



USP ESALQ – ACESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Estadão

Data: 31/08/2015

Caderno/Link: A13

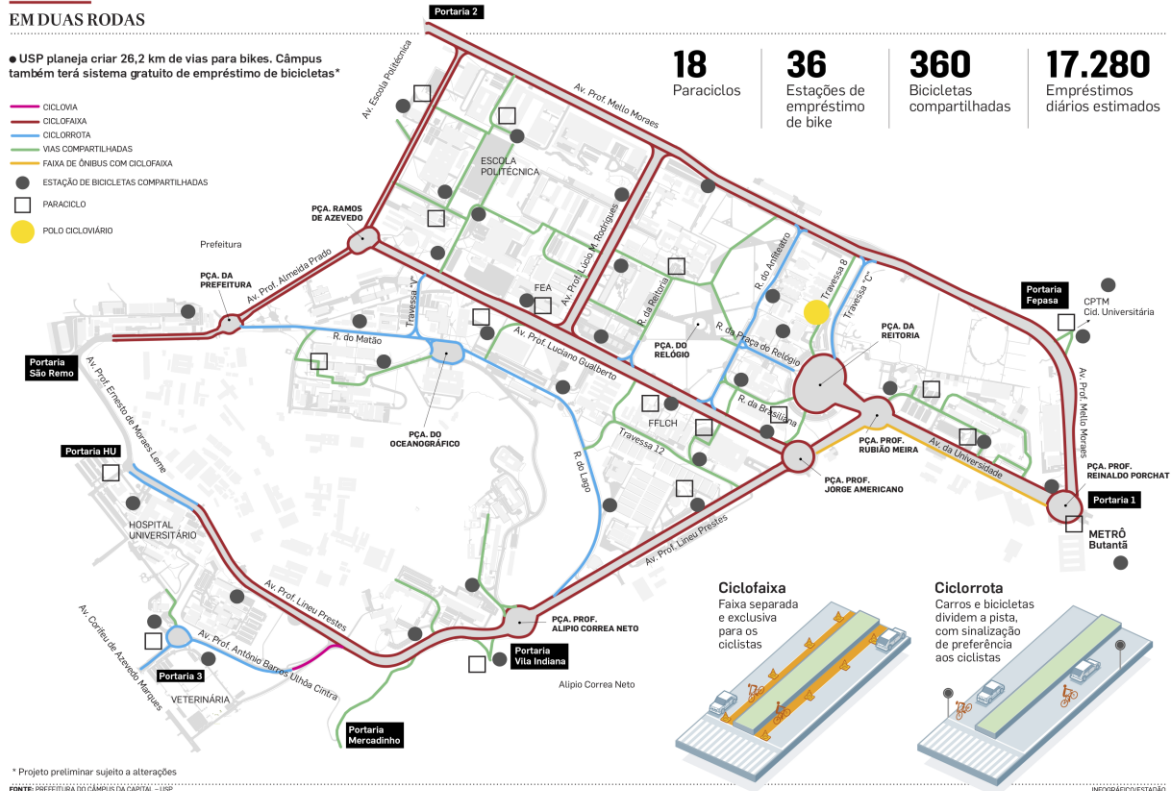
Assunto: USP terá 26,2 km de vias para ciclistas e empréstimo gratuito de bicicleta

USP terá 26,2 km de vias para ciclistas e empréstimo gratuito de bicicletas

EM DUAS RODAS

● USP planeja criar 26,2 km de vias para bikes. Câmpus também terá sistema gratuito de empréstimo de bicicletas*

- CICLOVIA
- CICLOFAIXA
- CICLORROTA
- VIAS COMPARTILHADAS
- FAIXA DE ÔNIBUS COM CICLOFAIXA
- ESTAÇÃO DE BICICLETAS COMPARTILHADAS
- PARACICLO
- POLO CICLOVIÁRIO



Ciclofaixa
Faixa separada e exclusiva para os ciclistas

Ciclorrota
Carros e bicicletas dividem a pista, com sinalização de preferência aos ciclistas

* Projeto preliminar sujeito a alterações
FONTE: PREFEITURA DO CÂMPUS DA CAPITAL / USP

Victor Vieira

Quem pedala diariamente no câmpus da Universidade de São Paulo (USP) terá alívio na disputa por espaço. A Cidade Universitária, no Butantã, vai ganhar uma rede de 26,2 quilômetros de ciclofaixas e cicloviárias. E a falta de bicicleta própria não será problema: também é previsto um sistema gratuito de empréstimo de bikes a alunos, professores e funcionários. Para alavancar o transporte em duas rodas no câmpus, segundo ciclistas, também é preciso resolver outros problemas, como a falta de segurança.

A maior parte dos caminhos para bikes, segundo o projeto preliminar da prefeitura do câmpus, será formada por ciclofaixas. A primeira, de 2,6 quilômetros, foi inaugurada em fevereiro, próxima do portão 1, onde a universidade também fez uma faixa exclusiva de ônibus. A ideia é continuar a adaptação das vias entre o fim deste ano e o início de 2016, para terminar outra etapa até o próximo ano letivo, que começa em março.

"Alunos, professores e funcionários da USP, quando dirigem, respeitam mais o ciclista. Mas como o câmpus é lugar de passagem, o motorista de fora nem sempre faz o mesmo", reclama Simone Vidigal, de 38 anos, especialista de laboratório do Instituto de Biociências, que pedala desde 2001 na Cidade Universitária por lazer. Moradora da região, ela ainda economiza tempo com as pedaladas. "De carro, gasto pelo menos 20 minutos até o trabalho. De bicicleta, são 15", conta a servidora. Não há prazo de conclusão

Velocidade no câmpus cairá de 50 km/h para 40

● Como ocorreu no restante da capital paulista, a Cidade Universitária também vai andar mais devagar: todas as vias terão a velocidade máxima reduzida de 50 km/h para 40 km/h. A medida, com o objetivo de diminuir a quantidade e a gravidade dos acidentes, já foi feita como teste no trecho onde está a faixa exclusiva de ônibus. Em alguns pontos, ainda é estudada a instalação de lombadas eletrônicas.

Não são previstas outras vias segregadas para transporte público, segundo a prefeitura do câmpus. O órgão afirma que, com as mudanças, não haverá perda de estacionamento, mas realocação e mudanças de regras. No ano passado, a USP cogitou levar agentes da CET para atuar no trânsito local, mas a proposta não avançou. / V.V.

nem orçamento do projeto. Em um cenário de restrição financeira, a USP busca parcerias com a iniciativa privada para tirar toda a proposta do papel.

Depois das ciclofaixas, será delimitada uma rede de 9,3 quilômetros de caminhos cicláveis – vias menores onde bikes e carros vão compartilhar o mesmo espaço. Nas vias de uso misto, haverá sinalização sobre o direito da bicicleta de trafegar com segurança. "Vai beneficiar a saúde de todos e fazer com que nosso câmpus reduza a emissão de gases estufa", diz Tércio Ambrizzi.

zi, prefeito da Cidade Universitária. O planejamento técnico teve apoio da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Compartilhado. O sistema de empréstimo também será entregue aos poucos, acompanhando os estágios da malha cicloviária. Haverá 36 estações espalhadas pelo câmpus, com 360 bicicletas disponíveis. Vai operar 24 horas – também aos fins de semana –, permitindo o uso da bike por meia hora a cada empréstimo para alunos, professores e funcionários. O modelo será batizado de Pedalusp, mesmo nome do projeto de compartilhamento de bikes no câmpus testado em 2011 e 2012.

Ainda são previstos um polo cicloviário perto da Praça da Reitoria, com oficina e venda de peças, e 18 paraciclos na Cidade Universitária. Por enquanto, muitos têm de amarrar as bikes em postes, árvores ou escadas.

"Deixei a bicicleta amarrada em um corrimão, com trava. Quando voltei, não estava mais lá", relata o aluno de Biologia Vitor Crupe, de 21 anos, assaltado neste mês. Segundo ele, as câmeras do prédio ao lado não estavam funcionando. "Minha namorada e alguns colegas ficaram com medo."

Para combater a insegurança, a previsão é de instalar cerca de 600 câmeras na Cidade Universitária. "Além desse monitoramento eletrônico, haverá um esquema de segurança pelas vias com a nossa guarda e a Polícia Militar", explica Ambrizzi. A USP está implementando neste ano um modelo de policiamento comunitário, feito por um grupo de 80 a 120 PMs.

Embora já tenha sofrido um

acidente dentro da USP, Crupe acredita que a competição com os automóveis é menos agressiva no câmpus. "Um carro passou perto de mim e desviou. Cai porque minha bicicleta bateu no meio-fio, mas não foi nada grave." A Prefeitura do câmpus promete fazer campanhas de conscientização, além de instalar placas e sinalizações nas vias. "Até por ser uma universi-

dade, temos a obrigação de educar sobre esse convívio no trânsito", aponta Ambrizzi. O roubo e o acidente não desanimaram Crupe. "Vou comprar bicicleta usada. Sinto falta de pedalar."

O pesquisador Rolf Cohn, de 52 anos, é contrário às mudanças. "Os pedestres e os ciclistas não respeitam os automóveis", critica. "Não adianta fazer faixas se ninguém vem de bicicleta

para a USP. Ficamos em um local isolado." Para ele, a malha cicloviária vai aumentar a frequência somente de ciclistas de treino, que aparecem principalmente aos sábados.

Câmpus da universidade terá limites e regras para esportistas
Pág. A15

INFOGRÁFICO/ESTADÃO