

O PERFIL DO USUÁRIO DE MEIO DE TRANSPORTE POR BICICLETAS NO MUNICÍPIO DE VITÓRIA (ES) E SUAS NECESSIDADES

R. M. N. Leão e M. I. Faé

RESUMO

Este artigo propõe analisar a percepção que os usuários de bicicletas possuem das ações necessárias ou efetivadas pelo poder público, em Vitória (ES), e identificar seu perfil a partir da comparação de dados de pesquisas realizadas com ciclistas capixabas em 2012 e em 2015. Foram apresentadas as principais políticas de mobilidade nacionais e da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV). São, ainda, indicadas as características da pesquisa de campo realizada na área do estudo de caso, os dados levantados e seus resultados. Conclui-se que os usuários das ciclovias percebem e apontam falhas na elaboração de programas e infraestrutura para o planejamento cicloviário. O perfil dos ciclistas entrevistados, em ambos os períodos, apontam que a maioria: é do sexo masculino; está na faixa entre 21 e 50 anos; trabalha; usa a bicicleta para trabalhar ou para lazer e o principal motivo do uso da bicicleta é o econômico.

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, tem sido dada mais importância à inclusão do modo de transporte por bicicletas como uma alternativa para minimizar os problemas da mobilidade urbana nas cidades. Esses problemas são resultados de políticas e ações implementadas no passado e que se refletem na atualidade. O poder público vem sendo pressionado, principalmente pela sociedade civil, representada por ativistas, associações de ciclistas e organizações não governamentais, para prover a democratização do uso do solo e para minimizar os transtornos causados pelos engarrafamentos, poluição do ar, poluição sonora e inúmeros acidentes.

O município de Vitória (ES) apresenta os problemas de mobilidade urbana encontrados nos grandes centros do país, sendo possível observar os rotineiros engarrafamentos nas vias da cidade. Vitória, capital do estado do Espírito Santo, faz parte da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), conforme apresentado na Figura 1.

Nesse cenário, este artigo tem como objetivo analisar a percepção que os usuários de bicicletas possuem das ações necessárias ou efetivadas pelo poder público, e identificar seu perfil, a partir de dados de pesquisas realizadas com ciclistas de Vitória (ES).

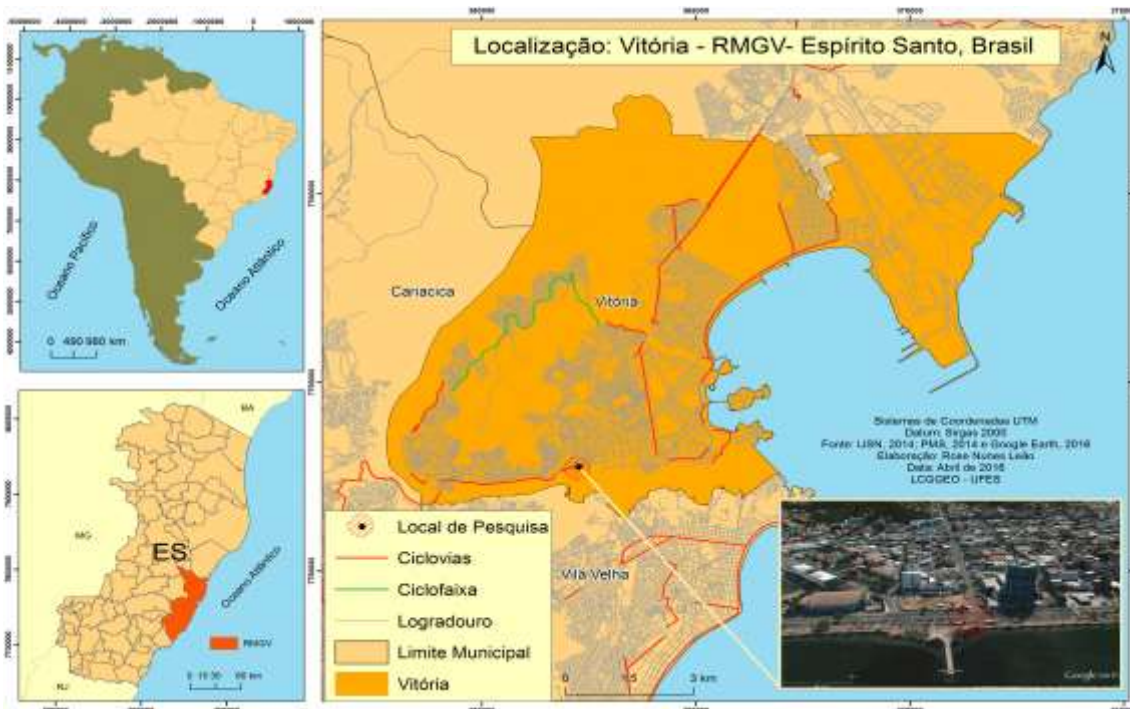


Fig.1 Localização da área de estudo de caso

No âmbito global, a indústria fordista provocou o aumento dos automóveis circulando nas vias das cidades. No Brasil e em Vitória (ES) não foi diferente. A frota de automóveis subiu substancialmente de 2001 a fevereiro de 2016, de acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). No ano de 2001, a frota de automóveis do Brasil era de 21.236.011, passando para 50.045.737 em fevereiro de 2016, representando um incremento de 135,66% ao longo dos 15 anos. No município de Vitória, o crescimento do número de automóveis passou de 69.975, em 2001, para 124.323, em 2016, representando um incremento de 77,66%. Essas diferenças refletem os resultados das políticas de priorização do modal rodoviário e o incentivo ao transporte individual em detrimento do transporte público.

Esse aumento considerável de automóveis circulando nas cidades ocasionam inúmeros distúrbios e agressividade nas pessoas, como pesquisado por Tebaldi e Ferreira (2004). Os autores constataram que os 94 condutores entrevistados (homens e mulheres) da cidade de Concórdia (SC) apontaram como os dois primeiros fatores responsáveis pela agressividade no trânsito: o nervosismo “caracterizado como uma falta de tolerância, pressa” e o estresse. (TEBALDI; FERREIRA, 2004, p. 19).

Analisando o número de óbitos causados por acidentes no trânsito no Brasil (Figura 2), fornecidos pelo Ministério da Saúde, por meio do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), percebe-se que ele é crescente no período de 1998 a 2014. Pode-se observar, nos anos de 1999 e 2000, que o número de óbitos reduziu possivelmente devido ao reflexo da criação e implantação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997). Em 2009, os óbitos caíram 1,7%, provavelmente pelo reflexo da lei seca (Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008). Já em 2013, houve uma diminuição de 5,7% no número de óbitos (após o endurecimento das regras da lei seca, com a aplicação de penalidades e multas mais severas da lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012, dentre outras medidas como instalação de radares, mais fiscalização, etc).

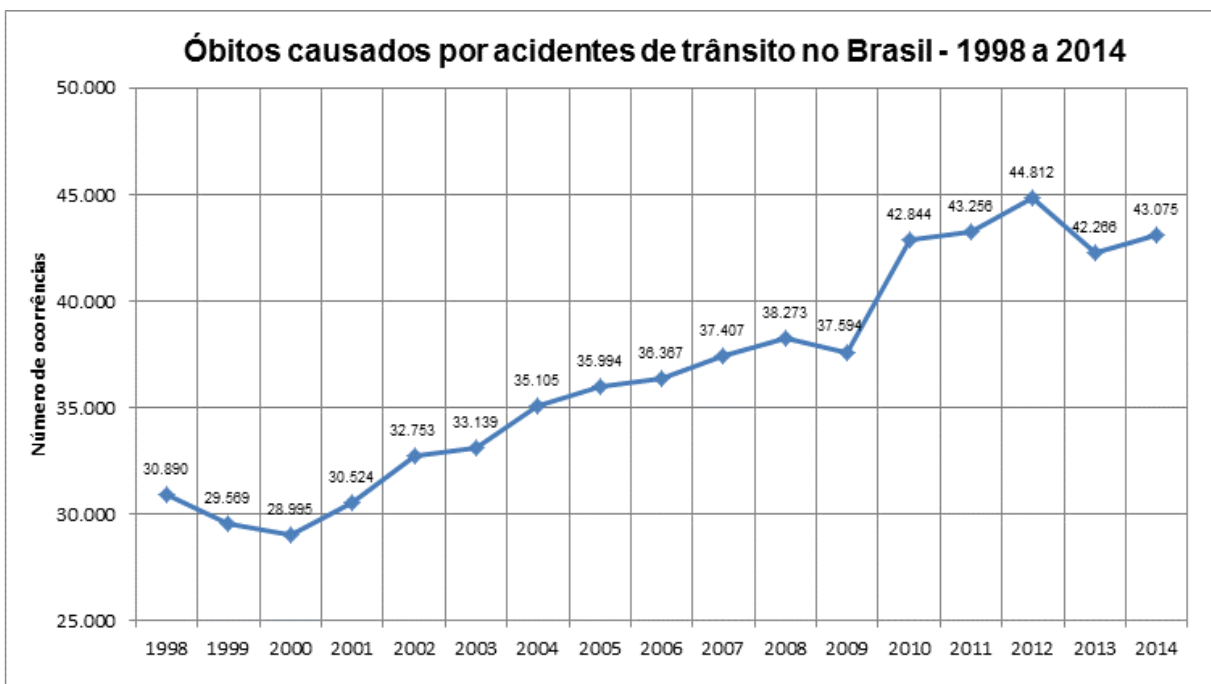


Fig. 2 Óbitos causados por acidentes de trânsito no Brasil – 1998 a 2014

Fonte: DATASUS/2016

Outro fator observado é o número elevado de poluentes atmosféricos provocados pelos escapamentos de veículos automotores. Na busca por amenizar esse impacto nas cidades, medidas de redução de circulação de automóveis – como rodízio de placas, restrição de trânsito no centro das cidades, algumas penalidades, *carsharing* e o incentivo ao uso da bicicleta – têm sido tomadas.

Nesse cenário, é importante a mudança do paradigma das políticas de mobilidade voltadas para o transporte individual para as que incluam a bicicleta e incentivem o uso do transporte público, considerando seus inúmeros benefícios, além de ser um meio de transporte barato, apropriado para curtas e médias distâncias.

O município de Vitória reúne qualidades que motivam o uso da bicicleta como meio de transporte. As condições climáticas são um desses fatores, pois o período chuvoso é curto e ocorre principalmente de outubro a dezembro (INCAPER, 2015). Outro fator é a topografia, pois, embora o seu território possua cerca de 40% de morros, o litoral é bem recortado e possui extensas áreas que foram aterradas ao longo do seu processo de urbanização, o que facilita o uso de ciclovias. Segundo o Censo (2010), a população era de 319.163 habitantes. Os dados estimados pelo IBGE (2015) apontaram um crescimento de cerca 12%, o que representa um incremento de aproximadamente 38.300 habitantes.

Dando sequência a este artigo, são identificadas as principais políticas de mobilidade nacionais e da RMGV. Em seguida é apresentada a metodologia, os dados levantados, seus resultados e as considerações finais.

2 POLÍTICAS DE MOBILIDADE

2.1 Políticas de Mobilidade Urbana no Brasil

O marco para mudança da política urbana no Brasil veio com a promulgação da Constituição de 1988, com a inserção dos artigos 182 e 183, que tratavam da questão urbana. A execução da política de desenvolvimento urbano passou para os municípios, responsáveis pelo planejamento e controle do uso do solo urbano, de acordo com as diretrizes traçadas pela União, além da obrigatoriedade do Plano Diretor para cidades com mais de 20 mil habitantes. (BRASIL, 1988).

A partir da promulgação do Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01, 10 de julho de 2001), foram estabelecidas as diretrizes para a política urbana nos níveis federal, estadual e municipal. O Estatuto da Cidade regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988 e ratificou a obrigatoriedade do Plano Diretor Municipal.

O Ministério das Cidades foi criado em janeiro de 2003. Uma de suas quatro secretarias nacionais foi a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), que passou a considerar a importância da bicicleta como meio de transporte para a sustentabilidade das cidades. Em 2004, lançou o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil. E, em 2007, o documento “Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades”, contendo informações para implantação de plano cicloviário pelos municípios.

A Lei nº 12.587/2012 estabeleceu as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Pela primeira vez uma lei federal tratou diretamente a mobilidade urbana incluindo o transporte não motorizado e ressaltando a sua importância.

2.2 Políticas de Mobilidade Urbana na RMGV

Com o aumento da mancha urbana em direção às praias de Vitória e dos municípios de Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana, o governo do estado precisou tomar medidas para melhorar a mobilidade urbana entre essas regiões.

Uma das primeiras iniciativas do governo do estado do Espírito Santo foi a elaboração do Plano de Estruturação do Espaço da Grande Vitória (PEE), concluído em 1976, com a finalidade de estabelecer o planejamento urbano do estado. O PEE permitiu o surgimento do “[...] primeiro estudo destinado a estruturar o sistema de transporte coletivo urbano, o qual, dentre outras propostas, apresentou o esboço de uma rede integrada de vias com pistas exclusivas para ônibus, cuja implantação não prosperou” (CAUS; SANTOS, 2008, p. 17). Em 1977 foi criada a Aglomeração Urbana da Grande Vitória.

Em 1985, foram realizados estudos e pesquisas de Origem e Destino nos municípios que formavam a Grande Vitória, que serviram de subsídios para a elaboração do Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória (PDTU-GV, 1985). Desse plano surgiu o Programa de Investimentos no Sistema de Transporte Coletivo da Grande Vitória (TRANSCOL), responsável pela mudança da estrutura do sistema de transportes da RMGV, que passou de uma configuração radioconcêntrica para tronco-alimentadora.

Em 1998, com a ampliação dos problemas urbanos da RMGV, o governo do estado do Espírito Santo realizou novas pesquisas de Origem-Destino. O resumo dessas pesquisas originou a publicação “Como anda nossa gente”. Esses estudos embasaram a atualização do Plano Diretor de Transporte Urbano da Grande Vitória, denominado PDTU-GV-2001.

Em 2007, foi realizada a atualização da pesquisa de Origem-Destino de 1998, cujo resumo foi publicado com o título “Como anda nossa gente hoje”. Constatou-se nessa pesquisa que o transporte individual apresentou maior participação nos municípios de Vitória e Vila Velha, enquanto que nos municípios de menor renda (Cariacica, Serra e Viana) o transporte não motorizado (a pé e bicicleta) aumentou (PDTU, 2007). Com a crise de mobilidade, o governo do estado do ES, em parceria com a Prefeitura Municipal de Vitória (PMV), buscou alternativas para melhorar a situação do intenso tráfego nas vias da RMGV e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) foi apontado como uma das possíveis soluções. O resultado das pesquisas de Origem-Destino subsidiaram o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana da Cidade de Vitória (PDTMU), que incluiu um novo Estudo de Viabilidade Técnica, Operacional, Econômica e Financeira do Sistema Metrô-Leve para a cidade de Vitória.

O governo do estado lançou, em 2012, por meio da Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas (SETOP), o Programa de Mobilidade Metropolitana (PMM) – BRT Grande Vitória. Além do BRT, o programa previu investimentos em obras viárias, melhorias no transporte coletivo, com a integração com outros modais de transporte, e criação de novos modais entre outras (ES/SETOP, 2015).

Dando continuidade ao PMM, o governo lançou o Programa Ciclovitário Metropolitano (PCM, 2013). O objetivo do programa foi fomentar o uso da bicicleta como meio de transporte na Grande Vitória e integrar a bicicleta com outros modais de transporte. (PCM, 2013). O PCM se apoia nos seguintes pilares:

Ações	Medidas a serem implementadas
Infraestrutura Ciclovitária	Investimentos em ciclovias, ciclofaixas, bicicletários nos terminais e futuramente no aquaviário e portais/estações do BRTs
Bicicletas Públicas Compartilhadas	Implantar um sistema de aluguel de bicicletas na RMGV integrada ao transporte público.
Educação e Comunicação com a sociedade	Campanhas nos veículos de imprensa em parceria com o DETRAN/ES
Ônibus BIKE GV	Ônibus para o transporte das bicicletas e ciclistas.
Mapas das ciclorrotas da Grande Vitória	Elaborar um mapa contendo as ciclovias e ciclofaixas e as ciclorrotas mais seguras para a circulação dos ciclistas.

Quadro 1 – Bases que sustentam o Programa Ciclovitário Metropolitano

Fonte: ES/2015

Das ações apontadas anteriormente, em relação à infraestrutura ciclovitária, a PMV recuperou e construiu novas ciclovias, passando de 26km para 30km. Foi lançado edital para a construção de aproximadamente 300 suportes para fixação de bicicletas em órgãos públicos estaduais, com objetivo de fomentar o uso das bicicletas por funcionários públicos e usuários de serviços ofertados pelo estado, como a sede do Corpo de Bombeiros, da administração direta do estado e em alguns hospitais e escolas.

A PMV apresentou em seu portal eletrônico (<<http://www.vitoria.es.gov.br/>>) o projeto de compartilhamento de bicicletas denominado “BIKE Vitória”, inaugurado em maio de 2016

por empresas contratadas via licitação. O projeto conta atualmente com 11 estações de compartilhamento no município de Vitória.

Desde novembro de 2013 o ônibus BIKE GV opera transportando ciclistas e suas bicicletas entre os municípios de município de Vitória e Velha. A travessia de ciclistas pela 3ª ponte é proibida, em função da falta de segurança e espaço viário adequado para estes deslocamentos. No primeiro ano de funcionamento, o ônibus BIKE GV transportou mais de 50 mil ciclistas (ESHOJE, 2014).

O Governo do Estado, em parceria com o Instituto Jones dos Santos Neves, entregou em dezembro de 2014, o “Mapa de Ciclorrotas”, contendo mapeamento georreferenciado de todas as ciclovias, ciclofaixas e as ciclorrotas mais seguras para a circulação da RMGV, cuja elaboração incluiu a participação de ciclistas e cicloativistas (IJSN, 2014).

3 METODOLOGIA

Para verificar a percepção que os usuários de bicicletas possuem das ações necessárias ou efetivadas pelo poder público e identificar seu perfil, foram utilizados os resultados das entrevistas realizadas em 2012 e dados levantados em 2015.

As pesquisas de 2012 foram realizadas pela PMV. Foi aplicado um questionário contendo 24 perguntas sobre a situação socioeconômica dos ciclistas, características das viagens e percepção das políticas públicas. Foram entrevistados 19 ciclistas.

Em 1 de dezembro de 2015 foi realizada pela autora principal deste artigo uma pesquisa de campo a fim de atualizar e verificar as mudanças de comportamento dos usuários ocorridas no período compreendido entre 2012 e 2015. Foi elaborado um questionário contendo 19 perguntas. Foram entrevistados 60 ciclistas aleatoriamente no mesmo local de pesquisa de 2012. Após a tabulação dos dados, foram realizadas as análises estatísticas (descritiva e comparativa).

Ambas as entrevistas foram realizadas no período das 16h30 às 19h, na interseção da Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes com a Av. Paulino Muller, em Vitória (ES). As entrevistas de 2012 foram realizadas no dia 5 de junho de 2012 (Figura 01).

Com a finalidade de identificar se houve mudança entre as informações dos anos de 2012 e 2015, para as variáveis do estudo foi realizado o teste qui-quadrado. Utilizou-se o valor $p=0,5$ (nível de significância). Sempre que p for menor que 0,5 existe diferença entre os dois anos estudados. A única diferença estatística encontrada foi na variável motivo da viagem. O teste não foi realizado para as variáveis com muitas categorias.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

As respostas obtidas nas entrevistas das duas pesquisas (2012 e 2015) produziram os resultados que foram analisados a seguir.

Na pesquisa de 2012 foram entrevistados 19 ciclistas e, na de 2015, 60 ciclistas. Percebeu-se um aumento de 41 ciclistas nos três anos, o que equivale a um incremento de 216% ciclistas.

Conforme observado na Tabela 1, dos 19 ciclistas entrevistados em 2012, 18 eram do sexo masculino e apenas 1 era do sexo feminino. Dos 60 ciclistas entrevistados em 2015, 51 eram do sexo masculino e 9 do sexo feminino, demonstrando que, em ambos períodos pesquisados, o sexo masculino foi predominante. O uso da bicicleta pelo sexo feminino mostrou-se pequeno, sendo mais provável de ser realizado para o lazer. A ciclovia de lazer criada para funcionar aos domingos e feriados provavelmente pode ter reflexo no uso de bicicletas pelo sexo feminino.

Tabela 1 – Ciclistas segundo o sexo

Sexo	Nº em 2012	%	Nº em 2015	%
Masculino	18	94,74	51	85
Feminino	1	5,26	9	15
TOTAL	19	100,00	60	100

Na Tabela 2, foi demonstrado que a faixa etária predominante está entre os 21 aos 35 anos, com 8 ciclistas em 2012 e 27 ciclistas em 2015. Em seguida aparece a faixa etária dos 36 aos 50 anos, com 4 ciclistas em 2012 e 19 em 2015, representando um aumento de mais de 200% de ciclistas no intervalo de três anos. Um dos fatores que influenciam a mobilidade dos ciclistas é a idade. Os mais jovens (crianças) usam pouco a bicicleta e sempre acompanhados por adultos. Os mais idosos a utilizam menos que os jovens por questões de segurança. O uso da bicicleta é mais frequente nas idades das pessoas que estudam ou trabalham. A inauguração da ciclovia do Cais do Porto, no centro de Vitória (2015) e o ônibus BIKE GV, podem ter contribuído para o aumento no uso da bicicleta nos dois períodos das pesquisas.

Tabela 2 – Ciclistas segundo a faixa etária

Faixa Etária	2012	%	2015	%
0 a 12 anos	1	5,26	0	0
13 a 20 anos	3	15,79	6	10
21 a 35 anos	8	42,11	27	45
36 a 50 anos	4	21,05	19	31,67
51 a 65 anos	3	15,79	7	11,67
Mais que 65 anos	0	0,00	1	1,67
TOTAL	19	100,00	60	100

Com os dados da Tabela 3 pode-se constatar que a maioria dos ciclistas entrevistados trabalha: 16 (2012) e 48 (2015). O uso da bicicleta pelos entrevistados na condição de aposentados é mínimo, possivelmente pela insegurança nas vias ou pelas condições precárias de algumas ciclovias da cidade de Vitória. Observou-se um incremento de 200% no uso da ciclovia pelos trabalhadores. A construção da ciclovia do Cais do Porto (Centro de Vitória) possibilitou maior segurança aos ciclistas, pois permitiu a integração, desde o Centro de Vitória, com algumas ciclovias.

Tabela 3 – Condição funcional dos ciclistas

Condição Funcional	2012	%	2015	%
Trabalha	16	84,21	48	80,00
Não trabalha	1	5,26	5	8,33
Estudante	1	5,26	5	8,33
Aposentado	0	0	2	3,33
Outro	1	5,26	0	0
TOTAL	19	100,00	60	100

As tabelas de 4 a 7, a seguir, contêm questões que o entrevistado poderia dar mais de uma resposta. Sendo assim, o número total de ocorrências é superior aos 19 respondentes do ano de 2012 e dos 60 do ano 2015.

O cálculo do qui-quadrado determinou uma diferença estatística com o p-valor de 0,0167 em relação ao motivo que o entrevistado teve para utilizar a bicicleta em suas viagens. Isso significa que ao longo dos três anos ocorreram mudanças no motivo de uso das bicicletas pelos ciclistas, o que pode ser observado nos resultados dos dois anos pesquisados na Tabela 4. Em 2012, a maioria dos entrevistados (12 ciclistas) usava a bicicleta para o trabalho (60% do total). O lazer vem logo depois, com 25% do total. Em relação ao ano de 2015, foi observado que o lazer e o trabalho dividem as respostas dos ciclistas, com 38 pessoas em cada motivo. Logo em seguida, aparece a variável saúde, com 36 respondentes. Comparando os dois períodos, observou-se que, em 2015, houve um incremento na opção de uso da bicicleta para lazer. A criação da Rua de Lazer (2012), com a implantação uma ciclovia operacional aos Domingos e feriados, ligando o final da praia de Camburi ao Tancredão, no Centro de Vitória pode ter contribuído para o aumento na variável lazer.

Tabela 4 – Motivo das viagens dos ciclistas

Motivo das viagens dos ciclistas	2012	%	2015	%
Lazer	5	25,00	38	24,84
Trabalho	12	60,00	38	24,84
Estudos	1	5,00	13	8,50
Compras	0	0,00	10	6,54
Assuntos Pessoais	2	10,00	9	5,88
Moradia	0	0,00	0	0,00
Melhorar a Saúde	0	0,00	36	23,53
Outro Motivo.	0	0,00	9	5,88
TOTAL	20	100,00%	153	100,00

A economia foi a principal causa do uso da bicicleta como meio de transporte, demonstrada na Tabela 5. Esse fator foi considerado o mais relevante nos dois períodos da pesquisa, 9 ciclistas (2012) e 28 ciclistas (2015). O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2011), constatou que para a parcela da população economicamente ativa sem carteira assinada o valor da tarifa cobrada pelo transporte público pesa na escolha do modo de transporte. Vitória ocupou o 13º lugar entre as capitais com tarifas de transporte público mais cara do país, em 2015, de acordo com Portal VIATROLEBUS (<http://viatrolebus.com.br/>).

Tabela 5 – Por que usa a bicicleta?

Por que usa bicicleta?	2012	%	2015	%
Economia	9	34,62	28	28
O ônibus não satisfaz	7	26,92	19	19
Mora próximo ao trabalho	1	3,85	2	2
Conforto	1	3,85	9	9
Flexibilidade de horário	4	15,38	20	20
Outro Motivo	4	15,38	22	22
TOTAL	26	100,00	100	100

Na Tabela 6 pode ser verificado que o maior problema enfrentado pelos ciclistas em 2012 era o trânsito, pois como a maioria das ciclovias e ciclofaixas existentes não têm continuidade eles são obrigados a dividir as vias com os outros veículos. A ciclovias garante a segurança do seu usuário e a ausência de ciclovias foi apontada pelos entrevistados como o segundo maior problema enfrentado por eles. Em 2015, com o aumento de ciclistas circulando nas ciclovias e ciclofaixas, o maior problema que os mesmos identificaram foi a ausência de ciclovias (31 ciclistas). O trânsito também foi apontado como problema, mas, nesse caso, foi pontuado o desrespeito dos motoristas para com os ciclistas.

Tabela 6 – Problemas enfrentados pelos ciclistas no seu trajeto

Qual o maior problema enfrentado no seu trajeto?	2012	%	2015	%
Trânsito	10	27,03	7	4,29
Ausência de iluminação pública	1	2,70	10	6,13
Ausência de segurança	2	5,41	19	11,66
Ausência de ciclovias	9	24,32	31	19,02
Motoristas não respeitam ciclistas	5	13,51	30	18,40
Buracos na rua	3	8,11	1	0,61
Sarjetas danificadas	1	2,70	1	0,61
Cruzamentos perigosos	3	8,11	0	0,00
Ausência de espaço p/ bicicletas	2	5,41	0	0,00
Ausência de lugar p/estacionar	0	0,00	18	11,04
Falta de sinalização	0	0,00	17	10,43
Falta de educação do ciclista	0	0,00	2	1,23
Ciclovias desorganizadas e inadequadas	0	0,00	2	1,23
Conflito com pedestres	0	0,00	18	11,04
Falta de integração entre as ciclovias	0	0,00	5	3,07
Falta de manutenção das ciclovias	0	0,00	1	0,61
Ciclovias na contramão	0	0,00	1	0,61
Não vê problemas	1	2,70	0	0,00
TOTAL	37	100,00	163	100,00

Quando as respostas são comparadas percebeu-se que a preocupação com o trânsito migrou para a falta de respeito dos motoristas e a exigência de mais ciclovias ganhou destaque. Nesses três anos de intervalo da pesquisa foram realizados investimentos em ciclovias e ciclofaixas, o que permitiu mais segurança aos ciclistas e o estímulo ao uso da bicicleta. Com o aumento de mais de 200% ciclistas circulando nesses três anos, entende-se o anseio por mais ciclovias e as existentes atualmente ainda são insuficientes. O mapa com ciclorrotas foi lançado em 2014, garantindo caminhos mais seguros para os ciclistas, no entanto não foi citado pelos ciclistas entrevistados.

De acordo com a Comissão Europeia (apud FRANCO, 2012), as condições climáticas estão relacionadas dentre os fatores que influenciam na decisão de usar ou não a bicicleta como meio de transporte. Percebe-se que a chuva e o calor não foram citados nas duas pesquisas, o que evidencia que tais fatores não são empecilho para pedalar em Vitória.

Os números demonstram (Tabela 7) que em 2012 a melhoria mais citada pelos entrevistados foi a construção de vias mais largas e melhores. Em 2015, foi a implantação de ciclovias e ciclofaixas. Comparando-se os dois períodos da pesquisa, a implantação de ciclovias, a manutenção e mais respeito dos motoristas aos ciclistas encontram-se nas melhorias mais citadas. Mesmo com investimentos em infraestrutura cicloviária pelos órgãos públicos, foi identificado que as ciclovias existentes não atendem à demanda dos ciclistas.

Tabela 7 – Melhorias solicitadas pelos ciclistas para o seu trajeto

O que você acha que é necessário para melhorar seu trajeto?	2012	%	2015	%
Vias mais largas e melhores	6	17,14	0	0
Manutenção	4	11,43	32	13,17
Melhor segurança/policiamento	5	14,29	23	9,47
Mais espaços para ciclistas	2	5,71	19	7,82
Mais respeito dos motoristas aos ciclistas	4	11,43	31	12,76
Mais respeito dos pedestres aos ciclistas	5	14,29	4	1,65
Mais respeito dos ciclistas com os motoristas	0	0,00	1	0,41
Melhorar sinalização das vias	2	5,71	31	12,76
Implantar estacionamentos para bicicletas	2	5,71	18	7,41
Conscientizar motoristas sobre leis trânsito	1	2,86	35	14,40
Implantar ciclovias e ciclofaixas	4	11,43	43	17,70
Integração com outros meios de transportes	0	0,00	1	0,41
Integração das ciclovias entre os municípios	0	0,00	3	1,23
Vestíários e chuveiros nos locais de trabalho	0	0,00	2	0,82
TOTAL	35	100	243	100

O BIKE Vitória (sistema de compartilhamento de bicicletas), criado para melhorar a mobilidade por bicicletas, apontou em seu portal (<<http://www.bikevitoria.com/>>) que até o dia 25 de junho de 2016 já foram realizadas 15.135 viagens, o que é um número

significativo. Estão sendo construídos bicicletários em alguns órgãos públicos do município de Vitória, o que pode estimular o uso da bicicleta para o trabalho. No primeiro ano de funcionamento, o ônibus BIKE GV transportou mais de 50 mil ciclistas. (ES, 2014).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É inegável a importância que a bicicleta vem adquirindo na atualidade para o desenvolvimento sustentável das cidades. É preciso que o poder público identifique as necessidades da população para o planejamento de suas políticas.

As pesquisas realizadas nos anos de 2012 e 2015, no município de Vitória (ES), permitiram traçar o perfil dos ciclistas entrevistados. Foi observada em ambos os períodos que maioria é do sexo masculino, está na faixa entre 21 e 50 anos, trabalha, usa a bicicleta para trabalhar ou para o lazer e o principal motivo pelo qual a usa é por questões de economia.

Em relação à percepção que os entrevistados possuem das ações implementadas pelos órgãos públicos para o modal cicloviário, foi constatado pelas respostas, que percebem a falha no planejamento público, apontando vários problemas por eles enfrentados que são passíveis de solução.

A construção de ciclovias é sem dúvida o que os ciclistas mais percebem que faltam em seus trajetos. Vitória possui aproximadamente 30km de ciclovias/ciclofaixas construídas e situadas nos bordos do município de Vitória, não havendo conexão entre elas e nem aos bairros do município, o que pode ser visualizado na Figura 1. A PMV tem veiculado nos diversos meios de comunicação que pretende implantar mais ciclovias. É um caminho, mas ainda não é o suficiente.

Observa-se também a necessidade de ouvir o usuário das ciclovias para saber sua opinião, necessidades e sugestões. O novo PDU de Vitória (2016-2026) está em fase de elaboração e a PMV vem promovendo encontros para ouvir da população, instituições e grupos organizados sugestões para serem incluídas na sua redação.

A crise da mobilidade já é uma realidade e andar de bicicleta é uma tendência do mundo globalizado. E por isso os gestores públicos devem estar atentos a essa demanda coletiva das cidades, não somente inserindo campanhas de desestímulo ao uso do automóvel, como também contribuindo com a infraestrutura para que isso se torne possível, inclusive com a integração dos modais. É preciso retornar a rua aos cidadãos.

Além disso, é incontestável a percepção que os ciclistas possuem da falta de segurança encontradas no seu percurso. Apesar das campanhas educativas, é preciso haver uma mudança cultural entre os usuários do trânsito, o que não é uma tarefa simples, mas sim de longo prazo.

6 REFERÊNCIAS

BRASIL. (1988). Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, Senado Federal: Centro Gráfico. Brasília, DF.

BRASIL, (2016). **Dados do DATASUS**. Ministério da Saúde. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205>>. Acesso em: 4 abr. 2016.

Caus, A. L. e Santos, J.F.D. dos. (2008). A rota do transporte coletivo. **Revista do COMDEVIT**. Ano I (01). Vitória.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito (2016). Serviços Online; **Estatísticas de Frota**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota2016.htm>>. Acesso em: 4 abr. 2016.

ESHOJE. (2014). **BIKE GV: mais de 50 mil ciclistas transportados em um ano**. Disponível em: <http://www.eshoje.jor.br/_conteudo/2014/11/noticias/grande_vitoria/24171-bike-gv-mais-de-50-mil-ciclistas-transportados-em-um-ano.html>. Acesso em: 04 abr. 2016. Vitória.

Franco, L. P. C. (2012). **Perfil e demanda dos usuários de bicicletas em viagens pendulares**. 2012. 149f. Dissertação (Mestrado em Ciências em Engenharia dos Transportes). Programa de Pós-graduação em Engenharia dos Transportes. IME. Rio de Janeiro.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO/Secretaria de transporte urbano. (2007). **Como anda nossa gente hoje**. Vitória.

_____. (2012). **Programa de Mobilidade Metropolitana é apresentado em evento nacional**. Disponível em: <<http://setop.es.gov.br/programa-de-mobilidade-metropolitana-e-aprese>>. Acesso em: 4 abr. de 2016. Vitória.

_____. (2013). **Governo do ES apresenta Programa Cicloviário Metropolitano. Vitória, 2013**. Disponível em: <http://setop.es.gov.br/governo-do-es-apresenta-programa-cicloviario>. Acesso em: 4 abr. de 2016. Vitória.

_____. (2015). **Balço 2015**. Disponível em:< <http://setop.es.gov.br/projetos-e-obras>>. Acesso em: 1 abr. 2016. Vitória.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). **Sinopse do Censo Demográfico de 2010**. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6&uf=00>>. Acesso em 4 abr. 2016.

INCAPER. Instituto Capixaba de Pesquisa, Assistência Técnica e Extensão Rural. **Média Mensal da Precipitação e de Dias Chuvosos no período de 1976 a 2012**. Disponível em: <http://hidrometeorologia.incaper.es.gov.br/?pagina=vitoria_sh>. Acesso em: 11 jun. 2015.

IPEA. (2011). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **O Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS)**. Brasília.

Tebaldi, E. e Ferreira, V.R.T. (2004). Comportamentos no trânsito e causas da agressividade. **Revista de Psicologia da UnC**. Vol.2 (1), p.15-22. Santa Catarina.

VIATROLEBUS. (2015). **A mais cara e a mais barata tarifa de ônibus das capitais Brasileiras**. Disponível em: < <http://viatrolebus.com.br/2015/06/a-mais-cara-e-a-mais-barata-tarifa-de-onibus-das-capitais-brasileiras/>>. Acesso em: 25 jun. 2016. São Paulo.