

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	2
2. PESQUISAS COM USUÁRIOS	5
3. A VIABILIDADE DOS LOCAIS	10
4. MARCO LEGAL E A POSSIBILIDADE DA SINERGIA COM O BIKE RIO E ESTABIKE	28
5. RELAÇÕES INSTITUCIONAIS E PARCERIAS	30
6. OS LAYOUTS DAS ESTAÇÕES DE CICLOCONVENIÊNCIAS	32
7. CONCLUSÕES	33
ANEXOS	

1. INTRODUÇÃO

O GTT Estação de Cicloconveniências foi solicitado à Fundação João Goulart (FJG) pelo Secretário Municipal de Transportes, Sr. Rafael Picciani, e é composto pelos seguintes Líderes Cariocas: Airton Melgaço Lima (SMAC), Catia Poyares (CET-RIO), Eloir de Oliveira Faria (SMTR), Marly Souza Andrade (SMDS) e Valéria Magiano Hazan (SMU). O projeto teve início em 09/07/2015 e término em 08/01/2016.

A proposta para viabilizar as estações de Cicloconveniências surgiu do trabalho final do curso de Gestores da PCRJ, da 1ª Turma de Líderes Cariocas, no âmbito da COPPEAD em 2012, elaborado por Cláudia Reis (SME), Eloir de Oliveira Faria (SMTR) e Valéria Magiano Hazan (SMU).

Essa mesma proposta foi apresentada para votação popular por ocasião do PMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável) e, entre as 10 propostas mais votadas no *Desafio Agora Rio – Mobilidade Urbana*, organizado pelo LabRio, ficou em 3º lugar, com 1184 votos, com a denominação de “Melhorar infraestrutura para ciclistas”, conforme imagem do relatório, copiada abaixo.

Melhorar infraestrutura para ciclistas

Votos: 1184

Resumo:

Requalificar as ciclovias da cidade, criar um sistema de manutenção contínuo e instalar mais bicicletários e estações de cicloconveniências (com chuveiros, vestiários e equipamentos de manutenção)

Descrição:

Este projeto visa melhorar e criar novas estruturas de apoio ao deslocamento por bicicletas na cidade, para torná-lo mais atrativo e confortável.

Consiste na criação de projetos para melhoria e criação de infraestruturas de apoio, que possam conter:

- Vestiários e chuveiros;
- Novos bicicletários em estações de transporte e espaços ocupados por carros;
- Incentivo a reserva de vagas para bicicletas em estacionamentos;
- Melhoria e revisão de requisitos para bicicletários existentes;
- Equipamentos para manutenção de bicicletas;
- Guarda-volumes.

O GTT teve como objetivo elaborar anteprojeto de adaptação/construção e operação de instalações denominadas “estações de Cicloconveniências” e de bicicletários nos terminais (existentes e projetados), ao longo e nas áreas de entorno de corredores BRT e integrá-los ao BUC (Bilhete Único Carioca).

Essas estações visam contribuir para a integração intermodal BRTs-ciclovias, através da ampliação dos serviços para os ciclistas e, conseqüentemente, promover a redução da emissão de poluentes e a melhoria da saúde dos usuários, ao disponibilizar um kit de serviços de acordo com a demanda local.

Foram definidas as seguintes entregas nas respectivas datas, no Termo de Abertura do GTT:

- 1- Pesquisa de opinião em estações dos BRTs Transoeste e Transcarioca - 31/08/2015;
- 2- Relatório do marco legal e da possibilidade de sinergia com o Bike Rio e Estabike - 30/09/2015;
- 3- Anteprojeto das estações de Cicloconveniências integradas aos BRTs - 08/01/2016.

Para que essas entregas fossem realizadas, foram definidas as seguintes atividades:

a) Pesquisa de opinião

- ✓ Pesquisa em dez estações do BRT Transcarioca, em datas e horários pré selecionados, com formulário elaborado pelos integrantes do GTT, com o objetivo de definir o perfil do cliente das cicloconveniências.
- ✓ Tabulação dos resultados
- ✓ Análise dos resultados para subsidiar decisões de escolhas dos locais e serviços oferecidos

b) Marco legal e sinergia com Bike Rio e Estabike

- ✓ Estudar a legislação pertinente a concessões e parcerias público privadas
- ✓ Estudar os editais de licitações do Bike Rio e Estabike
- ✓ Verificar possibilidade de implantar estações do Bike Rio (aluguel de bicicletas) no entorno de estações e terminais a serem contemplados no projeto.
- ✓ Verificar se o projeto do Estabike pode ter sinergia com o presente projeto

c) Anteprojeto das estações de Cicloconveniências

BRT Transoeste

- ✓ Atualização do estudo de 2012 para o BRT Transoeste, contemplando a revisão das estações selecionadas, layout, viabilidade de inclusão de pelo menos 3 Terminais fechados(*): Margarça, Mato Alto e Curral Falso
- ✓ Verificar as condições de acessibilidade e segurança do ciclista ao Terminal Alvorada
- ✓ Verificar as condições de acessibilidade e segurança do ciclista junto às estações de Cicloconveniências
- ✓ Identificar a atual rede cicloviária no entorno do Transoeste
- ✓ Mapear a rede cicloviária no entorno do BRT Transcarioca

BRT Transcarioca

- ✓ Identificar as estações que possuem espaço suficiente para a construção de estações de cicloconveniências em áreas públicas;
- ✓ Verificar as condições de acessibilidade e segurança do ciclista junto às estações de cicloconveniência
- ✓ Estudar a viabilidade de incluir os terminais Taquara (T. Fechado), Tanque, Madureira e Fundão
- ✓ Identificar a demanda de estacionamento de bicicletas nas estações
- ✓ Identificar quais estações possuem espaço suficiente para a construção de estações de cicloconveniências em áreas públicas
- ✓ Verificar a viabilidade a propriedade dos locais escolhidos: terrenos remanescentes de desapropriação e praças

d) Integração Tarifária

- ✓ Identificar com a Fetranspor a viabilidade econômica de pagamento do estacionamento com o Bilhete Único Carioca ou com outros cartões
- ✓ Identificar a viabilidade técnica para a integração

e) Viabilidade econômica

- ✓ Verificar se o modelo de negócio do estudo de 2012 se aplica às condições atuais. Modelo de negócio adotado no estudo de 2012: concessão para exploração de publicidade em espaço público (nas estações e nas bicicletas alugadas), em troca da prestação dos serviços de cicloconveniência
- ✓ Estudar o tipo de modelo de negócio das estações a serem implantadas nos Terminais. Os terminais terão licitação própria, podendo ser independentes da licitação Cicloconveniências.
- ✓ Definir custos unitários.

Durante o desenvolvimento dos trabalhos, algumas dessas atividades não prosperaram como idealizado inicialmente, em função de novas informações e negociações com os atores envolvidos. Uma delas foi a viabilidade de incluir Terminais (Margarça, Mato Alto, Curral Falso, Taquara, Tanque, Madureira, Alvorada e Fundão).

Após visita aos terminais, o GTT reuniu-se com representantes da Secretaria Municipal de Transportes para conhecer os projetos que estão sendo desenvolvidos para os Terminais. Verificou-se que esses terminais terão banheiro e lojas e que os bicicletários serão operados, por força de contrato, pelos Consórcios das Empresas de Transporte. Assim, não cabem estações de Cicloconveniências nos terminais e o GTT se ofereceu à SMTR para auxiliar no desenvolvimento do projeto dos bicicletários.

Uma recomendação dada à SMTR foi não instalar bicicletários no Terminal Alvorada, devido às condições de acessibilidade e segurança do ciclista e do pedestre. Somente haverá essa condição se os ciclistas conduzirem suas bicicletas desmontados de suas bicicletas pelas passarelas de pedestres. Como essas passarelas encontram-se saturadas nos horários de pico, isso iria prejudicar a circulação dos pedestres. A necessidade do ciclista poderá ser atendida em estação a ser proposta nas proximidades do Terminal Alvorada.

4

Para o terminal do Fundão, após visita, não verificou-se potencial para estações de cicloconveniências, uma vez que não há grande número de residências na Ilha do Fundão. Assim, o potencial para este terminal pode ser a instalação de sistema de bicicleta pública. Em contato com a UFRJ e com ONG Transporte Ativo, identificou-se que há projeto de instalação de bicicleta pública (conforme projeto em anexo) e que foi realizada pesquisa sobre a demanda local. Essa informação foi repassada aos colegas da Prefeitura que gerenciam o Bike Rio, de modo a verificar a viabilidade de contemplar a Ilha do Fundão em nova licitação.

Nos capítulos seguintes, serão apresentadas as seguintes etapas estudadas pelo GTT ao longo dos seis meses de trabalho:

- ✓ Pesquisa com os usuários;
- ✓ Viabilidade dos locais apontados nas pesquisas;
- ✓ Modelos de editais estudados;
- ✓ Relações institucionais e parcerias;
- ✓ Layouts para as estações de cicloconveniências

2. PESQUISAS COM OS USUÁRIOS

Conforme descrito na Introdução, a primeira entrega do projeto foi a pesquisa com os usuários, para identificar o perfil dos potenciais clientes das Estações de Cicloconveniências.

Desta forma, inicialmente foram consultadas duas pesquisas fornecidas pelo Consórcio BRT, por serem úteis para complementar as conclusões sobre a demanda e o perfil dos usuários : a) Pesquisa de Satisfação Cliente BRT 2015 - Datafolha Recorte bicicleta. FETRANSPOR/BRT/DATA FOLHA, 2015; b) Pesquisa Bicicletário Pingo D'água. Consórcio BRT. 2013.

Além das pesquisas consultadas, foi elaborada e executada por integrantes do GTT uma pesquisa específica, em que foram entrevistados 320 passageiros, nos dias 17 e 18/08/2015, nas seguintes estações do BRT Transcarioca: Curicica, Santa Efigênia, Taquara, Tanque, Praça Seca, Madureira (Paulo da Portela), Penha, Olaria, Cardoso de Moraes, Santa Luzia. Essas estações foram escolhidas de uma lista inicial de 15 estações com potencial para receber as Cicloconveniências.

O modelo de questionário é apresentado em anexo. As respostas foram tabuladas e os resultados foram cruzados. As principais conclusões da pesquisa são:

- ✓ o perfil predominante dos entrevistados é formado por pessoas de até 30 anos, com o 2º grau de escolaridade e com renda salarial de até R\$ 2.000,00;
- ✓ 98% dos entrevistados sabe andar de bicicleta;
- ✓ 55% dos entrevistados possui esse veículo em casa;
- ✓ 48% estariam dispostos a passar a usar a bicicleta e deixar seu modo de transporte atual: ônibus alimentador, a pé e Van;
- ✓ 42% dos entrevistados usariam bicicleta se houvesse local adequado para guardá-la e/ou banheiro.

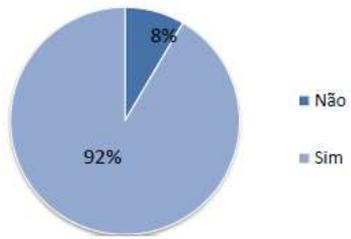
Tais resultados confirmaram a necessidade das estações de cicloconveniências para incentivar o uso da bicicleta e que é possível cobrar do usuário uma taxa para o uso dos serviços. Nos gráficos a seguir são mostrados esses e outros resultados.

Perfil do público entrevistado:

PESQUISA TRANSCARIOCA GTT



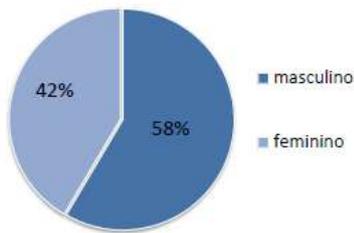
Sabem andar de bicicleta



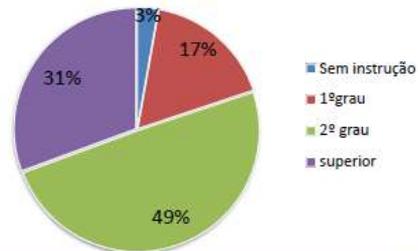
Faixa Etária



Sexo



Escolaridade



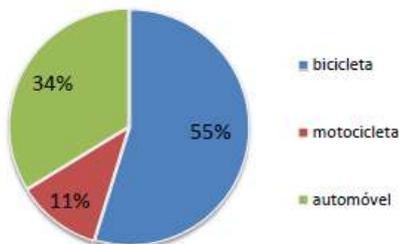
Curicica, Sta Efigênia, Taquara, Tanque, Praça Seca, Madureira (P.Portela), Penha, Olaria, Cardoso de Moraes, Sta Luzia



PESQUISA TRANSCARIOCA GTT



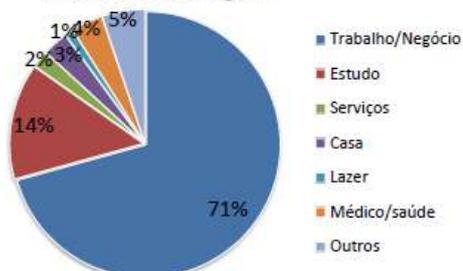
Posse de Veículos



Faixa Salarial



Motivo da Viagem



Profissão



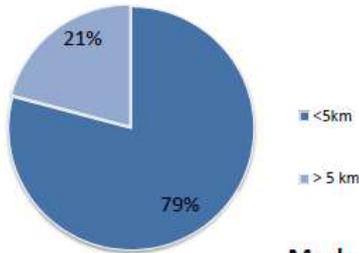
Curicica, Sta Efigênia, Taquara, Tanque, Praça Seca, Madureira (P.Portela), Penha, Olaria, Cardoso de Moraes, Sta Luzia



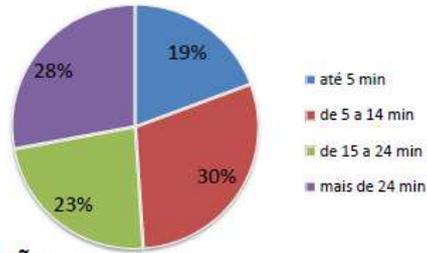
Distância, Tempo e Modo de Transporte para chegar na estação do BRT:

PESQUISA TRANCARIOCA GTT

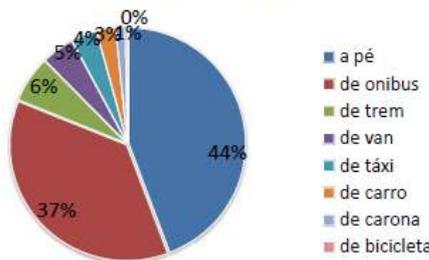
Distância da origem da viagem



Tempo até chegar à estação



Modo de chegar à estação



Curicica, Sta Efigênia, Taquara, Tanque, Praça Seca, Madureira (P.Portela), Penha, Olaria, Cardoso de Moraes, Sta. Luzia

Motivos para não usar a bicicleta e quais os motivos para passar a usá-la:

PESQUISA TRANCARIOCA GTT

Motivos de não uso à bicicleta:
(resposta livre)



Você usaria a bicicleta se houvesse...
(resposta livre)



(opções)



42% entrevistados usariam bicicleta se... houvesse local adequado para guardar e/ou banheiro

Curicica, Sta. Efigênia, Taquara, Tanque, Praça Seca, Madureira (P.Portela), Penha, Olaria, Cardoso de Moraes, Sta. Luzia

Transferência Modal:

Desta forma, foram considerados estes resultados, além de outros quesitos para a definição dos locais que estariam aptos para receber estações de cicloconveniências.

No próximo capítulo, será apresentado o estudo de viabilidade dos locais apontados nas pesquisas.

3. A viabilidade dos locais

O estudo de viabilidade dos locais apontados nas pesquisas ou pré selecionados pelo GTT em função de sua centralidade foi a etapa seguinte à análise dos resultados das pesquisas, para

contribuir para a definição da localização das estações de cicloconveniências nos corredores BRT Transoeste e Transcarioca.

Este estudo teve as seguintes atividades:

- ✓ Vistoria do grupo a todas as estações do BRT Transcarioca e seus entornos,
- ✓ Vistoria do grupo a todas as estações do BRT Transoeste (Ramal Santa Cruz e Campo Grande) e seus entornos,
- ✓ Pré seleção das estações a partir das observações nas vistorias locais,
- ✓ Estimativa das áreas disponíveis nas estações pré selecionadas através de dimensionamento pelo Google Earth
- ✓ Definição dos serviços ofertados em cada estação, a partir do cruzamento da análise das entrevistas, das vistorias e das áreas disponíveis
- ✓ Organização dos dados/premissas para os layouts das estações em planilhas

A partir destas atividades, foram utilizados os seguintes critérios para a definição dos locais para as estações de Cicloconveniências:

- ✓ Número de passageiros/dia nas estações de BRT
- ✓ Estimativa de usuários das estações de cicloconveniências (2% dos passageiros)
- ✓ Pesquisas com usuários nas estações/receptividade à proposta
- ✓ Acessibilidade /ciclovias no entorno
- ✓ Uso do solo do entorno
- ✓ Existência de equipamentos atrativos a ciclistas
- ✓ Existência de paraciclos em grande quantidade no entorno
- ✓ Disponibilidade de área pública para implantação das cicloconveniências

10

Tendo em vista a quantidade de passageiros e a estimativa do número de usuários, foi definido o número de vagas de bicicletas para cada estação, bem como a quantidade e tipos de cabines de sanitários e a inclusão ou não de espaço comercial para exploração pelo concessionário.

Os terminais existentes e as estações que serão transformadas em terminais (Margarça, Pingo D'Água e Curral Falso) foram excluídos da seleção em ambos os corredores BRT, pois já serão contemplados com projetos de estacionamentos de bicicletas elaborados pela SMTR/Consórcio BRT.

Para o **Corredor Transcarioca** (total de 5 terminais e 44 estações de BRT), foram selecionados **13** locais para estações de Cicloconveniências : Santa Luzia, Cardoso de Moraes, Olaria, Penha, Praça do Carmo, Vicente de Carvalho, Vaz Lobo, Praça Seca, Taquara, Merck/Santa Efigênia, Recanto das Palmeiras, Praça do Bandolim e Curicica, conforme planilha copiada a seguir. As

áreas do terreno foram dimensionadas pelo Google Earth, tendo em vista os levantamentos aerofotogramétricos estarem desatualizados em função das próprias obras dos BRTs e não termos tido acesso aos projetos de *as built*.

ESTAÇÃO BRT	Nº VAGAS	Localização da área	Área do terreno	Área do terreno (expansão)	Tipo da estação de cicloconveniência Básico (B) ou Completo (C)
1 - Curicica	224	Canteiro central	8,00 x 100,00	sim	B
2 - Praça do Bandolim	84	Canteiro central	9,00 x 100,00	sim	B
3 - Recanto das Palmeiras	56	Praça	15,00 x 30,00	sim	B
4 - Santa Efigênia	224	Canteiro lateral	10,00 x 30,00	não	C (4 chuveiros/banheiros)
5 - Taquara	448	Terreno lateral	15,00 x 17,00	2 andares	C (4 chuveiros/banheiros)
6 - Praça Seca	224	Praça		sim	C (4 chuveiros/banheiros)
7 - Vaz Lobo	56	Praça lateral	7,00 x 10,00	não	B
8 - Vicente Carvalho	224	Canteiro lateral	9,00 x 30,00	não	C (4 chuveiros/banheiros)
9 - Praça do Carmo	56	Terreno lateral	5,00 x 30,00	não	B
10 - Penha	168	Praça entre estações	8,00 x 30,00	sim	C (4 chuveiros/banheiros)
11 - Olaria	56	Terreno lateral	4,00 x 30,00	não	B
12 - Cardoso de Moraes	56	Terreno lateral triangular	16,00 x 20,00 (util 5,00 x 18,00)	não	B
13 - Santa Luzia	56	Canteiro central	9,00 x 12,00	não	B

O total de vagas previstas é de **1.932 vagas** para bicicletas neste corredor.

A seguir, apresentamos imagem do Google Earth com o corredor BRT Transcarioca com as estações selecionadas, e a seguir, imagens (Google Earth e fotos) de cada uma das estações selecionadas.



1. Estação Santa Luzia



2. Estação Cardoso de Moraes



3. Estação Olaria



4. Estação Penha



5. Estação Praça do Carmo



6. Estação Vicente de Carvalho



7. Estação Vaz Lobo



8. Estação Praça Seca



9. Estação Taquara



10. Estação Santa Efigênia/Merck



11. Estação Recanto das Palmeiras



12. Estação Praça do Bandolim



13. Estação Curicica



Para o Corredor Transoeste (3 Terminais, sendo um o Alvorada, 34 estações em operação na linha Alvorada-Santa Cruz e 20 estações na linha Campo Grande-Santa Cruz), foram selecionados **12** locais para as estações de Cicloconveniências.

Na linha Santa Cruz-Alvorada, foram selecionadas oito estações, sendo Novo Leblon, Riomar, Pedra de Itaúna, Glaucio Gil, Guiomar Novaes, Recreio Shopping, Ilha de Guaratiba e Mato Alto. Na linha Campo Grande-Santa Cruz foram selecionadas 4 estações, em função do espaço reduzido e da demanda. São elas: Santa Eugênia, Vilar Carioca, Inhoaíba e São Jorge.

Além destas, foram selecionadas mais **4** estações que ainda não entraram em operação na Barra da Tijuca: Cittá América, Freeway, Parque das Rosas e Barra Shopping. Como estas estações ainda não inauguradas, não havia como fazer a pesquisa de demanda e passageiros, foram propostas estações de cicloconveniência em um único padrão, com 56 vagas de estacionamento cada, conforme planilha copiada a seguir.

ESTAÇÃO DE CICLOCONVENIÊNCIAS

Integração com qualidade para o ciclista-passageiro do BRT



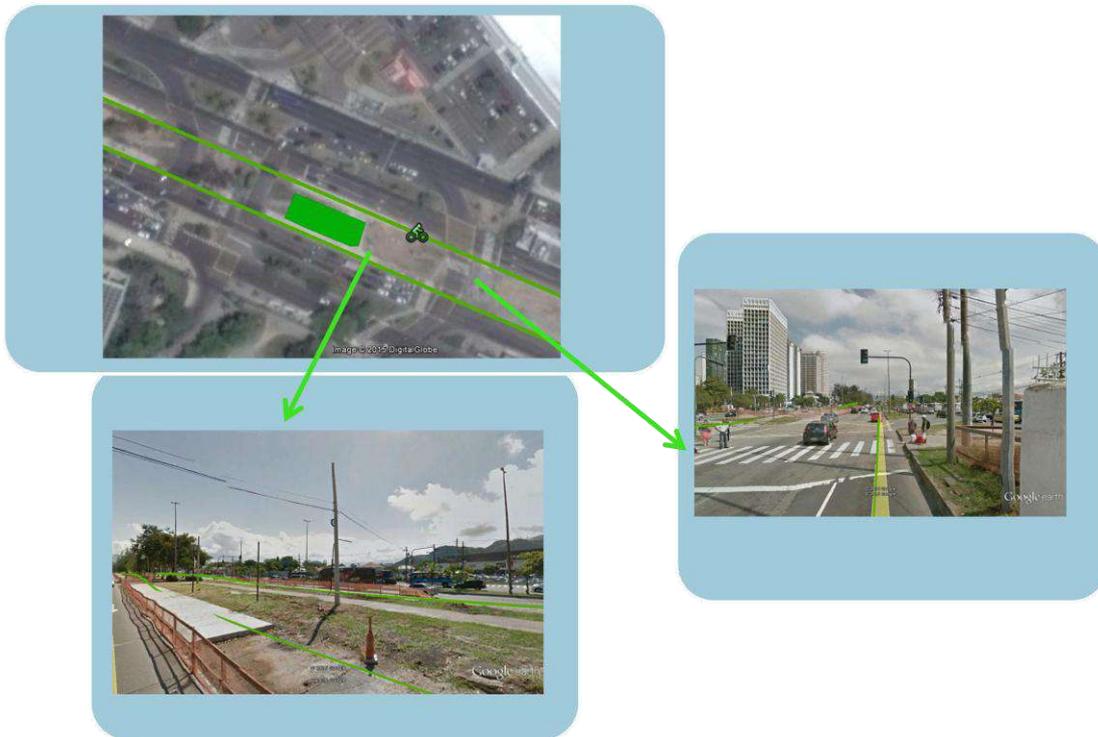
ESTAÇÃO BRT	Nº VAGAS	Localização da área	Área do terreno	Área do terreno (expansão)	Tipo da estação de cicloconveniência Básico (B) ou Completo (C)
1 - Citta América	56	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
2 - Freeway	56	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
3 - Parque das Rosas	56	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
4 - Barra Shopping	56	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
5 - Novo Leblon	56	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
6 - Riomar	56	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
7 - Pedra de Itaúna	56	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
8 - Glauco Gil	168	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	C (4 chuveiros/banheiros)
9 - Guiomar de Novaes	56	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
10 - Recreio Shopping	168	Canteiro Central	15,00 x 100,00 m	sim	B
11 - Ilha de Guaratiba	56	embaixo viaduto	5,00 x 15,00 m	não	B
12 - Mato Alto	336	Canteiro Central	10,00 x 100,00 m	sim	C (4 chuveiros/banheiros)
13 - Santa Eugênia	56	Praça na Estrada Santa Eugênia	4,00 x 15,00 m	não	B
14 - Vilar Carioca	56	CIEP	área interna disponível	sim	B
15 - Inhoaiba	56	Praça na Rua Cesário de Melo	5,00 x 15,00 m	sim	B
16 - São Jorge	56	Terreno entre Passeio e CIEP Rua Moranga	5,00 x 15,00 m	sim	B

No total, foram previstas **1.400** vagas para bicicletas no corredor BRT Transoeste.

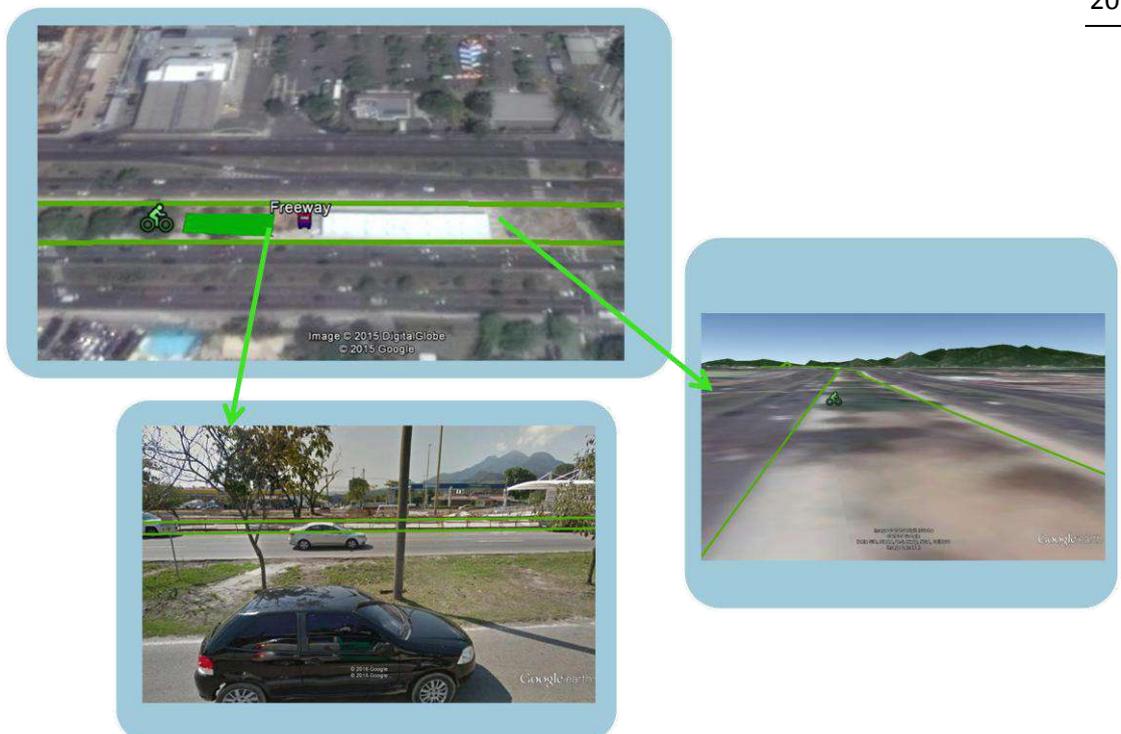
Abaixo apresentamos imagens do Google Earth com o corredor Transoeste e as áreas para as estações.



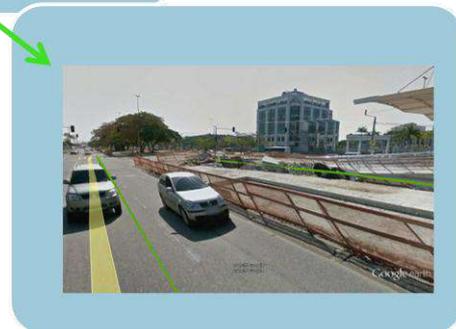
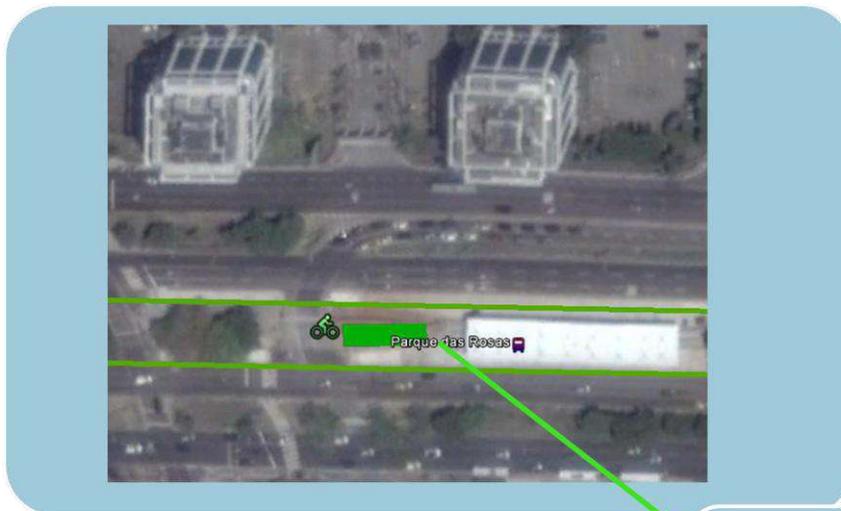
1. Estação Cittá América



2. Estação Freeway



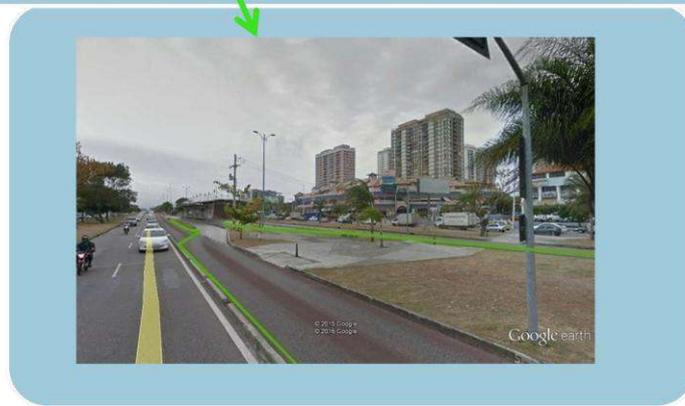
3. Estação Parque das Rosas



4. Estação Barra Shopping



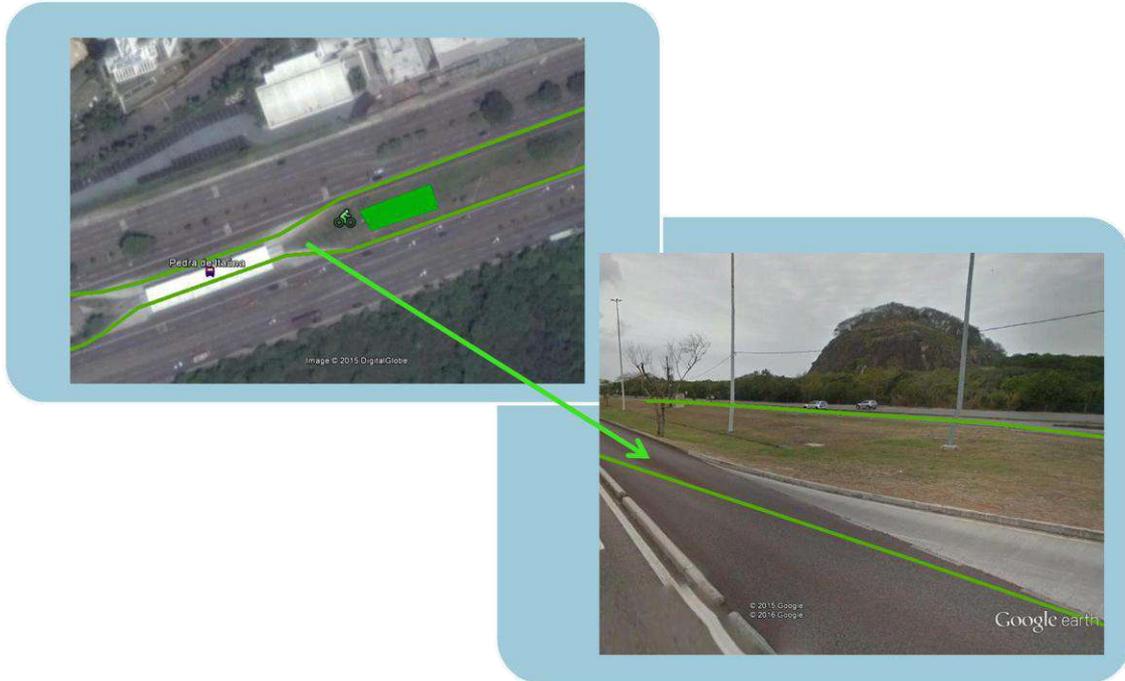
5. Estação Novo Leblon



6. Estação Riomar



7. Estação Pedra de Itaúna



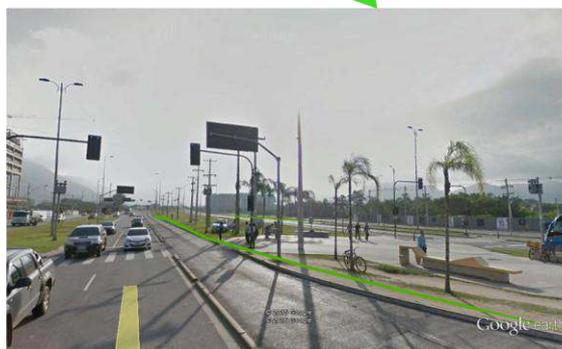
8. Estação Glaucio Gil



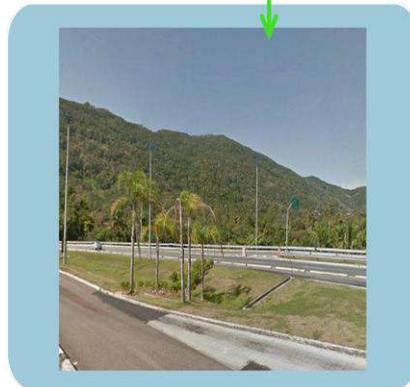
9. Estação Guiomar Novaes



10. Estação Recreio Shopping



11. Estação Ilha de Guaratiba



12. Estação Mato Alto



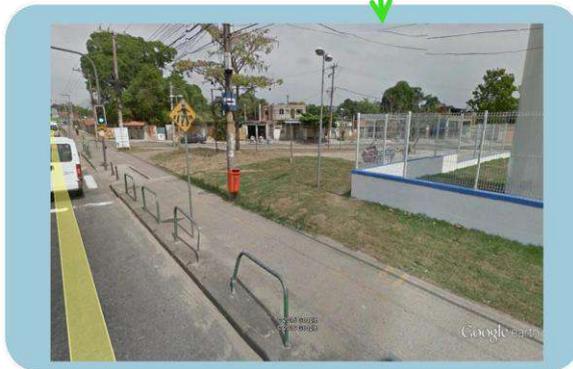
13. Estação Santa Eugênia



14. Estação Vilar Carioca



15 Estação Inhoaiba



16. Estação São Jorge



4. Marco legal e a possibilidade da sinergia com o Bike Rio e Estabike

A proposta para implementar as estações de cicloconveniências se viabiliza através de contrato de concessão pública de serviços e deve estar pautada na legislação vigente a seguir:

✓ **Lei Federal 8987/1995**

Dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços

- Prevê concessão precedida de obra pública
- Obrigação de licitação
- Tarifas dos serviços fixadas pelo preço da proposta vencedora
- Prevê fontes de receitas alternativas para favorecer a modicidade das tarifas dos serviços.

✓ **Resolução nº 34 Conselho das Cidades**

Plano Diretor de Transporte e da Mobilidade

- Prioriza o transporte público e não motorizado

✓ **Lei Complementar 105/2009**

Institui o Programa de Parcerias Privadas – PROPARRIO

- PPP é o contrato de concessão na modalidade patrocinada
- Os serviços ou obras públicas envolvem investimento público
- Valor mínimo – R\$ 20.000.000,00
- Prazo mínimo de 5 anos
- Inclui transportes públicos, urbanização e meio ambiente
- Prevê sustentabilidade financeira
- Prevê consulta pública

✓ **Decreto 29881/2008**

Código de posturas Municipais Regulamento 3

- Autoriza a exibição de publicidade em mobiliário urbano e veículos de propulsão humana
- A exibição em áreas públicas é precedida de licitação na forma da Lei 8666/94
- Publicidade em mobiliários deve seguir padrões aprovados pelo Município.

✓ **Lei 5.936/2015**

Projeto Adote um Bicicletário

- Institui no Município do Rio de Janeiro o Projeto Adote um Bicicletário, que visa a construção, remodelação e conservação de bicicletários públicos, a expensas de empresas particulares, conforme critérios estabelecidos pelos órgãos públicos competentes

- Permite à empresa associada a veiculação de publicidade no espaço público objeto do acordo, nos mesmos moldes da propaganda institucional de obras públicas

Tendo em vista a legislação em vigor e a existência de projetos de escopo complementar à nossa proposta, estudamos a legislação pertinente a concessões e parcerias público privadas, editais de licitações do Bike Rio e do Estabike, o resultado dessas licitações e outros editais.

5.RELAÇÕES INSTITUCIONAIS E PARCERIAS

Tendo em vista a complexidade da proposta foi necessário buscar parcerias com diversas instituições para dar subsídios para melhor implantação do projeto.

Consórcio BRT

Com a finalidade da Integração Tarifária foram realizadas reuniões com o Consórcio BRT, representante da Fetranspor, para identificar a viabilidade técnica e econômica de pagamento do estacionamento com o Bilhete Único Carioca ou com outros cartões.

O Consórcio BRT mostrou-se bastante interessado na proposta pelos seguintes motivos:

- a integração com a bicicleta promoverá aumento de receita do Consórcio BRT, uma vez que o passageiro, ao substituir o ônibus alimentador pela bicicleta, vai deixar o valor da tarifa integralmente com o Consórcio. Assim, a passagem do ônibus paga não mais será dividida com as empresas operadoras de linhas alimentadoras.
- a proposição de banheiro e refeitório nas estações de Cicloconveniências pode minimizar as demandas trabalhistas, uma vez que faltam nas estações existentes.

O Consórcio BRT afirmou que serão possíveis a integração e o pagamento do estacionamento na estação de Cicloconveniências, bastando para isso que os validadores tenham sistemas integrados.

O valor a ser pago pelo Consórcio BRT ainda não foi definido.

- **Secretaria Municipal de Transportes**

O GTT também se reuniu com a Secretaria Municipal de Transportes, especificamente com a Subsecretaria de Concessões, para identificar a viabilidade de não aplicar o modelo de negócio definido anteriormente – PPP, com exploração de propaganda em espaço público, mas incluir essa permissão no atual contrato entre a SMTR e os Consórcios participantes dos BRTs Transcarioca e Transoeste.

Essa possibilidade foi descartada, pois os atuais contratos ainda não estão completamente negociados entre a SMTR e as empresas e, acrescentar mais uma obrigação para as empresas vai prejudicar a atual negociação.

- **Secretaria Especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas**

Com a finalidade de adotarmos o melhor modelo de edital para o projeto contatamos a SECPAR que através da troca de diversos e-mails nos orientou e indicou alguns modelos de editais e licitações mais adequados ao nosso projeto.

- **Sertell e Compartibike**

Com a finalidade de desenvolvermos um projeto que apresentasse viabilidade técnica e financeira buscamos parceria de empresas com expertise no mercado.

Inicialmente visitamos o bicicletário da Supervia em Santa Cruz para termos uma ideia das instalações e forma de operação. Em seguida, agendamos algumas reuniões onde discutimos o projeto de arquitetura, em função dos tamanhos de containers disponíveis, a possibilidade de utilização do BUC para o estacionamento de bicicletas, forma de operação de cada estação de cicloconveniência, até finalmente chegarmos a melhor opção para o momento: implantarmos projetos-piloto de dois tipos. O pedal social - o usuário leva a bicicleta para casa e devolve no dia seguinte e a estação de cicloconveniências – o usuário usa a sua própria bicicleta.

6. OS LAYOUTS DAS ESTAÇÕES DE CICLOCONVENIÊNCIAS

Conforme explicado no capítulo 3, foram pré selecionados 13 locais para a implantação das estações de cicloconveniências no corredor Transcarioca e 16 locais no corredor Transoeste.

Para simplificar o processo de projeto, execução das estações e baratear as futuras obras de implantação, os 29 locais foram agrupados em padrões, conforme os seguintes pressupostos:

- ✓ número de vagas para estacionamento das bicicletas
- ✓ cabines de banheiros
- ✓ áreas destinadas a atividade comercial
- ✓ semelhanças entre os sítios para implantação das estações

Desta forma, foram elaborados sete estudos de layouts, agrupados da seguinte forma, e cujas plantas baixas são apresentadas em anexo.

Número de vagas	Corredor	Estação
28	Transcarioca	Vaz Lobo
56 linear	Transcarioca	Recanto das Palmeiras, Praça Do Carmo, Olaria, Cardoso de Moraes
	Transoeste	Cittá América, Freeway/Parque das Rosas, Barra Shopping, Novo Leblon, Riomar, Pedra de Itaúna, Guiomar Novaes, Ilha de Guaratiba, Santa Eugênia, Vilar Carioca, Inhoaíba, São Jorge
56 quadrada	Transcarioca	Santa Luzia
168	Transcarioca	Penha
	Transoeste	Glauccio Gil e Recreio Shopping
224	Transcarioca	Curicica, Santa Eugênia, Praça Seca, Vicente de Carvalho
336	Transoeste	Mato Alto
448	Transcarioca	Taquara

O projeto das estações prevê uso de placas coletoras de energia solar, telhados verdes e outros dispositivos sustentáveis, alinhados com as propostas de equipamentos públicos que vem sendo elaborados pela Prefeitura da Cidade do Rio e com o ideário do projeto, de sustentabilidade.

7. CONCLUSÕES

Foi desenvolvido o anteprojeto para 29 estações de cicloconveniências, situadas junto às estações dos BRTs Transoeste e Transcarioca.

Esse foi aprovado pelo Secretário de Transportes (em 05/10/2015), bem como o estudo da possibilidade de as estações de cicloconveniências serem montadas em contêineres navais reciclados.

No dia 19/11/2015, foi realizada reunião com duas empresas, Serttel e Compatibike, pioneiras no Brasil no incentivo da utilização de bicicletas como modo de transporte, com projetos patrocinados pelo Itaú e pelo Bradesco em várias capitais do Brasil.

Essas empresas comentaram que no momento econômico atual brasileiro, não há patrocinador interessado em bancar um projeto com 29 estações de cicloconveniências, pois o custo operacional seria muito elevado: mais de R\$20 mil por mês por cada estação, principalmente por conta da necessidade de pessoal para operar as estações: 2 funcionários por turno. Relataram licitações desertas em outras capitais, que adotaram o modelo de o patrocinador pagar tudo.

Defenderam que em nenhum lugar do mundo o sistema de bicicletas públicas ou bicicletários é bancado exclusivamente pelo patrocinador. Há participação do usuário e do Poder Público. Assim, para que o sistema perdure no tempo, é preciso buscar esse equilíbrio.

Para estimar essa afirmativa e para verificar a sustentabilidade econômica do negócio, consultamos a empresa Bike-Rio Café. Foi confirmado que o negócio não se sustenta com as tarifas para estacionar ou para tomar banho, mas com a venda de lanches ou produtos para ciclistas.

As duas empresas consultadas propuseram que a melhor alternativa, para não dar licitação deserta, é fazer um projeto piloto, com poucas estações. A Serttel apresentou uma alternativa de menor custo que as estações de cicloconveniências: o Pedal Social, semelhante ao Bike Rio, em que o passageiro pode levar a bicicleta para casa e devolver no dia seguinte. Assim, por não haver necessidade de banheiro ou pessoal para operação, teria custo bem menor.

33

Dessa forma, o GTT decidiu apresentar ao Secretário Municipal de Transportes a proposta de alterar o escopo inicial do projeto, tendo como produto final o termo de referência de uma Parceria Público Privada (PPP) para licitar a implantação e a operação de estações de cicloconveniências por 5 anos.

O novo escopo do projeto passa a ser a elaboração de termo de referência para a celebração de convênio com instituição patrocinadora para a implantação de dois projetos pilotos de estações denominadas: Pedal Social e Cicloconveniências.

O piloto 1 - Pedal Social seria semelhante ao Bike Rio, em que o passageiro pode levar a bicicleta para casa e devolver no dia seguinte. A empresa vencedora do certame poderá explorar a propaganda nas bicicletas e nas estações por um período de 3 anos (vida útil das bicicletas). Seriam 4 estações (duas em cada BRT), com 50 bicicletas cada: Santa Eugênia e Magarça no BRT Transoeste e Penha e Vicente de Carvalho no BRT Transcarioca. Estas estações foram selecionadas em função de sua importância no sistema e de disponibilidade de espaços.

O piloto 2 - Estações de Cicloconveniências, conforme concepção inicial (com todos os serviços). Duas estações, sendo uma estação de cada BRT: Gláucio Gil no BRT Transoeste e Curicica no BRT Transcarioca.

Assim, será explorada a viabilidade financeira da alternativa “Pedal Social”, viabilizando a implementação ainda em 2016 do projeto de integração modal bicicleta e ônibus. Outra vantagem do piloto das duas experiências será identificar, com maior precisão, os interesses e necessidades do público de cada estação. Exemplos: as estações que tem mais passageiros que somente deixam suas bicicletas de manhã e não vão querer mesmo tomar banho; as estações em que há passageiros que usam a bicicleta como prática esportiva e tem necessidade de chuveiro.

ANEXOS