

3.1 MILHÕES DE VIAGENS DE BICICLETA POR DIA NO RIO*

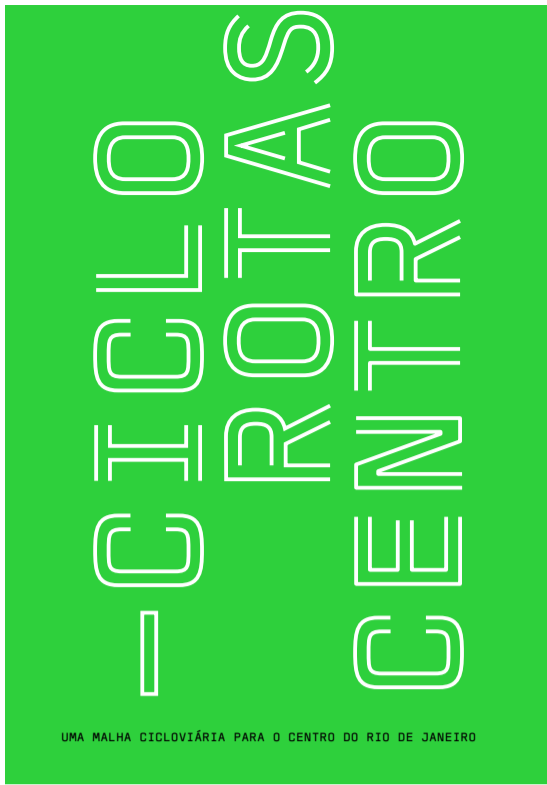
SEGUNDO ESTIMATIVAS QUE SÓ CONSIDERAM O TRAJETO CASA-TRABALHO, NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO SÃO FEITAS 1,2 MILHÕES DE VIAGENS DE BICICLETA POR DIA, SENDO 446 MIL NA CAPITAL**. A EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL COMPROVA QUE O NÚMERO REAL É GERALMENTE DE 4 A 6 VEZES MAIOR.

* ESTIMATIVA AMPLIADA PARA TOTAL DE BICICLETAS EM USO INCLUÍDAS TODAS AS VIAGENS.
 ** ESSES SÃO OS NÚMEROS PROJETADOS PARA 2012, BASEADO NA METODOLOGIA DO PDTU. OS NÚMEROS OFICIAIS DE 2004 SÃO 645.000 NA RMRJ E 217.000 NO MUNICÍPIO.
 FONTE: TRANSPORTE ATIVO

ITDP
 O INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP, SEGUNDO A SIGLA EM INGLÊS) É UMA ORGANIZAÇÃO SOCIAL SEM FINS LUCRATIVOS QUE PROMOVE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL E EQUITATIVO COM O OBJETIVO DE MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA E DO TRANSPORTE NAS CIDADES. NO BRASIL, ATUAMOS EM ARTICULAÇÃO COM ÓRGÃOS GOVERNAMENTAIS E ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL, UTILIZANDO CONHECIMENTO TÉCNICO ACUMULADO ATRAVÉS DA EXPERIÊNCIA EM OUTROS PAÍSES, DE MODO A INSPIRAR A EXCELENCIA NA IMPLEMENTAÇÃO DAS SOLUÇÕES ADOTADAS E SEU POTENCIAL DE REPLICAÇÃO.
 WWW.ITDP.ORG/WHERE-WE-WORK/BRAZIL

STUDIO-X RIO
 NOS ÚLTIMOS ANOS, A ESCOLA DE ARQUITETURA, PLANEJAMENTO E PRESERVAÇÃO DA UNIVERSIDADE DE COLUMBIA (GSAPP) VEM UTILIZANDO A DESIGNAÇÃO STUDIO-X PARA SE REFERIR AOS SEUS MAIS AVANÇADOS LABORATÓRIOS DEDICADOS A EXPLORAR O FUTURO DAS CIDADES. COM LOCAÇÕES EM AM, NOVA IORQUE, MUMBAI, PEQUIM, RIO DE JANEIRO E TÓQUIO, O STUDIO-X É UM LUGAR DESTINADO A INCUBAR NOVAS FORMAS DE CRIATIVIDADE EM FACE DOS PROBLEMAS MAIS PREMENTES, UM LUGAR PARA INVENTAR, TESTAR E CELEBRAR NOVAS IDEIAS.
 O STUDIO-X RIO TEM O APOIO DA EBX E DA PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.
 WWW.ARCH.COLUMBIA.EDU/STUDIO-X-GLOBAL

TRANSPORTE ATIVO
 A TRANSPORTE ATIVO É UMA ORGANIZAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL VOLTADA PARA QUALIDADE DE VIDA ATRAVÉS DA UTILIZAÇÃO DE MEIOS DE TRANSPORTE À PROPULSÃO HUMANA NOS SISTEMAS DE TRÂNSITO. NOSSO OBJETIVO É DEFENDER, DIVULGAR E PROMOVER OS MEIOS DE TRANSPORTE À PROPULSÃO HUMANA COMO OPÇÃO DE TRANSPORTE, TURISMO, TRABALHO, LAZER E SAÚDE. PARA UMA UTILIZAÇÃO CADA VEZ MAIOR DE FORMAS MAIS SIMPLES, ECONÔMICAS E NÃO POLUENTES DE TRANSPORTE, PROPORCIONANDO ASSIM CIDADES MAIS HUMANAS, FELIZES E SEGURAS.
 WWW.TA.ORG.BR



UMA MALHA CICLOVIÁRIA PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO

NÚMERO DE VIAGENS

DADOS 1993: PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO DOS TRANSPORTES NA RMRJ - PTM
 DADOS 2003: PDTU - PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

ANO	METRÔ	TREM	BARCAS	ÔNIBUS	VANS	AUTOS E TAXIS	MOTO	BICICLETA	A PÉ	OUTROS
ANO: 1994	2,28%	3,13%	0,68%	61,02%	0%	11,5%	0,26%	1,28%	19,68%	0,43%
ANO: 2004	1,78%	1,52%	0,41%	33,08%	8,19%	15,61%	0,51%	3,24%	33,85%	2,33%

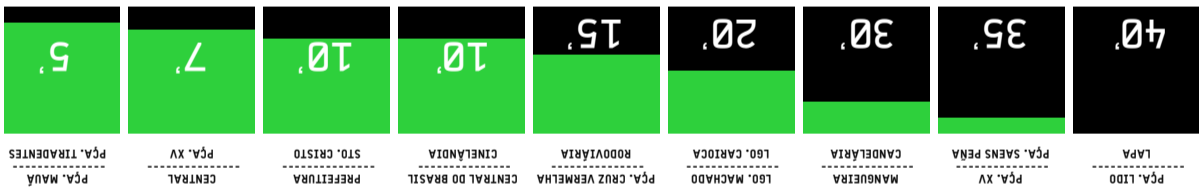
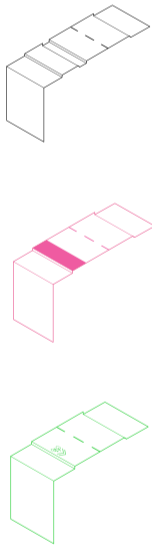
A BICICLETA É UM DOS MEIOS DE TRANSPORTE MAIS EFICIENTES E INVENTADOS: A TECNOLOGIA MAIS APROPRIADA PARA DISTÂNCIAS CURTAS, COM BAÍSSIMO CUSTO OPERACIONAL. UMA PESSOA PEDALANDO VIAJA DUAS VEZES MAIS RÁPIDO, CARREGA QUATRO VEZES MAIS CARGA, E COBRE TRÊS VEZES A DISTÂNCIA PERCORRIDA POR UMA PESSOA CAMINHANDO. A BICICLETA NÃO EMITE POLUENTES E CONTRIBUI PARA FAZER DO ESPAÇO LIVRE DE CONGESTIONAMENTOS, DESTA FORMA, TEM UM PAPEL FUNDAMENTAL NO MOSAICO DE MOBILIDADE URBANA DAS CIDADES DO FUTURO. CIDADES SUSTENTÁVEIS DEVEM PRIORIZAR UMA REDE DENSA E BEM DISTRIBUÍDA DE INFRAESTRUTURA PARA BICICLETAS, QUE PROPICIEM CONVENIÊNCIA, SEGURANÇA E CONFORTO PARA O CICLISTA. O RIO DE JANEIRO PASSA POR UM MOMENTO ESPECIAL, EM QUE PROFUNDAS TRANSFORMAÇÕES ESTÃO EM CURSO. ESTE É O MOMENTO DE SE PENSAR NOVAS FORMAS DE VIVER NA CIDADE E DE LANÇAR MÃO DE IDEIAS E ESTRATÉGIAS QUE POSSAM CONTRIBUIR PARA UM AMBIENTE URBANO MAIS EFICIENTE, SAUDÁVEL E AGRADÁVEL DE SE VIVER. EM JULHO DE 2012, A TRANSPORTE ATIVO, O INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP BRASIL) E O STUDIO-X RIO INICIARÃO UM ESTUDO DE MAPEAMENTO DA DEMANDA DE UMA MALHA CICLOVIÁRIA PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO, ATRAVÉS DE UMA METODOLOGIA PARTICIPATIVA QUE INCLUI O DIÁLOGO COM CICLISTAS E DEMAIS INDIVÍDUOS INTERESSADOS NA EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA NA CIDADE. AGRADECEMOS AO BANCO ITAÚ PELO APOIO PARA A REALIZAÇÃO DESTA EXPOSIÇÃO. É COM GRANDE PRAZER QUE APRESENTAMOS AQUI O RESULTADO DESTA TRABALHO, E OS CONVINDAMOS A PARTICIPAREM. CONOSCO, O DIÁLOGO SOBRE A MOBILIDADE QUE QUEREMOS PARA NOSSA CIDADE.

UMA MALHA CICLOVIÁRIA PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO

VIAS COMPARTEILHADAS
 NAS VIAS COM BAIXO FLUXO E VELOCIDADE, SEM RISCO PARA OS CICLISTAS, CARROS E BICICLETAS DEVEM COMPARTILHAR O MESMO ESPAÇO. AS BICICLETAS DEVEM SEGUIR A SINALLIZAÇÃO HORIZONTAL INDICATIVA. AUTOMÓVEIS DEVEM GUARDAR DISTÂNCIA LATERAL E REDUZIR A VELOCIDADE PARA ULTRAPASSAGEM.

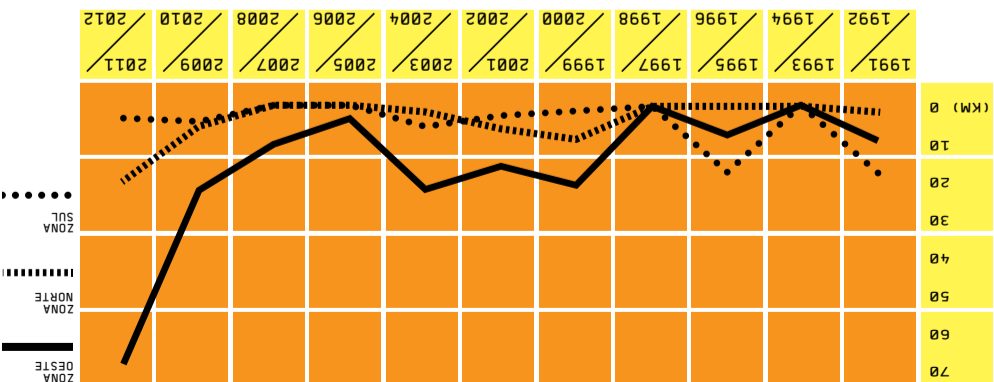
CICLOFAIXAS
 QUANDO O FLUXO E/OU VELOCIDADE DOS AUTOMÓVEIS OFERECEREM RISCOS MODERADOS OU LIMITAÇÃO À CIRCULAÇÃO DO CICLISTA, AS VIAS PODEM SER SEPARADAS SOMENTE POR SINALLIZAÇÃO HORIZONTAL, SEM BARRERAS FÍSICAS.

CICLOVIAS
 EM VIAS DE MAIOR FLUXO E/OU VELOCIDADE, POR MOTIVOS DE SEGURANÇA, É NECESSÁRIA UMA SEPARAÇÃO FÍSICA ENTRE AUTOMÓVEIS E BICICLETAS. ESTAS PODEM SER MURERTAS, CANTEIROS OU MESMO FAIXAS DE ESTACIONAMENTO.



CONSIDERANDO VELOCIDADE MÉDIA DE 16KM/H

TIPOLÓGICAS



CONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA POR REGIÃO DA CIDADE AO LONGO DO TEMPO

MODAL	VELOCIDADE MÉDIA / COMERCIAL (km/h)	Ocupação por pessoa (m²)	Situação Habitual	Situação Não Habitual	Operação Deficiente	Operação Ideal
1 Pessoa	3	0,8 m²	30%	100%	100%	100%
5 Pessoas	16	4,5 m²	100%	100%	33%	33%
15 Passageiros	30	28 m²	100%	100%	100%	100%
45 Passageiros	30	9,8 m²	100%	100%	100%	100%
53 Passageiros	30	1,2 m²	100%	100%	100%	100%
160 Passageiros	30	4 m²	100%	100%	100%	100%

DADOS ADAPTADOS E ATUALIZADOS DO LIVRO 'A BICICLETA E OS TRÊS CICLOS', NAVARRO ET AL. 1985

ROTEIRO CICLISTA-RO

EXPOSIÇÃO
23 JUL A 01 NOVEMBRO 2013
STUDIO-X RIO
PRAÇA TIRADENTES 48

UMA MALHA CICLOVIÁRIA PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO



PROJETO

EXISTENTE

CICLOVIA
PRAÇA XV-TIJUCA