

A Importância da Sociedade Civil no Planejamento Cicloviário.



Rio, 26 de novembro de 2007.



A Bicicleta



Vistorias permanentes.



Continuidade de Campanhas.



Pedale Legal!

Rio: Capital nacional da bicicleta

Você sabia que:

- ❑ O uso da bicicleta triplicou nos últimos dez anos na cidade do Rio de Janeiro.
- ❑ A metade dos transportes motorizados efetua percursos inferiores a 5km, distâncias curtas que poderiam ser percorridas de bicicleta.
- ❑ Os acidentes são responsáveis por mais de 50% das emissões de poluentes, prejudicando o meio ambiente e a saúde das pessoas.

Alguns benefícios do uso da bicicleta

- ❑ A bicicleta é um meio de transporte excelente para pequenas e médias distâncias, é fácil para estacionar.
- ❑ A bicicleta não polui.
- ❑ A bicicleta é econômica.
- ❑ O uso da bicicleta traz benefícios para a sua saúde.
- ❑ A bicicleta integra espaços e favorece a aproximação entre pessoas.



Seja cordial!

Motorista:

- ❑ O ciclista é um condutor como você. Ele faz parte do trânsito.
- ❑ Mantenha distância segura do ciclista.
- ❑ Respeite o ciclista e o pedestre, eles são os elementos mais frágeis do trânsito.

Ciclista:

- ❑ Pedale na frente da via, sempre na sua mão de direção. Não pedale na contra-mão.
- ❑ Nas rotatórias sem sinalização ou sem sinalização adequada, abuse da bicicleta.
- ❑ Bateria, espelho retrovisor, campainha e capacete são equipamentos necessários para sua segurança.
- ❑ Toda vez que dobrar à direita ou à esquerda, sinalize com o braço.
- ❑ Nas faixas compartilhadas entre pedestres e ciclistas, como a da Lagoa Rodrigo de Freitas, a prioridade é sempre do pedestre.
- ❑ Aos domingos e feriados, a Área de lazer de arto é dos pedestres, pedale apenas na ciclovia. Obedeça o sinal vermelho na ciclovia.
- ❑ Respeite o pedestre.

Pedestre:

- ❑ Atravesse somente nas faixas de pedestres.
- ❑ A ciclovia é do ciclista. Não ande na ciclovia!
- ❑ Nas faixas compartilhadas entre pedestres e ciclistas, vá à sua esquerda e evite mudanças bruscas de direção.

PREFEITURA RIO DE JANEIRO URB-AL



Março 2006



Setembro 2007

Fiscalização ao cumprimento da legislação.



Shoppings não respeitam os ciclistas, denuncia ONG após fazer pesquisa

Dos bicicletários vistoriados em 24 estabelecimentos, 83% têm problemas

Cláudio Motta
 Além da falta de conservação das cicloviárias, o ciclista passa por um teste de paciência quando vai a um shopping da cidade. Uma pesquisa da ONG Transporte Ativo revelou que 83% dos 24 shoppings vistoriados, sobretudo na Zona Sul e na Barra, apresentam algum tipo de irregularidade. O levantamento foi realizado pela associação tomando por base as exigências da Lei Complementar 77, de 22 de abril de 2005, pela qual todos os shoppings e hipermercados devem oferecer 5% do número de vagas de carros para bicicletas.

Os bicicletários existentes não seguem os padrões. Entre os 18 estabelecimentos pesquisados que tinham espaço para o estacionamento de bicicletas, 78% descumpriam a legislação. A infração mais comum eram os bicicletários do tipo "grelha", desaconselhados por várias associações nacionais e internacionais de ciclistas por não oferecer suporte adequado, que costumam usar o uso de tipo "plátô", quais apenas e tacionamento sem lugar para nem espaço o modelo sugerido permite que já presa pelo q — O resultado é evidente. A de gas existe, ma ias são irreg boas condiç maior divulga suas preferen tas para ir ao uma forma de aquecimento g Lobo, prestem

No RioSul e no Plaza,

TRANSITO ■ ONG Transporte Ativo fiscaliza cumprimento das leis relativas ao sistema cicloviário



Ciclistas entram na garagem e descobrem que bicicletário está desativado



Ciclistas fazem vitoria em garagem no Centro

Branca Nunes

Munidos de bicicletas e capacetes, integrantes da ONG Transporte Ativo decidiram vistoriar estabelecimentos da cidade com o objetivo de conferir o cumprimento das leis relativas ao sistema cicloviário do Rio. Desde o ano passado, shoppings centers e super-

gerente administrativo do lugar, Francisco de Assis Silva. Para surpresa de todos, o

Bicicletário em garagem subterrânea começa a funcionar no segundo semestre

deta para ir ao centro, caso houvesse um local para estacionar e trocar de roupa — garante Abinder. — O problema é que ninguém sabe que o lugar existe.

Francisco se comprometeu com Ze Lobo, fundador da Transporte Ativo, a colocar o bicicletário em funcionamento nos próximos meses. Os ci-

A Sociedade Civil.

- Em todas estas situações a sociedade civil pode colaborar.
- Isso já acontece com sucesso no Rio de Janeiro e em outras cidades.
- Os usuários de bicicletas são os maiores interessados no sucesso dos sistemas cicloviários e em geral estão dispostos a participar ativamente do processo.
- Onde mais a Sociedade Civil já participa nesta busca por mudanças?

Seminários, palestras, workshops.



Difusão constante de informações atuais e de qualidade através de:

Fóruns na Internet,

The screenshot shows a Microsoft Internet Explorer browser window displaying the Yahoo! Groups page for 'forumbicicletabr - Fórum Brasil da Mobilidade por Bicicleta'. The page features a navigation menu on the left, a main content area with a description and a message history table, and a sidebar with contact information.

forumbicicletabr - Fórum Brasil da Mobilidade por Bicicleta

Início

Atividade nos últimos 7 dias: **12** novas mensagens - **2** novos arquivos

Descrição
Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta.

Resultado das atividades do Fórum Social Mundial 2005, o Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta tem o objetivo de fortalecer a articulação nacional por políticas públicas consistentes, assim como orientar e incentivar ações locais de utilização da bicicleta como meio de transporte.

Histórico de mensagens

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2007	36	57	77	21								
2006	18	16	99	99	93	63	52	118	75	77	43	51
2005	14	54	62	128	41	39	47	64	63	39	17	

Endereços de e-mail do grupo

Enviar mensagem: forumbicicletabr@yahoo grupos.com.br
Entrar no grupo: forumbicicletabr-subscribe@yahoo grupos.com.br
Sair do grupo: forumbicicletabr-unsubscribe@yahoo grupos.com.br
Proprietário da lista: forumbicicletabr-owner@yahoo grupos.com.br

Difusão constante de informações atuais e de qualidade através de:

Fóruns na Internet,
Traduções,

DO DECLÍNIO COMO MEIO DE TRANSPORTE EM MASSA À HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO URBANO CICLOVIÁRIOO
Burkhard Horn

O planejamento de trânsito nacional-socialista introduziu a exclusão do tráfego das bicicletas

Síntese da tese apresentada em 1990, pela Gesamthochschule Kassel [Universidade de Kassel], Departamento de planejamento urbano e arquitetura paisagística

Publicado originalmente em alemão:
ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Forschungs Dienst Fahrrad - FDZ 135 - 9/2/1991
<http://www-2.inf.fh-kassel.de/adfc/fdf/fdf-135.html>

[Até 1999, o Serviço de Pesquisa sobre Bicicleta (FDZ) do ADFC publicou textos quinzenais sobre questões de trânsito e política cicloviária. Tilman Brächer, Matthias Doffing e Elmar Steinbach gentilmente disponibilizaram estes textos na Internet. O FDZ foi encerrado em meados de 1999, sendo substituído pelos "Bicycle Research Reports", cujo acesso pode ser obtido na página da Federação Europeia de Ciclistas, em <http://www.ecf.com>]

Tradução para o inglês: Galway Cycling Campaign
http://www.ecf.com/gcc/info/ghorn_abstract.html
[transcrito abaixo]

Traduzido e editado para o português por Denir Mendes Miranda para a ONG Transporte Ativo: <http://www.ta.org.br> novembro de 2005

Pontos-chaves: A motorização em massa era parte da propaganda do regime nazista. Durante e após o regime, em grande parte as mesmas pessoas e organizações tiveram influência significativa nas diretrizes para o planejamento cicloviário na Alemanha. Mesmo após a guerra, a construção de cicloviários baseou-se em dar a prioridade ao tráfego motorizado, de modo que as pistas, livres dos ciclistas, ficassem disponíveis para um grande número de automóveis.

Conteúdo principal: O planejamento cicloviário na Alemanha desenvolveu-se em fases distintas, de acordo com a tese "História do planejamento urbano cicloviário", escrita por Burkhard Horn, da Universidade de Kassel. Antes mesmo da Primeira Guerra Mundial, a bicicleta passou de equipamento esportivo das classes superiores a modalidade diária de transporte dos trabalhadores. Na década de 20, viu-se a ascensão da bicicleta até transformar-se numa modalidade de transporte de massa. Até os anos 50 a bicicleta foi capaz de manter-se nesta situação, mas em seguida começou um declínio repentino. Somente após a metade da década de 70 é que houve uma gradual revitalização no uso da bicicleta.

As discussões sobre cicloviários começaram já desde 1890. Essas argumentações exigiam ciclofaixas separadas ou cicloviárias e citavam como justificativas a ameaça aos pedestres, os perigos advindos de se espantar os cavalos ou o risco de acidente por causa dos ciclistas descuidados. As primeiras cicloviárias foram construídas em Bremen, em 1897. Depois em Hanover, 1899. Extensivos planos para Hamburgo existiam já em 1899.

A base teórica para a posterior construção de cicloviárias na Alemanha pode ser atribuída a poucos indivíduos. Na década de 1920, contribuição considerável foi dada pelo Dr. Carl Henneking, Oficial da Construção Urbana de Magdeburg. Por sua vez, o engenheiro de tráfego Hans Joachim Schacht teve papel importante nas décadas de 1930, 40 e 50.

Estacionamentos para bicicletas

sustrans
The UK's national cycling organisation

A existência de bicicletários e paracóis seguros e bem localizados é essencial para incentivar as pessoas a usarem a bicicleta como meio de transporte. Mostrando ao público que os ciclistas são bem-vindos, instalações para estacionar bicicletas funcionam também como uma mensagem para motoristas considerarem usar a bicicleta no futuro. Bicicletários e paracóis devem ser visíveis no local e amplamente divulgados em materiais promocionais.

Para que um estacionamento de bicicletas possa ser útil, alguns fatores importantes devem ser levados em conta no momento da escolha do projeto e da localização. Este folheto informativo tem como finalidade evitar erros, que custam caro, e oferecer orientação para as melhores soluções.

Principais pontos a considerar no planejamento de estacionamentos para bicicletas:

- localização
- desenho e instalação
- quantidade de vagas
- preço/patrocinio

para ir em bicicleta até esse destino. O estacionamento para bicicletas não deve ficar escondido nos fundos dos edifícios ou num canto afastado do estacionamento de automóveis, pois isto tira toda a vantagem que ir de bicicleta tem sobre dirigir um carro, e permite que ladrões trabalhem fora da vista. (veja "Detalhes da instalação" na pág. 3).

2. Desenho e Instalação

Este é um ponto chave para ciclistas: mesmo para aqueles que deixam suas bicicletas por um tempo muito curto. Portanto, o projeto do suporte tem que garantir tranquilidade e confiança. O dispositivo deve ser de fácil acesso, facilitar o uso de travas tipo UF ou de cadeados/correntes comuns, e deve fornecer apoio para a bicicleta inteira, permitindo que o quadro e as rodas sejam presos de tal maneira que agrade o usuário.

O projeto mais simples e confiável (conseqüentemente mais comum [na Inglaterra]) é o suporte tipo Sheffield, construído de um único tubo com duas dobras em ângulo reto. Este projeto quando bem situado é o mais popular, porque cumpre todas as exigências acima. Este projeto pode ser melhorado pela adição de uma barra transversal mais baixa, que torna o suporte mais apropriado para os quadros de bicicletas femininas e infantis, além de reduzir a

1. Localização

A localização da área para estacionar ou guardar bicicletas é absolutamente crítica a seu sucesso. Bicicletários e paracóis devem estar o mais perto possível da entrada principal do destino (escala, edifício de escritórios e comércio) ou eles não serão usados. Devem oferecer clara vantagem sobre o estacionamento de carros mais próximo. O lugar ideal deve ser aquele que esteja constantemente vigiado pelo público em geral (e por circuito interno de TV se possível), além de bem iluminado. Isso reduz as chances de vandalismo ou roubo, além de aumentar a confiança das pessoas

3. Transporte Ativo
Tradução para o português, em parceria com a Associação

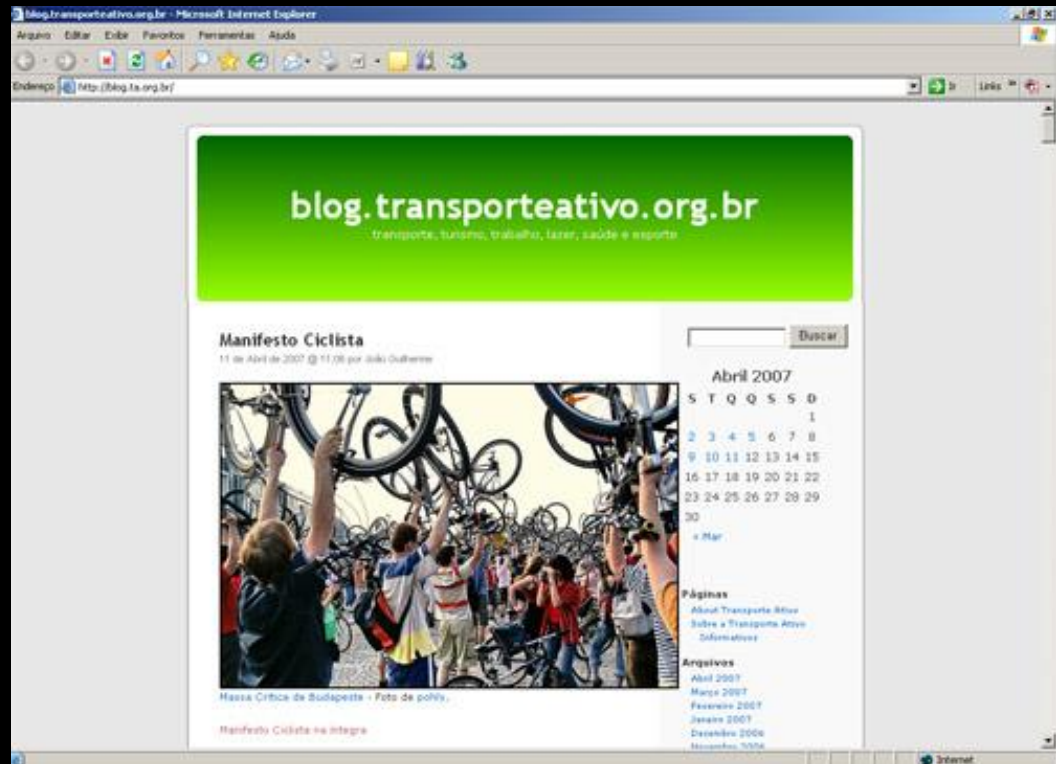
Difusão constante de informações atuais e de qualidade através de:

Fóruns na Internet,
Traduções,
Web sites.



Difusão constante de informações atuais e de qualidade através de:

Fóruns na Internet,
Traduções,
Web sites,
Blogs,

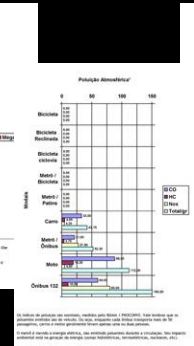
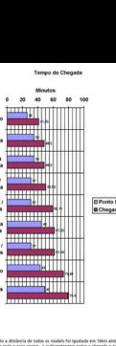
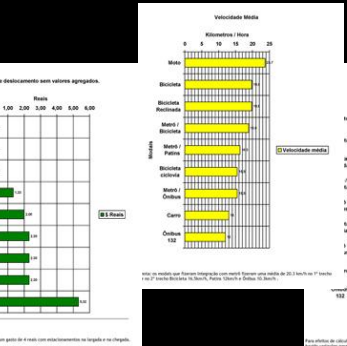
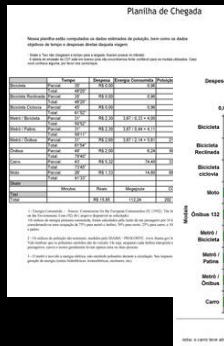


Difusão constante de informações atuais e de qualidade através de:

Fóruns na Internet,
Traduções,
Web sites,
Blogs,
Imprensa.



Desenvolvendo ações que promovam a locomoção por Bicicleta.



Ações em contato direto com a população nas ruas.



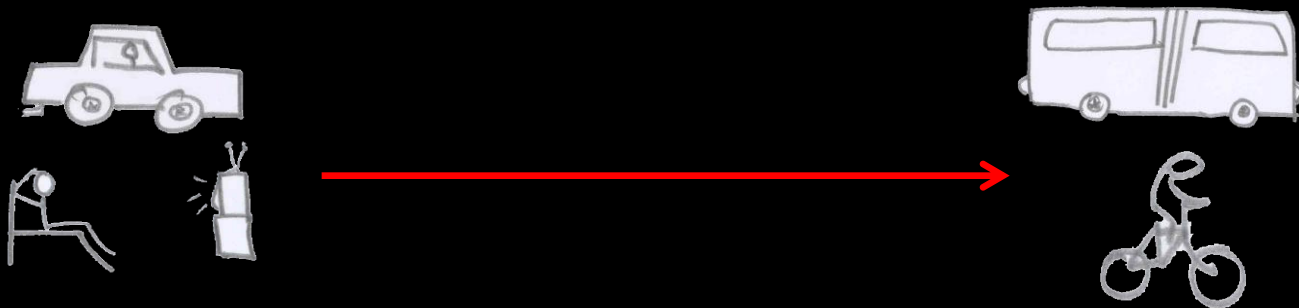
Parcerias com a Sociedade Civil.

- Experiências de sucesso são frequentes.
- O envolvimento da sociedade civil é muito importante em todas as fases do planejamento cicloviário, da definição de rotas à manutenção da infra-estrutura. O usuário de bicicleta já sabe quais são os melhores caminhos, aonde ele precisa estacionar e como prefere. Esta relação pode ser o diferencial entre sucesso e fracasso de um planejamento cicloviário.

Embora o Governo esteja cada vez mais comprometido com políticas de promoção ao uso da bicicleta, estas ações só obterão o sucesso desejado com o suporte dos cidadãos.

Educação, conscientização e sensibilização para que possa haver uma mudança de comportamento, e a criação de ambientes favoráveis ao uso da bicicleta, são essenciais para o sucesso de qualquer infra-estrutura a ser implantada.

E é claro o exemplo dado por cada um!



Vá de Bicicleta!

Obrigado!





www.ta.org.br

Contatos:
zelobo@ta.org.br

FoneFax: 21 2548-8923
Móvel: 21 9697-8900



Agradecimentos:
Carlos F. Pardo www.sutp.org
Pela ilustração do penúltimo slide.

Prêmio ANTP – ABRADIBI 2005 Melhor Iniciativa de Promoção do Uso da Bicicleta.
Prêmio PEDALA BRASIL 2007, Melhores Iniciativas em Prol da Mobilidade por Bicicleta.