões bastantes confortáveis para os ciclistas.

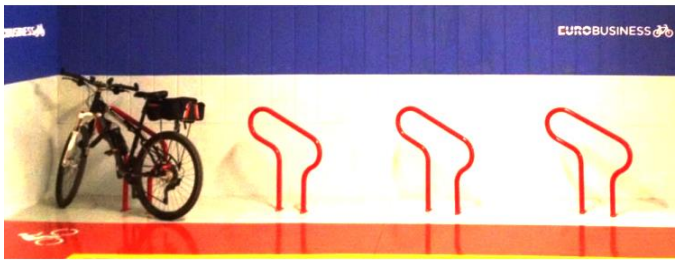


Diferentes formatos podem se adaptar a diferentes realidades:

Bicicletário mesclando diferentes formatos de fixação

Paraciclo coberto na área externa

Paraciclos em área pública



Paraciclos em fileira

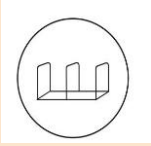
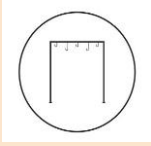
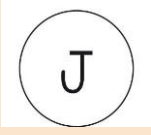
Alternativa de design

Modelo Armário

Possibilidade de parceria com o Poder Público local

Os valores de cada modelo variam conforme o tamanho, material, instalação existente e disponibilidade do mercado. Exemplifica-se um valor básico para ideia inicial de investimento:

Orçamento

Paraciclos	Tipo	Valor unitário*
	Chumbado no chão	De R$200,00 a R$300,00
	Chão móvel 3 vagas	R$140,00
	Travessão 8 vagas	R$ 450,00
	Gancho	R$ 35,00

Bicicletário	Itens contemplados	Valor aproximado*
	Gradil; Paraciclos chumbados no chão (10 unidades - 20 vagas); Totem de Ferramentas; Sinalização de Piso; Projeto; Mão de obra;	R$50.000,00
 Shopping Estação	Gradil; Paraciclos chumbados no chão (40 unidades - 80 vagas); Bomba para encher pneu; Mobiliário, Iluminação; Sinalização em todo o estacionamento; Sistema de segurança; Projeto; Mão de obra;	R$150.000,00

**Valores aproximados baseados em pesquisa de mercado de 2020*

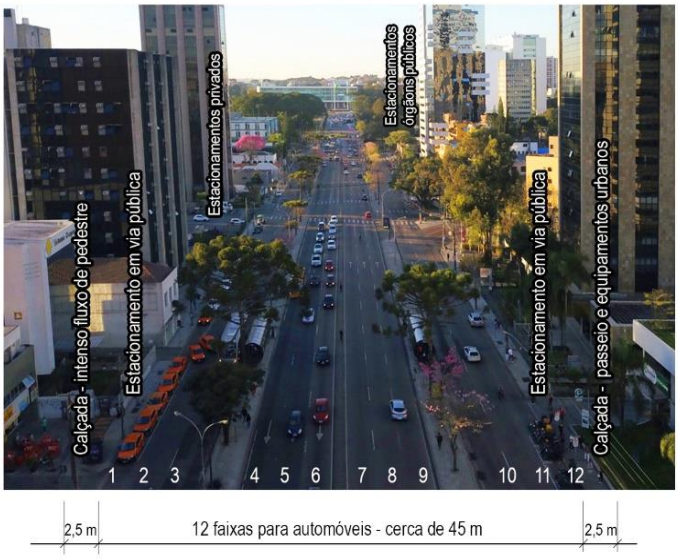
A partir das informações aqui descritas, é possível traçar um panorama geral da metragem necessária para acolher as bicicletas, tipologias existentes e orçamento prévio, conforme as condições de cada instituição e órgão público.

Requalificação da Av. Cândido de Abreu

É urgente uma avaliação e ***readequação do espaço público no Centro Cívico conforme a hierarquia do sistema viário estabelecida na Lei Federal n° 12.587/2012, priorizando a mobilidade de pedestres e modais não motorizados*****.** É necessário garantir a acessibilidade e segurança de pedestres e ciclistas, a ampliação de locais de permanência no espaço público, a melhoria da qualidade ambiental do entorno, que só poderá ser atingida através de uma requalificação geral das ruas do Centro Cívico, com foco principal na Avenida Cândido de Abreu.

O assunto é tema de estudos de organizações da sociedade civil, da academia e profissionais da área de arquitetura e urbanismo. Foi objeto de estudo da "**3ª Mostra Arquitetura para Curitiba"**, exposição de ideias de projetos de profissionais e estudantes de arquitetura e urbanismo para transformar a cidade.

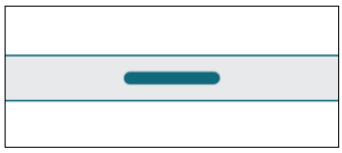
A segurança viária no bairro também é tema de discussão de entidades e organizações da sociedade civil. A Associação CicloIguaçu, elaborou em 2018 o já citado relatório **"Centro Cívico em Curitiba +Acessível +Seguro +Humano**", trazendo um detalhamento de melhorias que possam ocorrer na região, com foco em seis cruzamentos importantes.



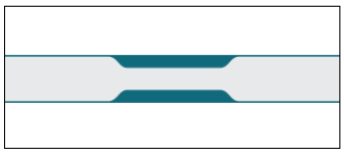
Av. Cândido de Abreu: 12 faixas para automóveis ocupando cerca de 45 m para carros, em contraposição às calçadas de 2,5m de largura. Condição desproporcional entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados.

Possibilidade de redistribuição do espaço: ampliação da área para pedestres, criação de ciclovia e melhorias da segurança viária

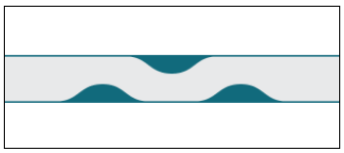
Para a melhoria das condições do sistema viário, as técnicas de “moderação de tráfego” devem ser utilizadas, uma vez que provocam a redução da velocidade natural dos veículos, como por exemplo:



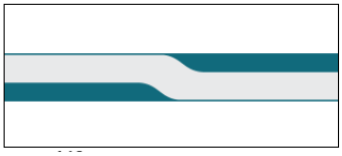
Criação de canteiro central e ilhas



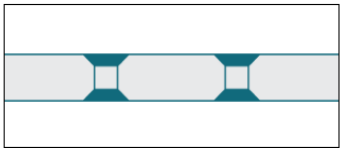
Estreitamento da via



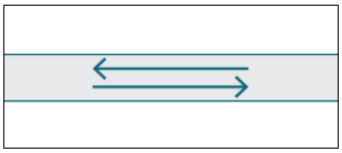
Criação de curvas na via



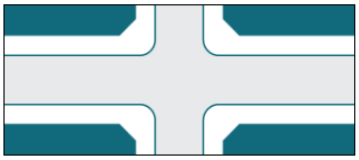
Mudança de faixa



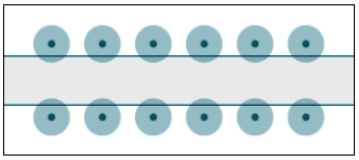
Travessias elevadas



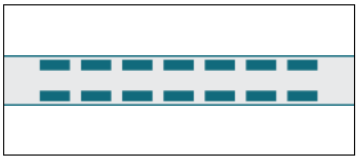
Ruas de mão dupla



Alinhamento predial



Arborização



Estacionamento

Arquitetos propõem jardins d’água no Centro Cívico e Cândido de Abreu para pedestres

Proposta apresentada na “3ª Mostra Arquitetura para Curitiba”, em 2019, para a região do Centro Cívico dividindo-o em duas partes: um corredor verde e um corredor azul. A proposta para o Centro Cívico tem dois trechos: o Corredor Verde — ao longo da Avenida Cândido de Abreu — e o Corredor Azul — que representa o percurso do rio Belém, hoje canalizado, colocando novamente a população curitibana em conexão com os cursos d’água da cidade e ambiente natural;

Para viabilizar melhorias na região é necessário um diálogo com o poder executivo municipal e estadual, assim como com as entidades de arquitetura, urbanismo e engenharia. Segue lista referente ao tema:

Órgão	Responsabilidade
Prefeitura Municipal de Curitiba	Decisão das ações e obras a serem executadas na capital
Instituto de Pesquisa e Planejamento de Curitiba	Planejamento, pesquisa, projetos, traçar diretrizes projetuais e discutir prioridades para o município
Secretaria Municipal de Urbanismo	Vistoria, fiscalização e orientação de normas projetuais
Secretaria Municipal de Obras Públicas	Execução de projetos, fiscalização e orientação de normas projetuais
Secretaria Municipal de Defesa Social e Trânsito	Sinalização viária, fiscalização e operação de trânsito
Secretaria Municipal de Meio Ambiente	Execução e fiscalização de projetos e ações que envolvam questões do meio ambiente
Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano e de Obras Públicas	Formulação da política de desenvolvimento urbano do Estado em conjunto com os municípios
ParanaCidade	Planejamento, fomento e execução de atividades de desenvolvimento regional urbano e institucional dos municípios e administração de recursos financeiros
Paraná Projetos	Promoção, elaboração e gerenciamento de projetos com foco em sustentabilidade e envolvimento de atores públicos, privados e a sociedade
Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Paraná	Organização de ações, administração e mobilização da classe profissional em prol de projetos de interesse público. Orientação sobre modalidades de contratação.
Instituto dos Arquitetos do Brasil	Mobilização da classe profissional, organização de eventos e diálogo com a sociedade. Orientação sobre modalidades de contratação.
Sindicato dos Arquitetos e Urbanistas do Paraná	Mobilização da classe profissional, organização de eventos e diálogo com a sociedade. Orientação sobre modalidades de contratação.
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná	Mobilização da classe profissional, organização de eventos e diálogo com a sociedade. Orientação sobre modalidades de contratação

É possível mobilizar órgãos e entidades de diferentes esferas institucionais para a discussão e elaboração de projetos para a melhoria do espaço público, segurança viária e qualidade ambiental da região.

Considerações Finais

Através da colaboração e ação conjunta dos órgãos, empresas e serviços sociais instalados no Centro Cívico, a bicicleta se torna uma forte aliada para a melhoria da mobilidade urbana na cidade.

Além das favoráveis condicionantes populacionais, econômicas e topográficas, o bairro pode se tornar um modelo de boas práticas, e a região amiga do/da ciclista, servindo de exemplo para outras cidades e para outras regiões da capital.

É momento de repensarmos hábitos cotidianos, focar na saúde, nas atividades realizadas a céu aberto e na economia de recursos naturais.

A ciclomobilidade está sendo vista como aliada ao combate à pandemia do COVID-19 em capitais como Bogotá, Cidade do México, Paris, Berlim entre outras.

O **"Plano de Estrutura Cicloviária"**, elaborado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba cita que "o desenvolvimento de políticas de mobilidade e acessibilidade deve buscar convergência com os meios de deslocamento, dando prioridade para pedestres e bicicletas", assim como considera "a bicicleta como elemento apaziguador do espaço público".

Ressalta-se que Curitiba possui a Lei Municipal de incentivo à mobilidade urbana sustentável, a Lei nº 14.594/2015, com importantes ações para a melhoria da locomoção por bicicleta. **Uma força conjunta na região é capaz de fazer com que a bicicleta se torne uma realidade como meio de transporte na região.**

O Mandato Goura se coloca à disposição para o aprofundamento da discussão para elaboração do **Plano Centro Cívico Mais Bici**. Para maiores informações, entrar em contato com *projetos.goura@gmail.com*

Referências

BRASIL. Lei n°12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Diário Oficial da União

CURITIBA. nº 14.594, de 16 de Janeiro de 2015. **Institui a Lei da Bicicleta**. Diário Oficial do Município de 16 de janeiro de 2015, Curitiba, PR

Companhia de Tecnologia da Informação e Comunicação do Paraná (CELEPAR). **Bicicletário**. http://www.celepar.pr.gov.br/Noticia/Bicicletario-da-Celepar-tem-novo-recorde-de-vagas-preenchidas-em-2017. Acesso em 06.04.2020

CicloIguaçu. **Centro Cívico em Curitiba +Acessível +Seguro +Humano** <https://cicloiguacu.org.br/2018/02/18/centro-civico-acessivel-seguro-humano/>. Acesso em 06.04.2020

Gazeta do Povo. **Curitiba ganha novo binário nesta terça-feira.** Disponível em <https://www.gazetadopovo.com.br/curitiba/curitiba-tera-novo-binario-terca-feira-ahu-juveve/>. Acesso em 08.12.2020

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). **Pesquisa de Origem e Destino.** Novembro, 2018.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). **Plano de Estrutura Cicloviária.** Outubro, 2019

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). **Nosso Bairro: Centro Cívico.** Lucimara Wons, Coord. _ Curitiba: IPPUC, 2015. Disponível em < https://ippuc.org.br/nossobairro/anexos/03-Centro%20C%C3%ADvico.pdf>. Acesso 06.04.2020

Produção

Conteúdo:

Goura
Ivo Reck
Luza Basso Driessen

Revisão:

Carlos Barbosa
Marcia Raquel de Oliveira

Montagens e mapas:
Luza Basso Driessen

Capa e Fotografias:

Caroline Lemes
Ivo Reck
Oruê Brasileiro
Rafael Bertelli

Mandato Goura

Deputado Estadual

Goura

Chefe de Gabinete

Ivo Reck

Assessoria de Projetos

Denise Toledo
Isabela Perotti
Iracema Bernardes
Leonardo Rocha
Luza Basso Driessen

Assessoria da Comissão do Meio Ambiente

Débora Albuquerque
Lídia Graniska
Lindamir Colontonio

Assessoria de Comunicação

Carlos Kaspchak
Caroline Lemes
Fernando Marcelino Pereira
Leonardo Andreiko
Leonardo Ferron Baggio
Marcia Raquel de Oliveira
Oruê Brasileiro
Rafael Bertelli

Assessoria Legislativa

Caiê Alonso
Carla Rocha Cavalotti
Carlos Barbosa
Dante Bartela
Gerson Lobo
Rodrigo Ponce

MANDATO
GOURA
DEPUTADO ESTADUAL