

Tandem Investments: Public-Private Partnerships Changing Cities with Citizen's Strategies and Vision Rio de Janeiro - Brazil



Zé Lobo



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



Transporte Ativo

Citizens can help city administration to move their cities to a better one and it is already happening in Rio de Janeiro, Brazil.

Transporte Ativo is helping the city to move forward towards more livable neighborhoods.

Some important projects are already implemented or being implemented like the Copacabana 30km Zone and City Center Cycle Network.



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

Copacabana 30km Zone.

Safe areas for the use of bicycles through friendly restrictions on the use of the private car.



February 2008



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

Intervention proposal 30 Km Zones.



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

Copacabana- Rio



February 2014



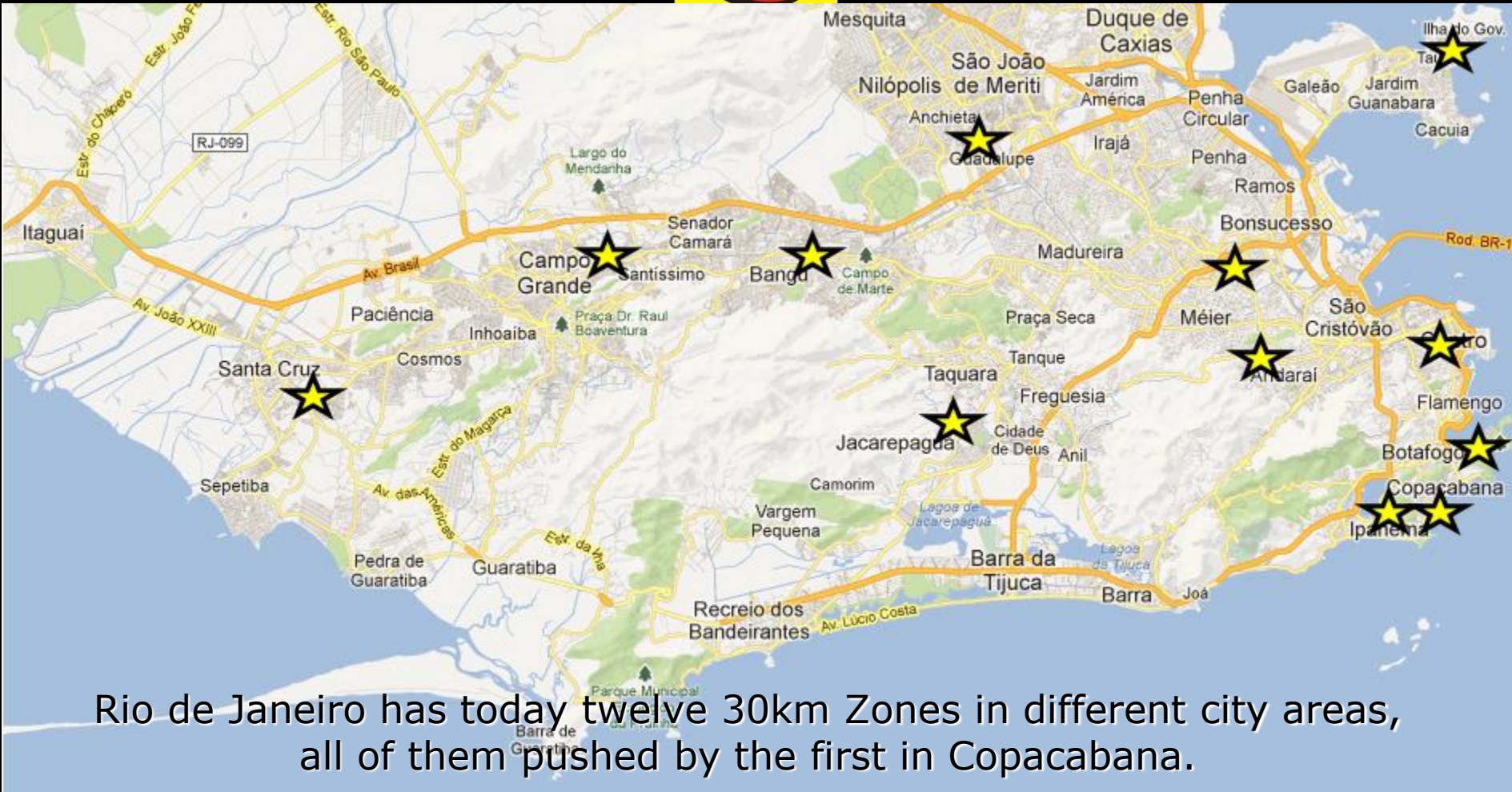
VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



Rio de Janeiro has today twelve 30km Zones in different city areas, all of them pushed by the first in Copacabana.



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

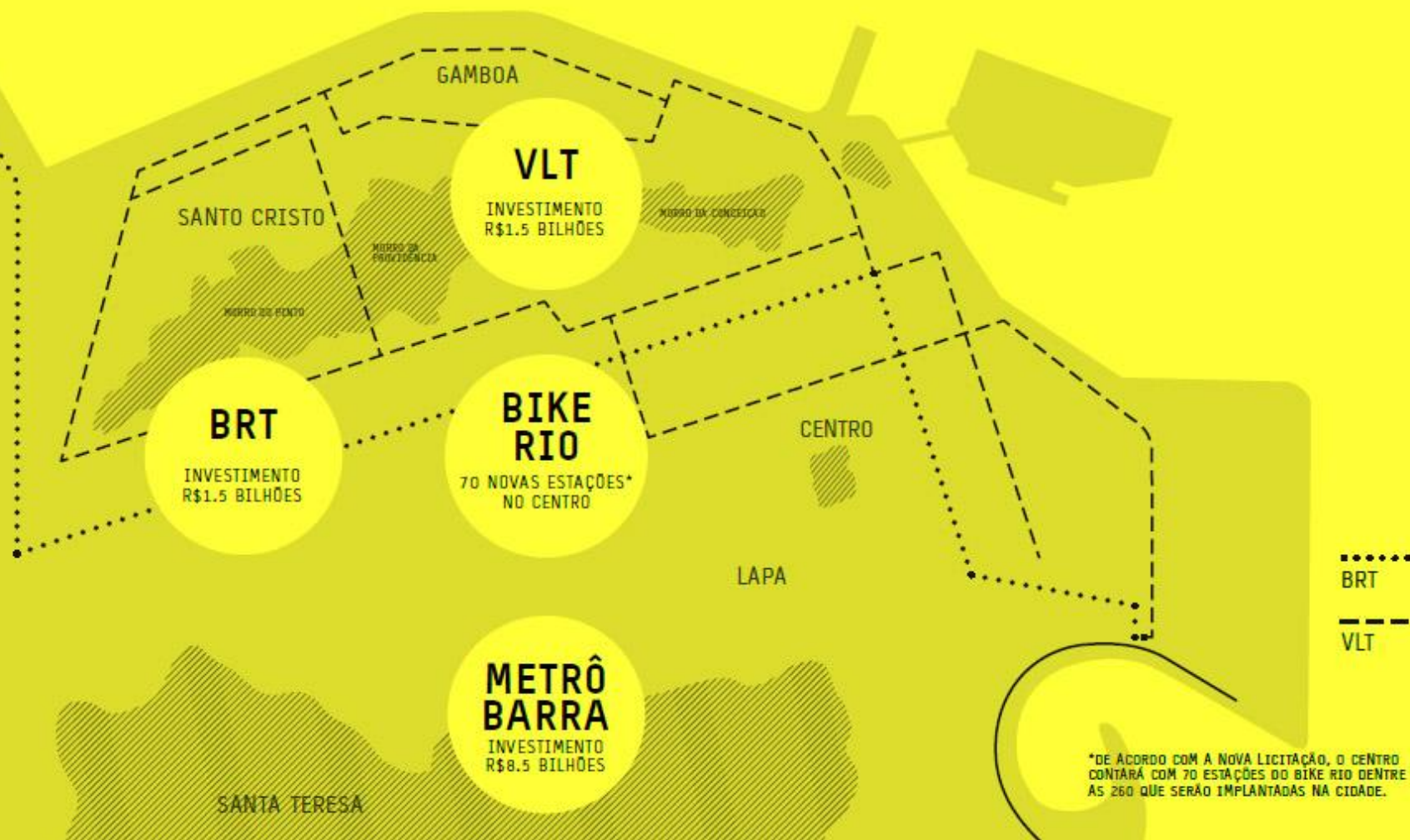


CICLO
ROTTAS-
CENTRO



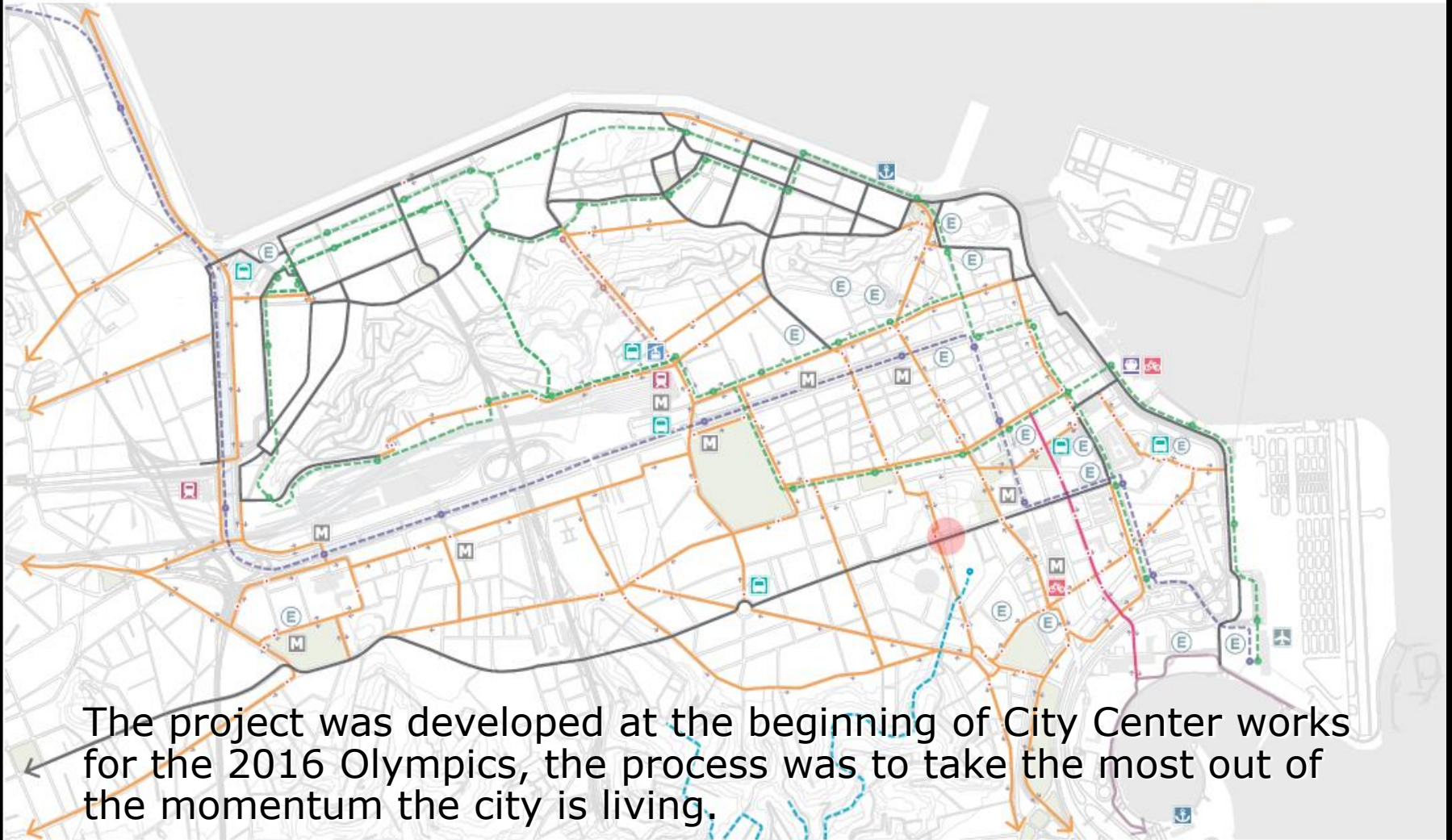
VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE QUE BENEFICIAM O CENTRO DO RIO



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

CENÁRIO DE MOBILIDADE PARA O CENTRO EM 2016



← The project was developed at the beginning of City Center works for the 2016 Olympics, the process was to take the most out of the momentum the city is living.



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

City Center Cycle Network



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

Centro Rio



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

Centro Rio



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

Centro Rio



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



Rio de Janeiro



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



Rio de Janeiro



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



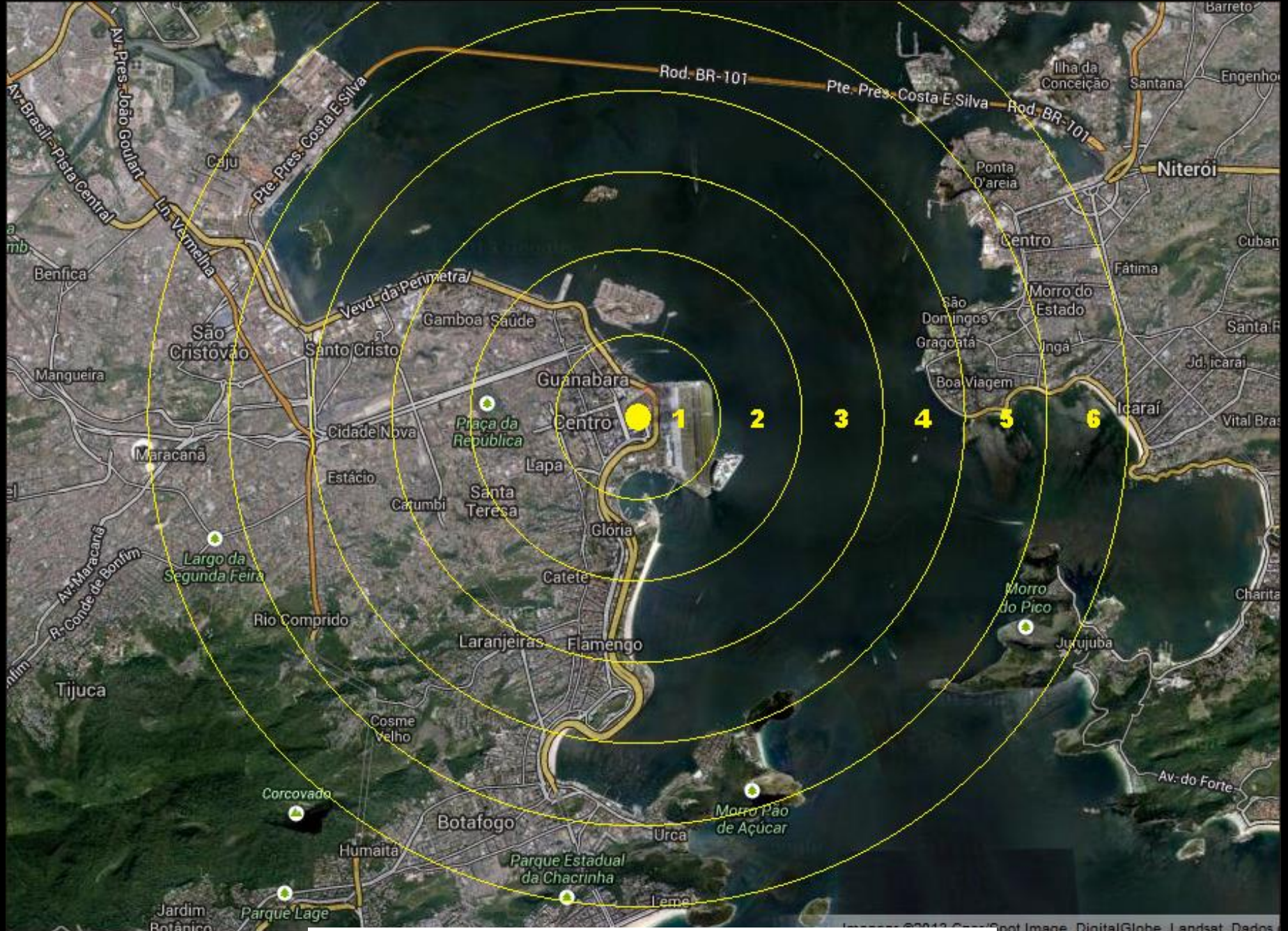
VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

Large studies on where cyclists ride today and where they would like to ride in the future, bicycles counts, interviews and workshops bringing together specialists and citizens to discuss about an specific area. Then it is presented to municipality as a gift from citizens.

If these projects were not made by citizens it probably would not be made by municipality that still planning for motorized transport.



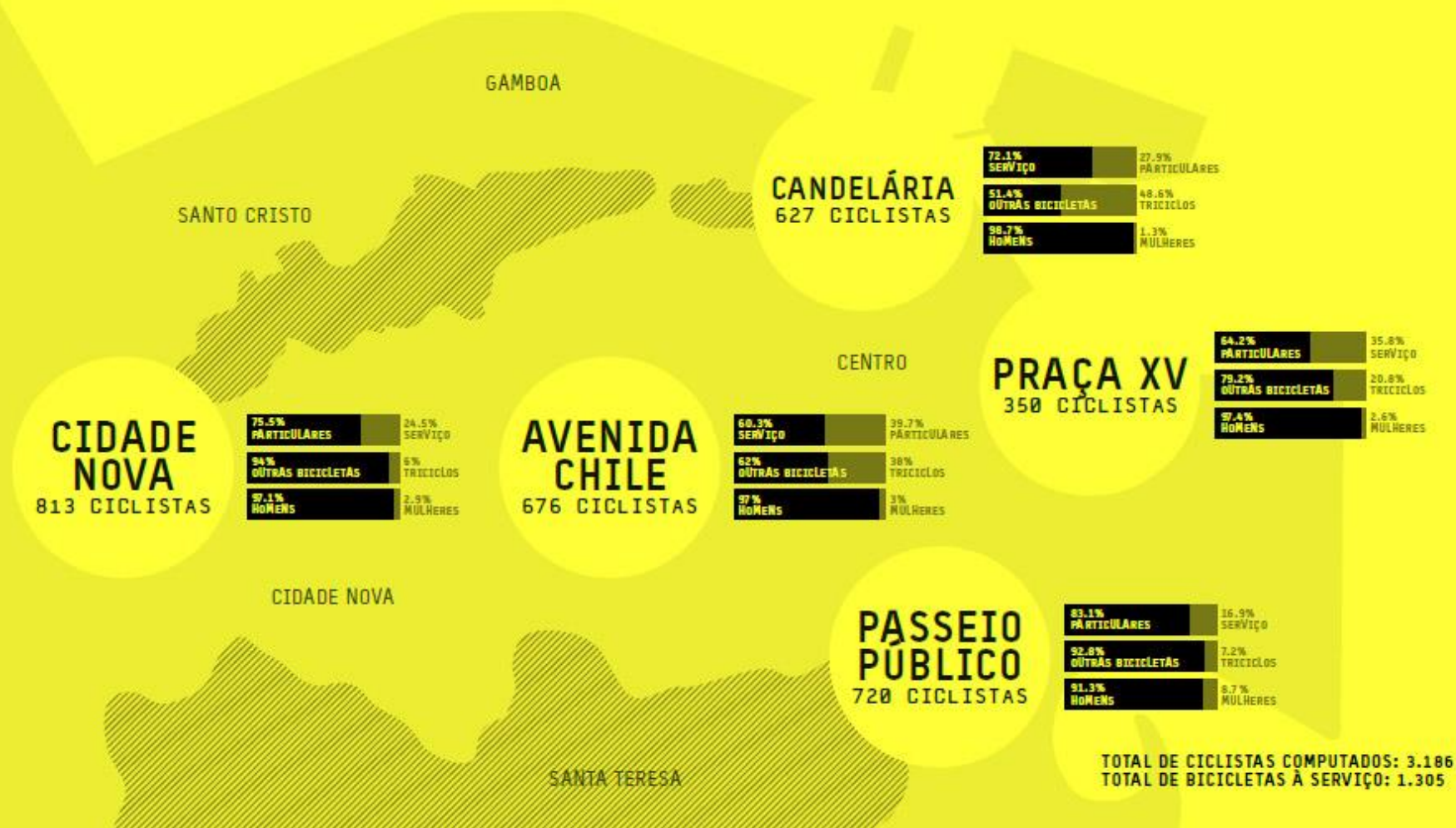
VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

QUEM PEDALA NO CENTRO HOJE

PARA ENTENDER QUEM PEDALA HOJE NO CENTRO, REALIZAMOS CINCO CONTAGENS EM PONTOS ESTRATÉGICOS: CANDELÁRIA, PASSEIO PÚBLICO, ESTÁCIO-CIDADE NOVA, PRAÇA XV E AV. CHILE. ENCONTRAMOS UM TOTAL DE MAIS DE 3.000 CICLISTAS, SENDO 40% BICICLETAS DE SERVIÇO, E ¼ DESTAS, TRICICLOS. UM DOS PRINCIPAIS INDICADORES QUE ATESTA A QUALIDADE DA INFRAESTRUTURA PARA O CICLISTA É A QUANTIDADE DE MULHERES PEDALANDO. NESTE QUESITO, O CENTRO FOI REPROVADO: APENAS 3% ERAM MULHERES.



TOTAL DE CICLISTAS COMPUTADOS: 3.186
TOTAL DE BICICLETAS À SERVIÇO: 1.305



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



Ciclistas no Centro:

Centro da Cidade, região com tráfego intenso e muitos ciclistas circulando, que passam despercebidos da maioria. Como parte do projeto Ciclorotas para o Centro, cinco contagens de tráfego de ciclistas foram realizadas em diferentes pontos do Centro, definidos em oficina que teve parte no Studio X, no dia 25 de agosto deste ano, onde diversos ciclistas e interessados se reuniram para traçar e discutir rotas e pontos de apoio.

Para conferir o movimento de bicicletas nos locais designados, a Transporte Ativo realizou nos meses de novembro e dezembro de 2012, em parceria com Studio X, ITDP, Banco Itaú e ciclistas cariocas, contagens de ciclistas com o objetivo de levantar dados de apoio ao trabalho que está sendo desenvolvido, permitindo uma melhor avaliação da área.

Neste documento, faremos um comparativo entre as contagens, com dados e características mais marcantes de cada trecho, assim como uma apresentação dos resultados consolidados. Este estudo busca mostrar o elevado número de ciclistas já existentes na região e a necessidade de se adequar as vias locais para otimização do uso deste modal já tão utilizado em nossa cidade.



Contagens de ciclistas no Centro - Rio de Janeiro - Dezembro 2012



EXTENSÃO TOTAL DA MALHA CICLO ROTAS CENTRO: 33KM

CUSTO DE IMPLANTAÇÃO: R\$ 6 MILHÕES*

*EXCLUINDO OS 13KM JÁ CONTEMPLADOS PELO PORTO MARAVILHIM, E CONSIDERADO O VALOR MÉDIO DE R\$ 300 MILH. ADOPTADO INTERNACIONALMENTE.

720 ciclistas em 12 horas
Média de 60 ciclistas por hora



No Passeio Público, entrada do Centro da Cidade para os ciclistas que vão da Zona Sul por dentro contabilizada uma média de um ciclista por minuto na área de contagem. Porém, durante todo o período foram vistos ciclistas, em volume semelhante ao local de contagem, passando pela rua da Lapa no sentido Centro - Zona Sul. Diante disso arriscamos dizer que 50 metros adiante o número de ciclistas contados teria sido o dobro.

Ambos os horários de pico apresentaram uma maioria de ciclistas indo na direção Centro, donde se supõe que os que seguem na direção zona sul o faziam pela rua da Lapa.

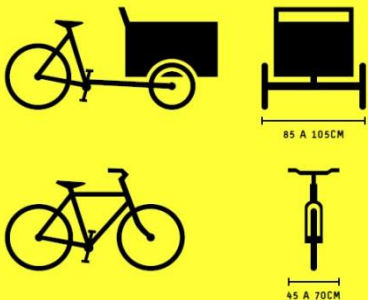
Dos cinco pontos onde foram realizadas contagens, esse foi o com maior incidência de mulheres pedalando, 62, equivalentes a 8.5% do total. Apenas 17% das viagens neste trecho, considerado para esta contagem como uma rota entre bairros, eram bicicletas a serviço.

Veja o relatório completo desta contagem em: <http://www.ta.org.br/contagens/CB/CBPP.pdf>

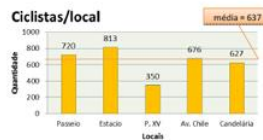


Contagens de ciclistas no Centro - Rio de Janeiro - Dezembro 2012

DEVIDO AO GRANDE NÚMERO DE TRICICLOS ENCONTRADOS NO CENTRO, O DIMENSIONAMENTO DAS ROTAS DEVE SER ADEQUADO AO VEÍCULO.



A movimentação de bicicletas se apresentou constante, quando somadas às rotas de entrada no bairro e as rotas internas, com o movimento se mantendo próximo da média de 266 ciclistas por hora ao longo de todo o dia. Com um maior movimento de 8 às 10h.



Apesar da alta incidência de bicicletas a serviço, é preciso estar atento a um volume ainda maior de bicicletas particulares, que chegam ao bairro pela manhã, deixando-o no final da tarde e da necessidade destas de estacionar ao longo do dia. As contagens no Passeio Público e Estácio com elevado número de bicicletas particulares entrando e deixando o Centro deixam isso bem evidente.

Contagens de ciclistas no Centro - Rio de Janeiro - Dezembro 2012



VELO-CITY GLOBAL 2016 EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

COLETIVO OFF

COPACABANA TEM UMA FROTA DE

732 VEÍCULOS DE TRABALHO
À PROPULSÃO HUMANA



UMA VAGA DE MOTO

=



DUAS VAGAS DE BICICLETA



UMA VAGA DE VAN

=



TRÊS VAGAS DE TRICICLO

COLETIVO OFF



SE AS BICICLETAS DE ENTREGA FOSSEM
SUBSTITUÍDAS POR VANS E MOTOS

COLETIVO OFF



MAIS 300 TONELADAS DE CO₂
SERIAM LANÇADOS NO AR POR ANO



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

OD PDTU 2013

Trens	568,000	2,51%	
Metro	665,000	2,94%	
Bicicletas	546,000	2,42%	
Taxis	256,000	1,13%	
Somados	2,035,000	9%	
Pedestres	6,634,000	29,36%	
Ônibus Mun.	6,671,000	29,52%	
incluindo executivos e intermunicipais	8,522,000	37,71%	
Automóvel	3,765,000	16,66%	
condutor + passageiro			





VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

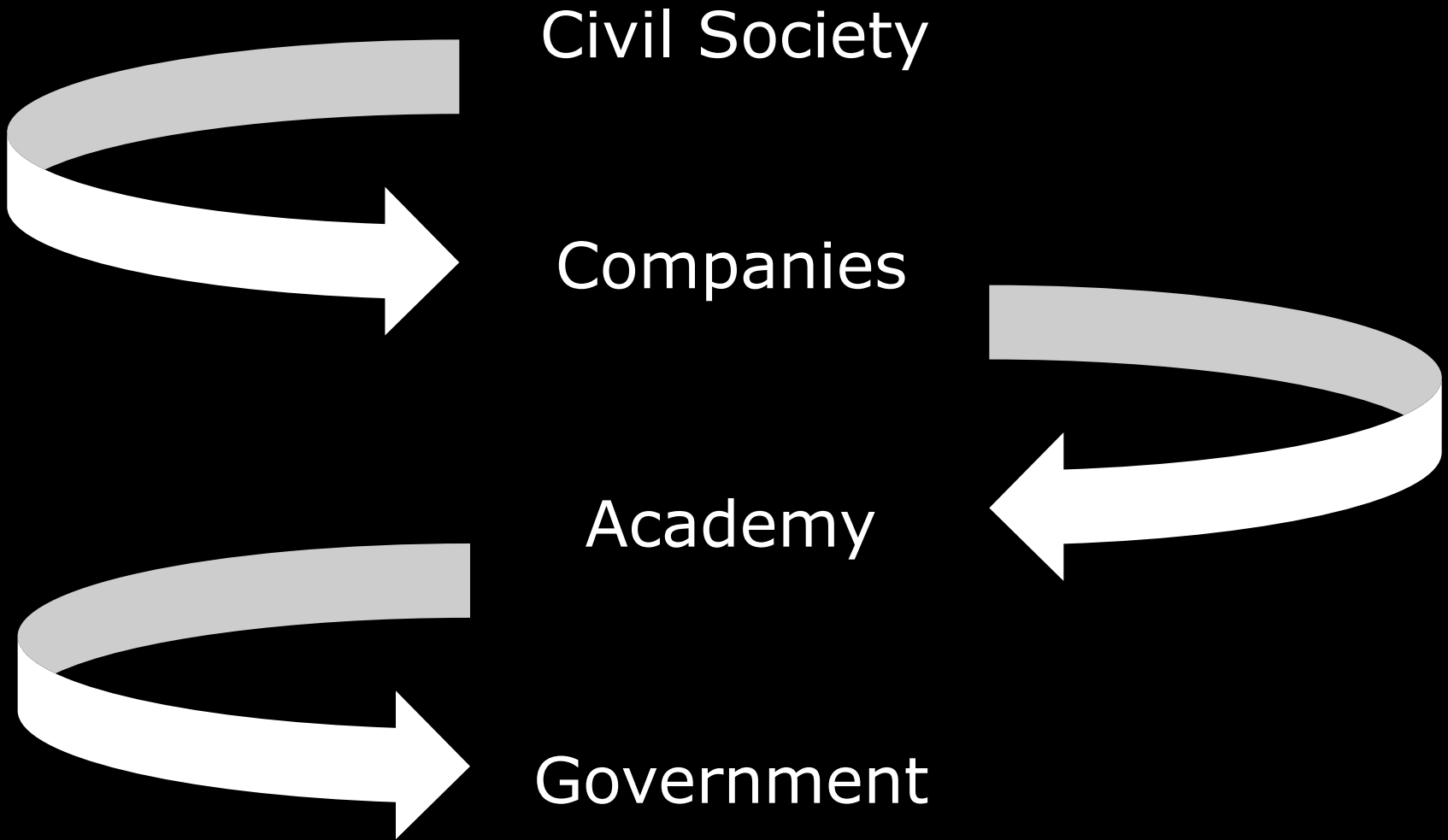


VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN

Public Private Partnerships





LINHA DO TEMPO CICLO ROTAS CENTRO

DATA	EVENTO
17/Jul	→
25/Ago	→
25/15 Ago	→
18/Set	→
22/Set	→
22/Nov	→
4/Dez	→
11/Dez	→
11/Jan	→
14/Jan	→
14/Fev	→
14/Mar	→
14/Abr	→
14/Mai	→
14/Jun	→
14/Jul	→
14/Ago	→
14/Set	→
14/Oct	→
14/Nov	→
14/Dez	→

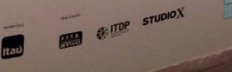
UMA MALHA CICLOVIÁRIA PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO

A BICICLETA É UM DOS MEIOS DE TRANSPORTE MAIS EFICIENTES EM TERMO DE Aproveitamento de Espaço Urbano e de Energia. Além disso, é uma modalidade de transporte sustentável que promove a saúde física e mental dos usuários e reduz a poluição atmosférica e sonora.

UMA MALHA CICLOVIÁRIA É UM SISTEMA DE VIAS E ESPAÇOS DESTINADOS AO USO EXCLUSIVO DA BICICLETA, COM O OBJETIVO DE FACILITAR O DESEMPENHO DESTE MEIO DE TRANSPORTE E PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NA CIDADE.

A BICICLETA NÃO É UM VEÍCULO E O CONDOMÍNIO NÃO É UM VEÍCULO. É UM MEIO DE TRANSPORTE QUE DEVE SER INTEGRADO AO SISTEMA DE TRANSPORTE DA CIDADE, COM O OBJETIVO DE PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E A QUALIDADE DE VIDA DOS CIDADÃOS.

COM O OBJETIVO DE PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E A QUALIDADE DE VIDA DOS CIDADÃOS, O PROJETO DE UMA MALHA CICLOVIÁRIA PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO TEM COMO OBJETIVO PRINCIPAL A CRIAÇÃO DE UM SISTEMA DE VIAS E ESPAÇOS DESTINADOS AO USO EXCLUSIVO DA BICICLETA, COM O OBJETIVO DE FACILITAR O DESEMPENHO DESTE MEIO DE TRANSPORTE E PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL NA CIDADE.



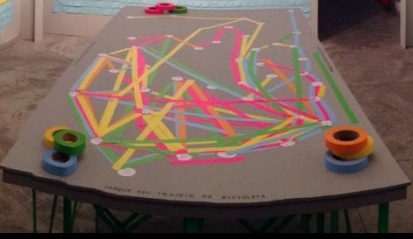
QUANTOS SACAR UM MES?

NO TRAJETO CASA-TRABALHO

1 BICICLETA

POR QUE USAR A BICICLETA?

- SAÚDE** - Melhora a saúde física e mental.
- TRÂNSITO** - Evita congestionamentos e reduz o tempo de deslocamento.
- CUSTO** - É uma modalidade de transporte muito mais barata que o carro.
- AMBIENTE** - Reduz a poluição atmosférica e sonora.
- PARQUE PÚBLICO** - Promove o uso responsável dos espaços públicos.
- PARQUE RÁPIDO** - Facilita o acesso a áreas de lazer e recreação.
- COMUNIDADE** - Promove a integração social e o senso de comunidade.



ETAPAS DO PROJETO

1. DIAGNÓSTICO
2. PLANEJAMENTO
3. PROJETO DE ARQUITETURA
4. LICITAÇÃO
5. OBRAS
6. ABERTURA
7. MONITORAMENTO
8. AVALIAÇÃO

TIPOLOGIAS

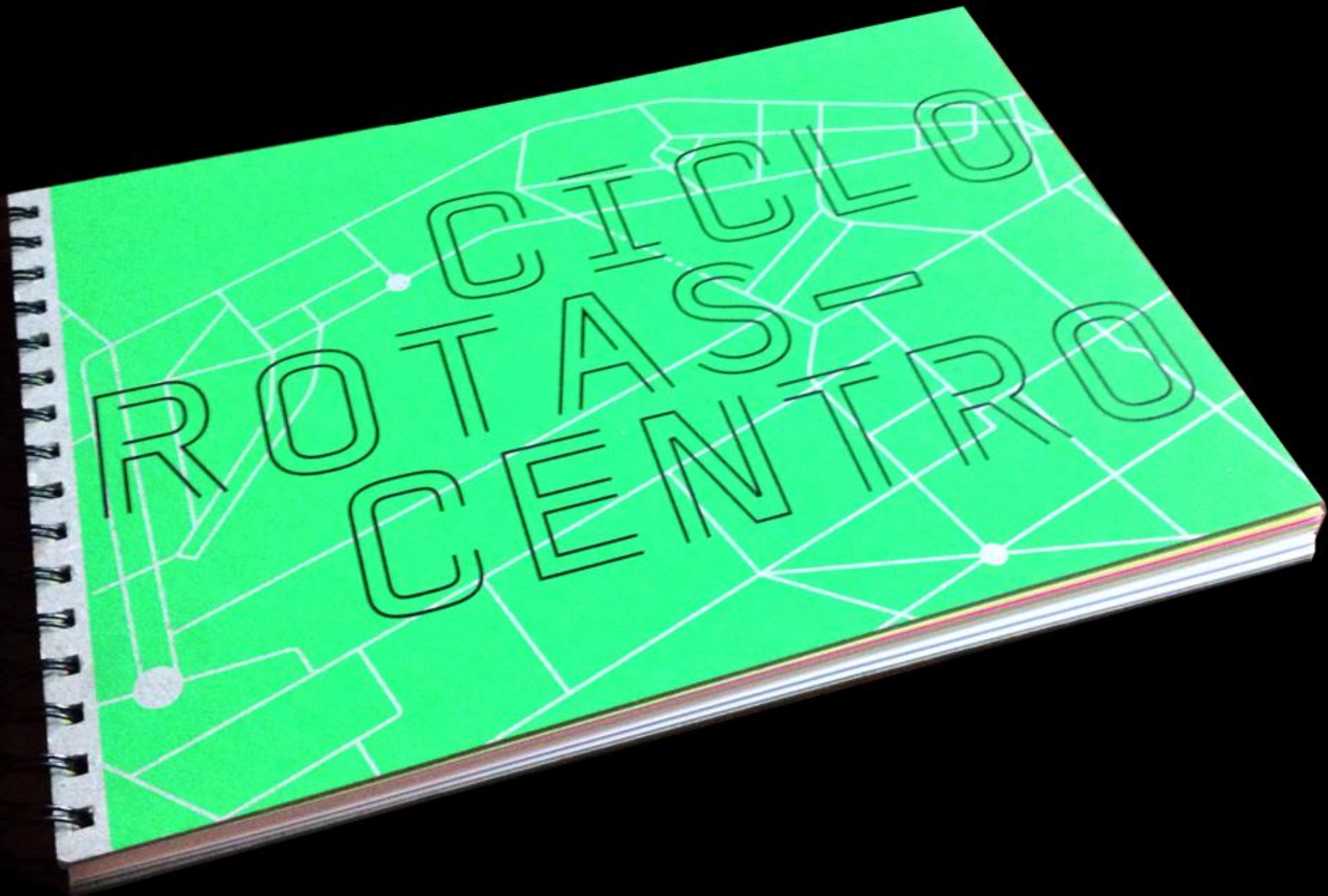
EXTENSÃO TOTAL DA MALHA CICLO ROTAS CENTRO

33KM

CUSTO DE IMPLANTAÇÃO

R\$ 6 MILHÕES*

NÚMERO DE VIAGENS/DIA EM BICICLETA (POR RESTAURANTE ADMINISTRATIVA - RESTAURANTE LAZER)



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



PERFIL DO

CICLISTA

BRASILEIRO

2015

PARCERIA NACIONAL
PELA MOBILIDADE POR BICICLETA



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



Tandem Investments: Public-Private Partnerships

Civil society can help city administrations to move through Urban Transitions.

It can be done by anyone in any city, for different topics.

This strategy can make a big difference especially in countries and cities where new strategies to fight global warming and other 21st century challenges are not being placed yet.



VELO-CITY GLOBAL 2016
EVOLUTION OF CYCLING FEB 27-MAR 1 TAIPEI, TAIWAN



谢谢

Obrigado!
Thank you!



zelobo@ta.org.br



www.ta.org.br

Itaú

**CYCLING
VISIONARIES
AWARDS**

