

UN-Habitat Creating a Cycling Culture in Bike-Unfriendly environments

There will always be room for Cyclists

How to implement bicycle infrastructure in cities with challenging pre-conditions and spatial restrictions



Cidade do
Rio de Janeiro



Provides information and tools in a collaborative way and acts as a liason between stakeholders.

Complements the work of the public administration. Presenting suggestions, solutions and gathering data.

Influences urban planning with a bottom-up approach





Do things they are not doing.

Ciclistas e o Código de Trânsito Brasileiro



Direitos e deveres

Claudiléa Pinto

1ª edição
impressa





Contagem de Estabelecimentos Comerciais com Entregas por Bicicleta em Copacabana.

Rio de Janeiro

Janeiro de 2011



Levantamento de estabelecimentos comerciais com entrega por bicicletas em Copacabana. Rio de Janeiro, Janeiro de 2011.



Janeiro de 2011.

Uma das partes mais importantes e não menos dispendiosas de um frete é o "último quilômetro", quando a mercadoria já na cidade é entregue ao consumidor. Veículos de carga movidos a propulsão humana têm sido usados em todo o mundo para reduzir o ruído e a poluição do ar relacionados ao "último quilômetro". Bicicletas de carga são a melhor opção de transporte de mercadorias em áreas densas e podem ser facilmente integradas às movimentações nas cidades. Seu uso alivia o tráfego do solo de motorizados, tais como os congestionamentos, problemas de estacionamento, poluição do ar e seus impactos nas mudanças climáticas.

Com o objetivo de levantar dados e informações desconhecidas da população e da administração da cidade, a Transporte Arrivo realizou no bairro de Copacabana, durante os meses de dezembro de 2010 e Janeiro 2011, um levantamento associado de todos os estabelecimentos comerciais que fazem entregas por bicicletas. Estes dados proporcionam informação suficiente para se levantar os benefícios deste tipo de entrega para a cidade, o trânsito e o meio ambiente.



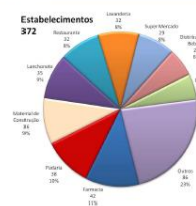
Foram levantados os tipos de estabelecimento, o número e tipo de bicicletas, entregadores e entregas por estabelecimento por dia, assim como a área de abrangência das viagens.

Levantamento de estabelecimentos comerciais com entrega por bicicletas em Copacabana. Rio de Janeiro, Janeiro de 2011.

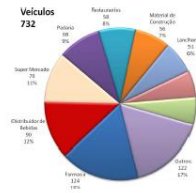


1. Em gráficos

Estabelecimentos



Veículos



Levantamento de estabelecimentos comerciais com entrega por bicicletas em Copacabana. Rio de Janeiro, Janeiro de 2011.

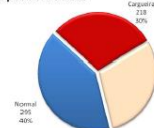


Entregas por dia



Cada entrega equívale a duas viagens, uma de ida e outra de volta.

Tipos de Bicicleta



Levantamento de estabelecimentos comerciais com entrega por bicicletas em Copacabana. Rio de Janeiro, Janeiro de 2011.

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

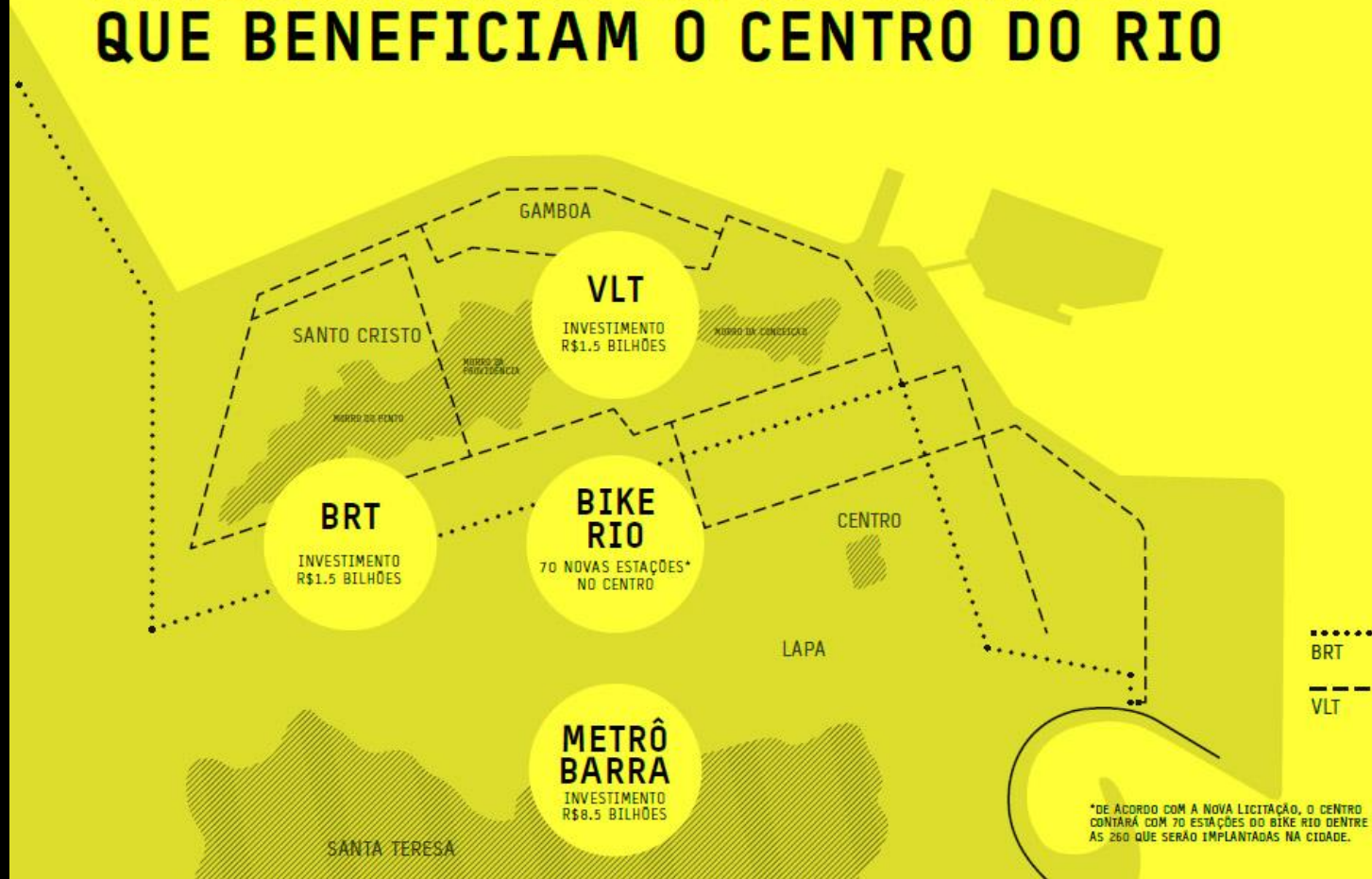


SE AS BICICLETAS DE ENTREGA FOSSEM
SUBSTITUÍDAS POR VANS E MOTOS



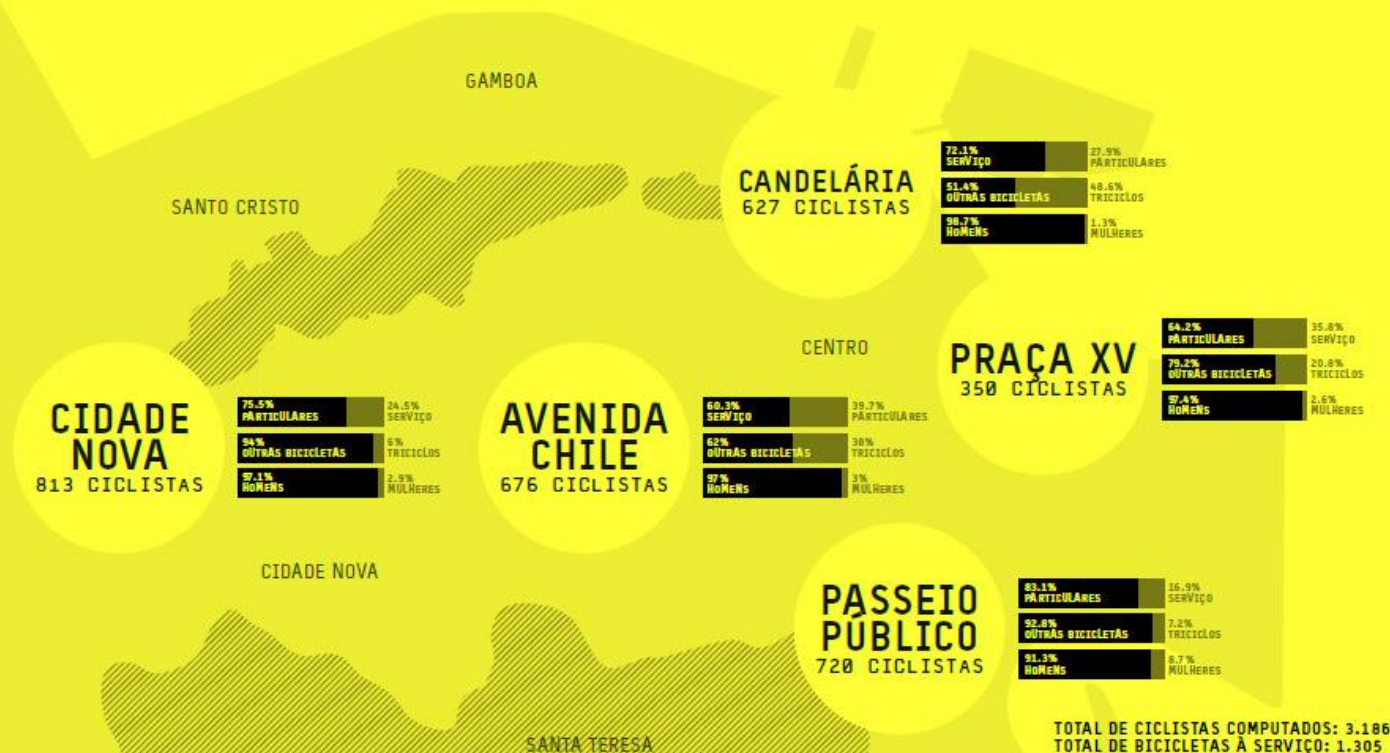
MAIS 300 TONELADAS DE CO2
SERIAM LANÇADOS NO AR POR ANO

INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE QUE BENEFICIAM O CENTRO DO RIO



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 4 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.





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, TDP, 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

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



Passeio Público

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, foi 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 fazem pela rua da Lapa.

Dos cinco pontos onde foram realizadas contagens, esse foi o com maior incidência de mulheres pedalando, 62,9% 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/CP/CPF.pdf>



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

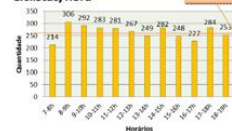
EXTENSÃO TOTAL DA MALHA CICLO ROTAS CENTRO: 33KM

CUSTO DE IMPLANTAÇÃO: R\$ 6 MILHÕES*

*EXCLUINDO OS 57KM DE CONTINGÊNCIAS PELA PISTA MARAVILHA, E CONSIDERANDO O VALOR MÉDIO DE R\$ 100 MILHÕES, ADIÇÃO INTERNACIONALMENTE.

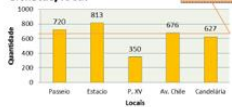


Ciclistas/hora



A movimentação de bicicletas se apresentou constante, quando somadas às rotas de entrada no bairro e às 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.

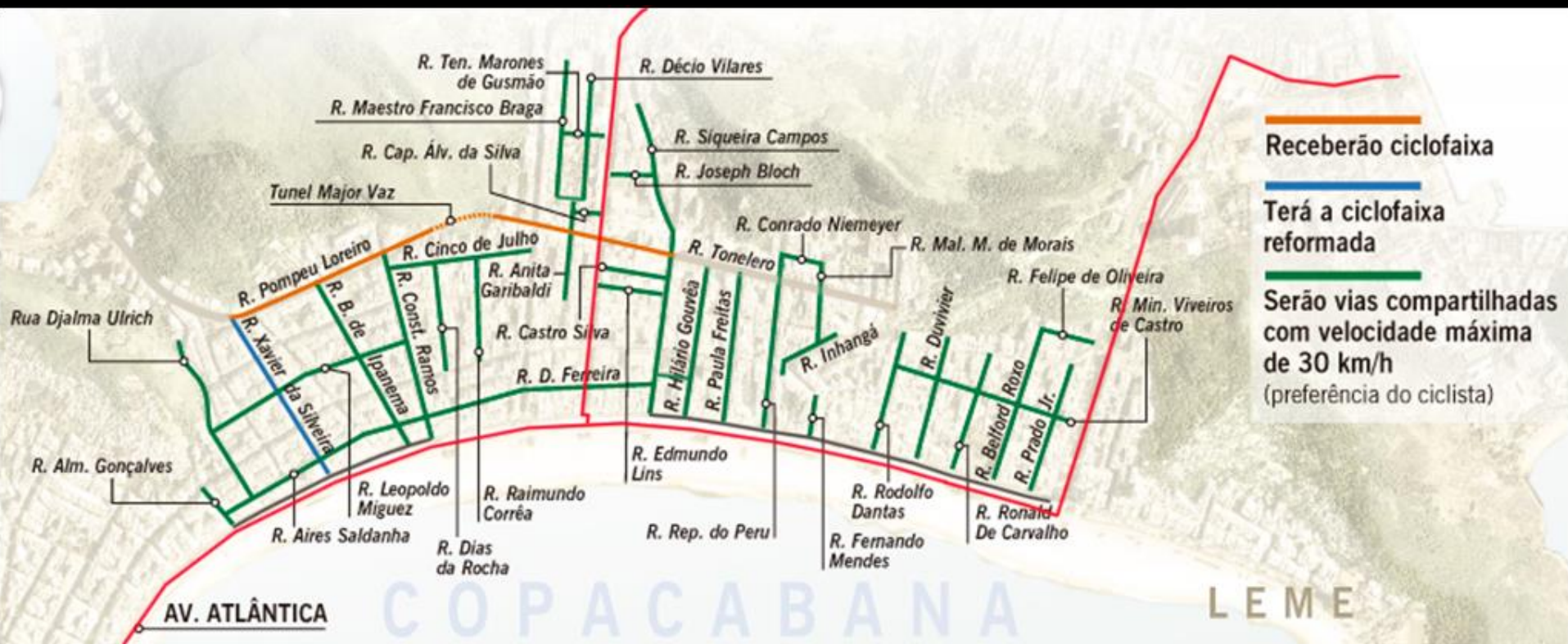
Ciclistas/local

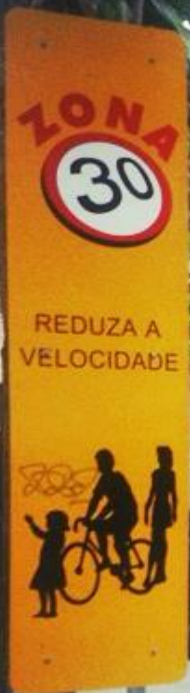


Apesar da alta incidência de bicicletas a serviço, é preciso estar atento a um volume ainda maior de bicicletas particulares, que chegam ao bairro pela manhã, deixando-o no final da tarde e da necessidade destas de estacionar ao longo do dia. As contagens no Passeio Público e Estação com elevado número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

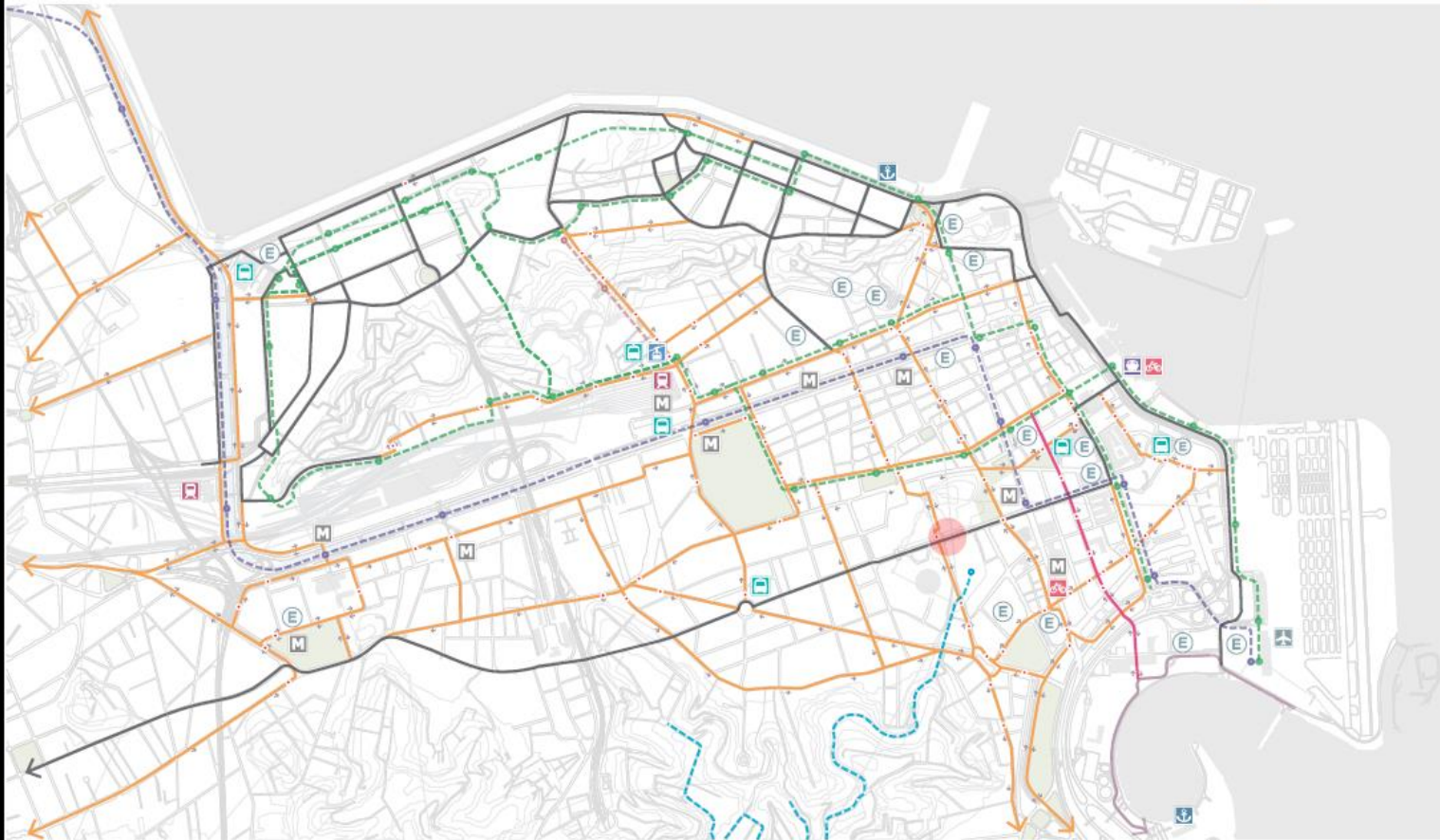
Contagens de ciclistas no Centro - Rio de Janeiro - Dezembro 2012

Copacabana- Rio





CENÁRIO DE MOBILIDADE PARA O CENTRO EM 2016



Centro Rio



Training for city officers





PERFIL DO

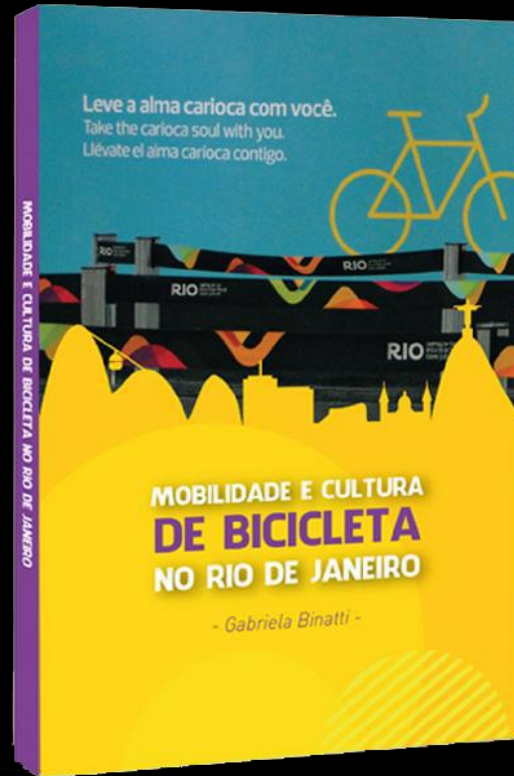
CICLISTA

BRASILEIRO

2015

PARCERIA NACIONAL
PELA MOBILIDADE POR BICICLETA

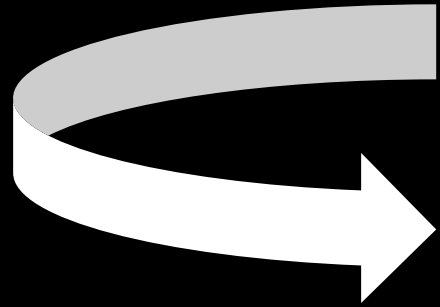
Mobilidade e Cultura da Bicicleta no Rio de Janeiro.



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 specific areas. 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.

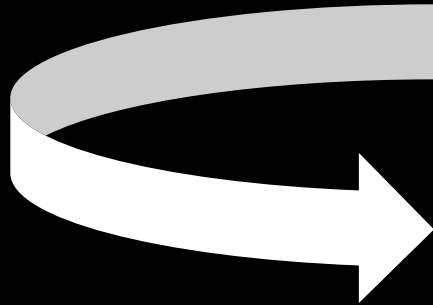




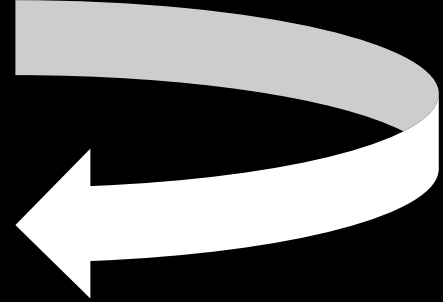
Civil Society

Companies

Academy



Government



Dank u wel! Obrigado! Thank you!



Contato:
zelobo@ta.org.br



**CYCLING
VISIONARIES
AWARDS**

