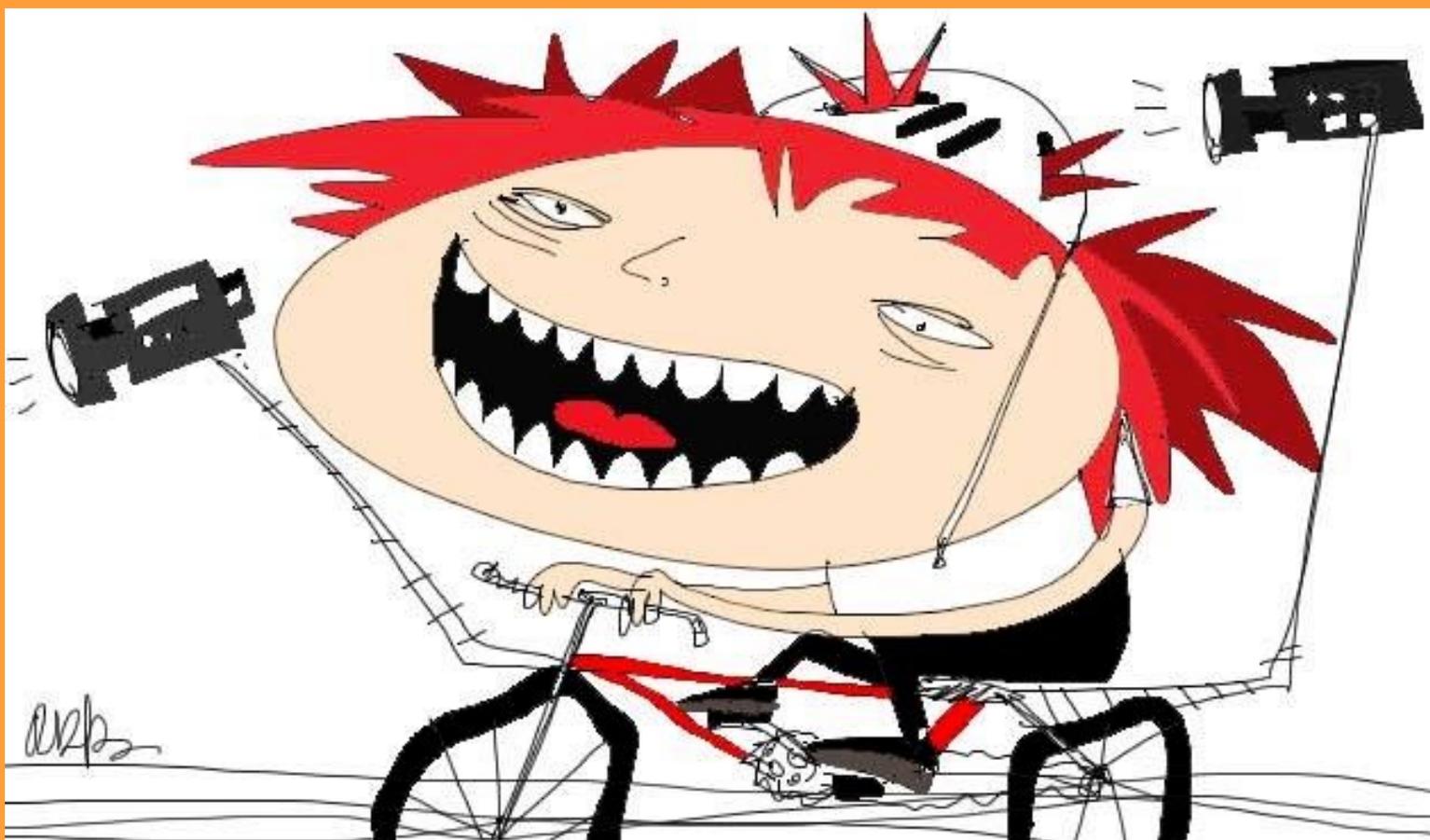


RENATA FALZONI
ARQUITETA
JORNALISTA





**PEDALO HÁ 47 ANOS
COMO MEIO DE TRANSPORTE
BIKERREPÓRTER**





CICLOATIVISTA







19 DE AGOSTO DIA NACIONAL DO CICLISTA



Mobilidade Urbana Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o **acesso amplo** e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos **não-motorizados** e **coletivos** de transporte, de forma efetiva, que **não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável**. Ou seja: **baseado nas pessoas e não nos veículos**.

Mcidas, SeMOB Caderno 6 e foi retirado do Mcidas/SeMOB/Diretoria de Mobilidade Urbana – A mobilidade urbana sustentável, texto para discussão, março de 2003.





ACESSO A CIDADE

Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Lei 12.587 de 3 de Janeiro de 2012

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade,

**§ 1º São modos de transporte urbano:
I - motorizados; e II - não motorizados.**



Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Lei 12.587 de 3 de Janeiro de 2012

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

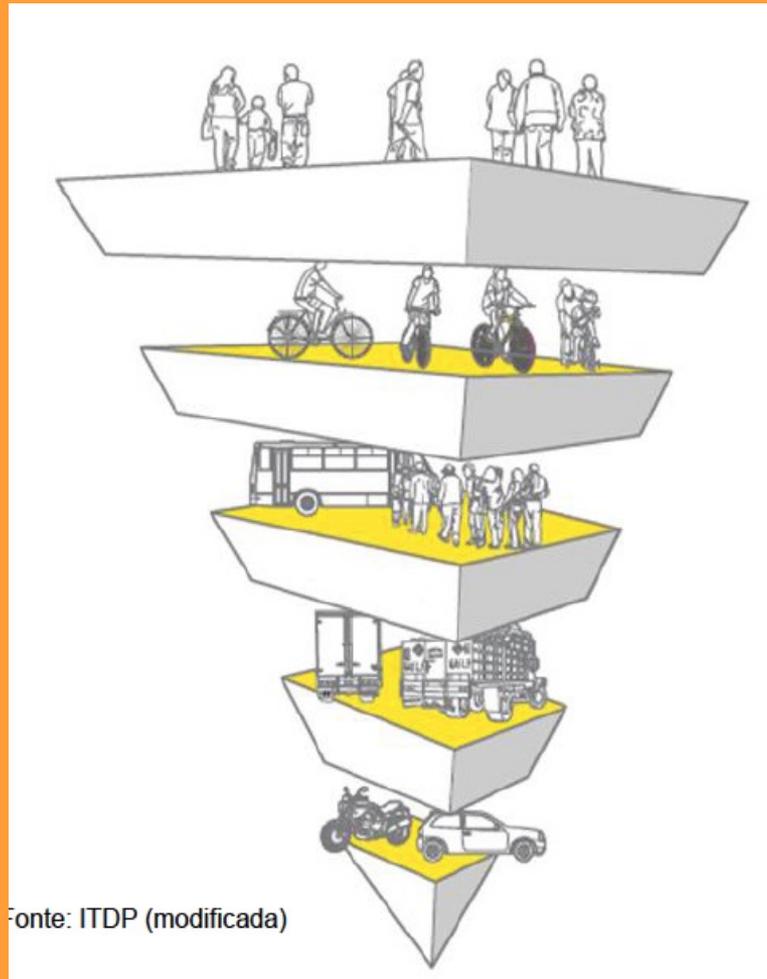


Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Lei 12.587 de 3 de Janeiro de 2012

II - prioridade dos modos de transportes não-motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm



Fonte: ITDP (modificada)



caminhar

Vias para pedestres desobstruídas e de alta qualidade aumentam a mobilidade básica para todos. Os equipamentos urbanos, os elementos do paisagismo e as bordas ativas dos prédios transformam calçadas e passagens em espaços públicos vibrantes.

▶ Projetar pelo menos 2 metros de espaço livre para garantir que as calçadas sejam acessíveis a todos.

▶ Usar cruzamentos elevados para pedestres para reduzir a velocidade dos veículos motorizados.

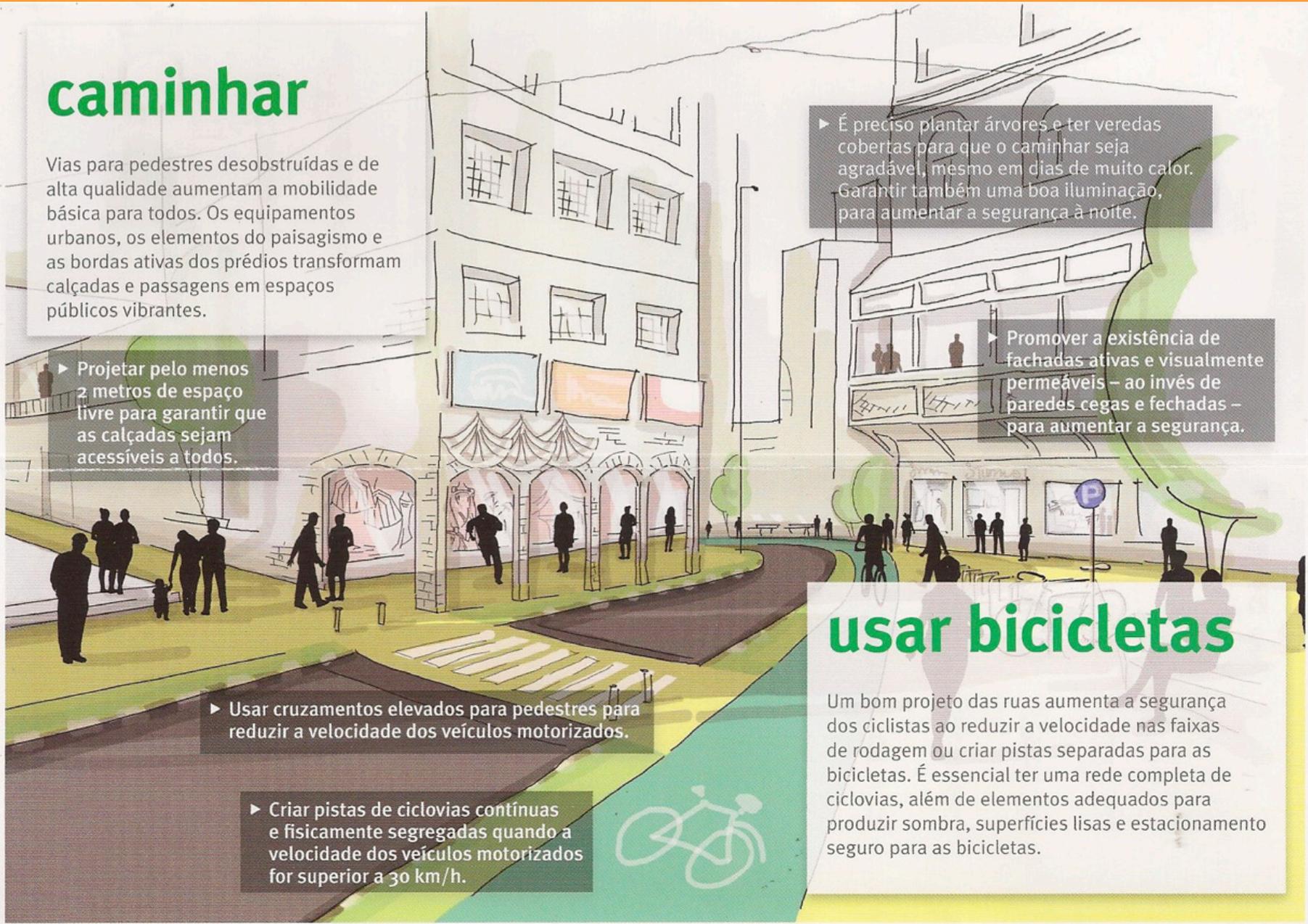
▶ Criar pistas de ciclovias contínuas e fisicamente segregadas quando a velocidade dos veículos motorizados for superior a 30 km/h.

▶ É preciso plantar árvores e ter veredas cobertas para que o caminhar seja agradável, mesmo em dias de muito calor. Garantir também uma boa iluminação, para aumentar a segurança à noite.

▶ Promover a existência de fachadas ativas e visualmente permeáveis – ao invés de paredes cegas e fechadas – para aumentar a segurança.

usar bicicletas

Um bom projeto das ruas aumenta a segurança dos ciclistas ao reduzir a velocidade nas faixas de rodagem ou criar pistas separadas para as bicicletas. É essencial ter uma rede completa de ciclovias, além de elementos adequados para produzir sombra, superfícies lisas e estacionamento seguro para as bicicletas.



conectar

Uma rede densa para trajetos a pé ou a bicicleta resulta em conexões mais curtas, variadas e diretas, que melhoram o acesso a mercadorias, serviços e transporte público.

▶ Reduzir o tamanho das quadras urbanas (consistindo de um ou mais lotes) a no máximo 1 hectare, sendo que a maior dimensão não deve ser superior a 150 metros.

▶ Subdividir as quadras grandes em parcelas menores, criando vias públicas acessíveis somente a pedestres e ciclistas.

CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO RÁPIDO

ESTAÇÃO DE BICICLETAS PÚBLICAS

ESPAÇO PARA PEDESTRES

≤ 1 ha

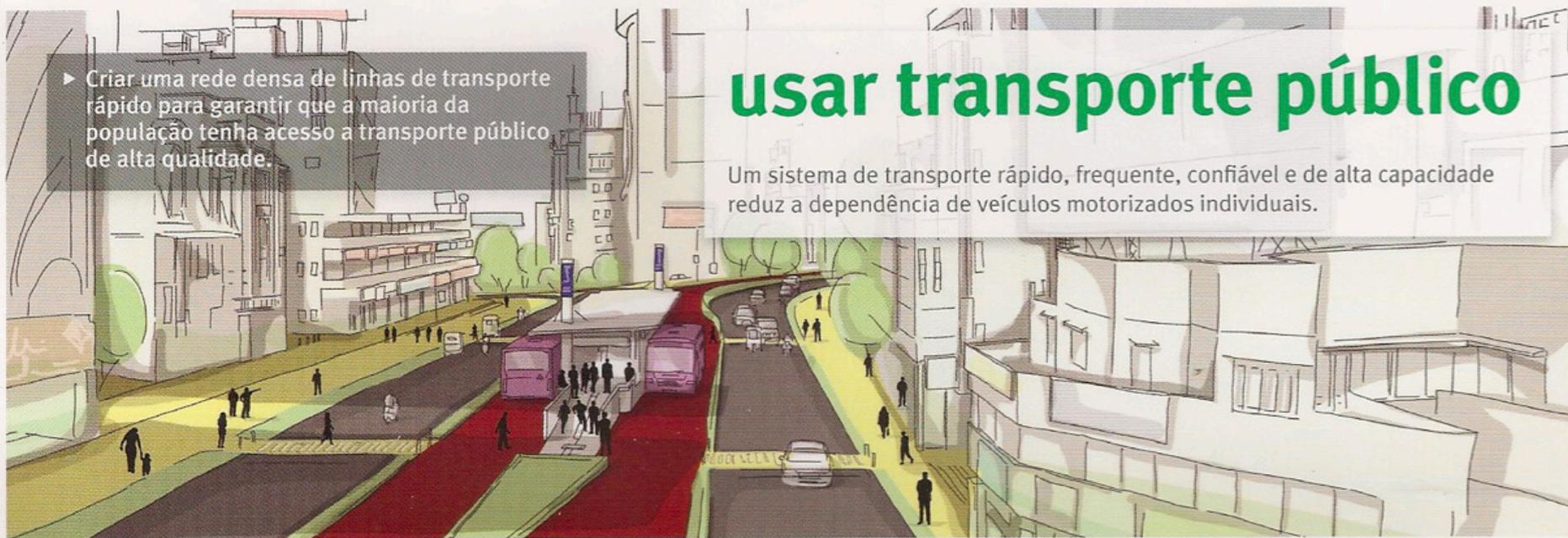
≤ 150 m



- ▶ Criar uma rede densa de linhas de transporte rápido para garantir que a maioria da população tenha acesso a transporte público de alta qualidade.

usar transporte público

Um sistema de transporte rápido, frequente, confiável e de alta capacidade reduz a dependência de veículos motorizados individuais.



promover mudanças

Tarifas adequadas de estacionamento e redução da oferta geral de vagas acabam por incentivar o uso do transporte coletivo, a pé ou de bicicleta.

▶ Reduzir o espaço usado pelo tráfego e estacionamento de veículos motorizados a não mais do que 12% do espaço total disponível.

▶ Substituir os parâmetros de números de vagas mínimo nas edificações por número máximo.

▶ Precificar o estacionamento nas ruas de forma a controlar a demanda.



misturar

Uma mistura diversificada de usos residenciais e não residenciais reduz o número necessário de viagens e garante a animação dos espaços públicos em todos os horários.

▶ Estimular uma maior diversidade através de uma variação de formas construídas.

▶ Reservar pelo menos 30% da área residencial construída para unidades de preço mais acessível.

▶ Oferecer uma combinação de usos horizontais e verticais.

RESIDENCIAL

INSTITUCIONAL

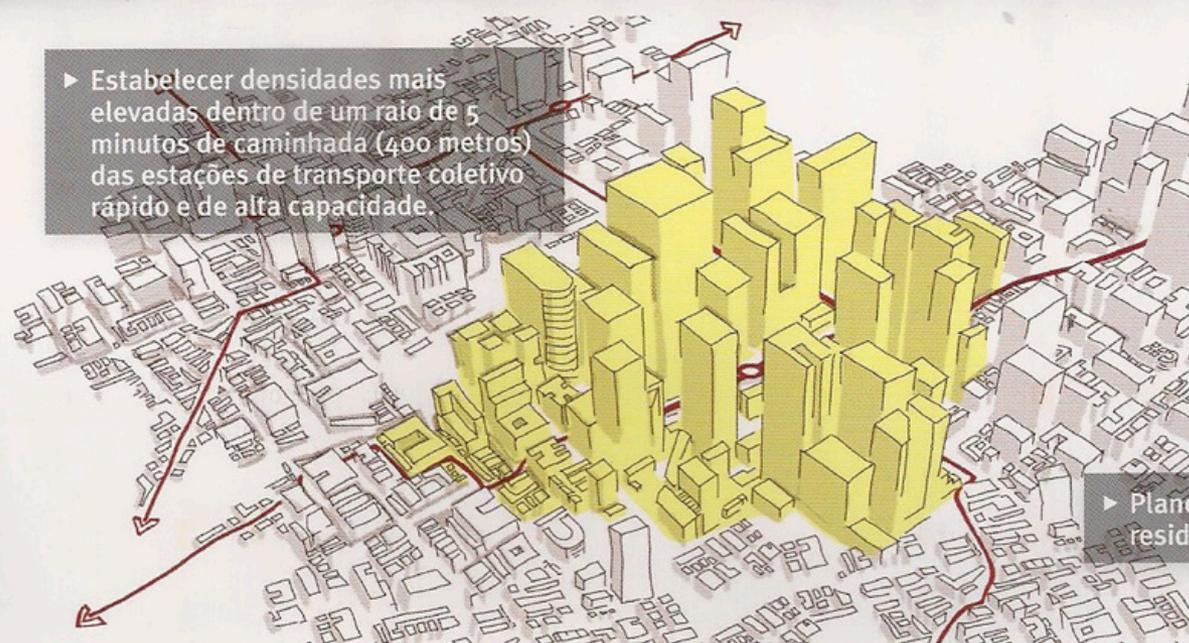
RESIDENCIAL DE CUSTO ACESSÍVEL

INDUSTRIAL LEVE

MIX DE RESIDENCIAL COM ESCRITÓRIOS

COMERCIAL



- 
- ▶ Estabelecer densidades mais elevadas dentro de um raio de 5 minutos de caminhada (400 metros) das estações de transporte coletivo rápido e de alta capacidade.

adensar

A intensificação dos usos residencial e comercial no entorno das estações de transporte coletivo rápido e de alta capacidade ajuda a garantir que todos os residentes e trabalhadores tenham acesso a um transporte de alta qualidade.

- ▶ Planejar a urbanização com parâmetros residenciais de alta densidade.



compactar

A reorganização ou requalificação do tecido urbano existente ajuda a garantir que os residentes morem perto dos empregos, escolas, serviços e outros destinos, reduzindo assim o tempo das viagens e as emissões dos veículos.

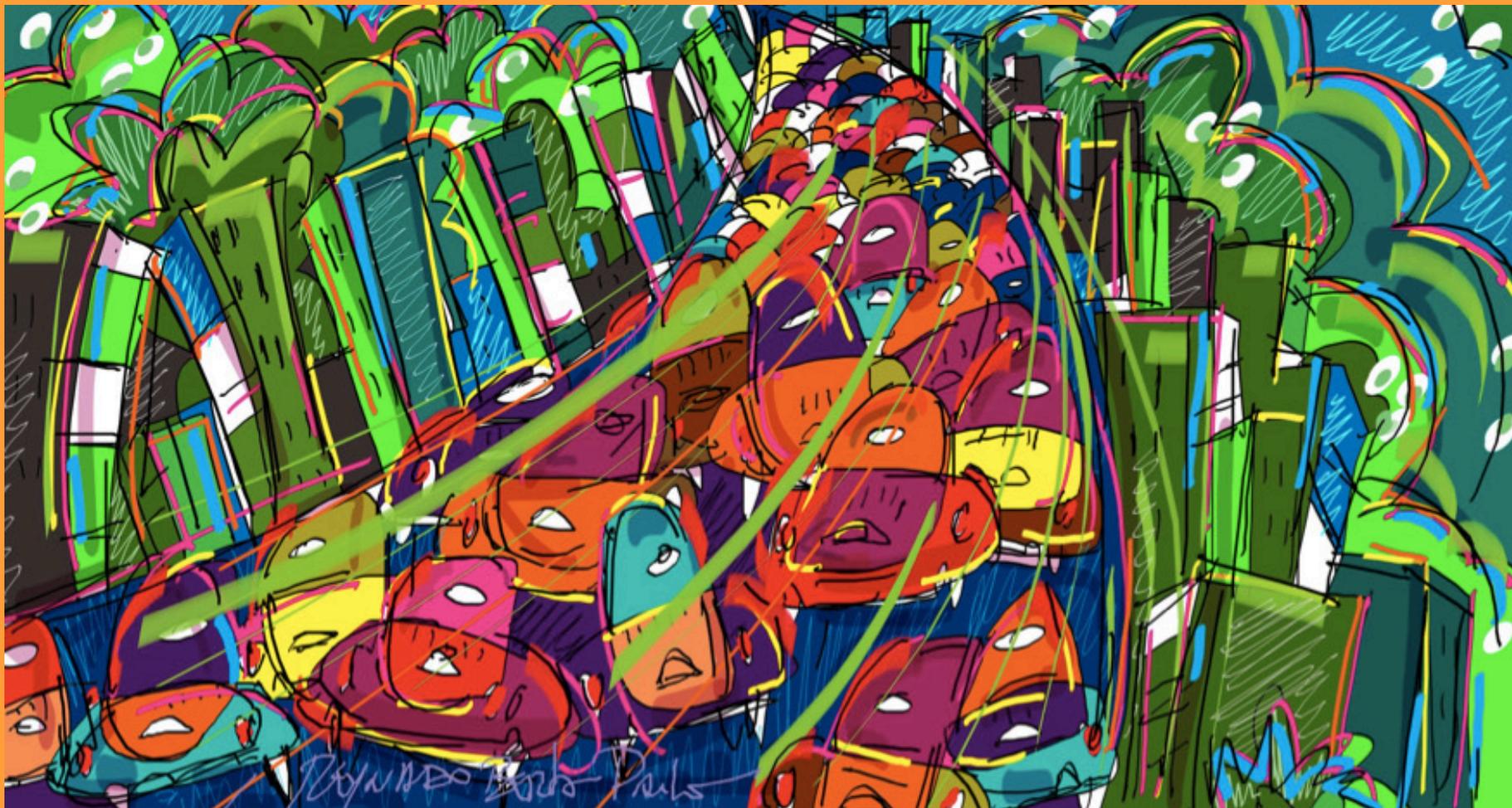
▶ Localizar as novas urbanizações em torno dos sistemas de transporte rápido de alta capacidade.

▶ Manter o tempo das viagens de casa aos centros de emprego em 20 minutos ou menos, usando o transporte público.



ISOLAR A MOBILIDADE ATIVA E O TRANSPORTE PÚBLICO DOS CONGESTIONAMENTOS





AUTOMÓVEIS OCUPAM MUITO ESPAÇO



SEGURANÇA DE TRÂNSITO - BRASIL

SEGURANÇA TRANSITO VISÃO ZERO



SEGURANÇA DE TRÂNSITO - BRASIL

- BUSCA A RESPONSABILIDADE NO INDIVÍDUO
- ISOLA OS PROBLEMAS DO CONTEXTO
- RESPONSABILIZA A VITIMA

SEGURANÇA TRANSITO VISÃO ZERO

- O INDIVÍDUO VAI ERRAR E TRANSGREDIR. O SISTEMA TEM QUE ESTAR PROJETADO TAL FORMA A EVITAR MORTES E LESÕES



SEGURANÇA DE TRÂNSITO - BRASIL

- **BUSCA A RESPONSABILIDADE NO INDIVÍDUO**
- **ISOLA OS PROBLEMAS DO CONTEXTO**
- **RESPONSABILIZA A VITIMA**
- **AUTORIDADES NÃO ASSUMEM A RESPONSABILIDADE**

SEGURANÇA TRANSITO VISÃO ZERO

- **O INDIVÍDUO VAI ERRAR E TRANSGREDIR. O SISTEMA TEM QUE ESTAR PROJETADO TAL FORMA A EVITAR MORTES E LESÕES**
- **AUTORIDADES, GESTORES E PROJETISTAS ASSUMEM A RESPONSABILIDADE**



SEGURANÇA DE TRÂNSITO - BRASIL

- **BUSCA A RESPONSABILIDADE NO INDIVÍDUO**
- **ISOLA OS PROBLEMAS DO CONTEXTO**
- **RESPONSABILIZA A VITIMA**
- **AUTORIDADES NÃO ASSUMEM A RESPONSABILIDADE**
- **PROJETISTAS EXLUEM DOS PROJETOS OS MODOS ATIVOS DE TRANSPORTE**

SEGURANÇA TRANSITO VISÃO ZERO

- **O INDIVÍDUO VAI ERRAR E TRANSGREDIR. O SISTEMA TEM QUE ESTAR PROJETADO TAL FORMA A EVITAR MORTES E LESÕES**
- **AUTORIDADES E GESTORES ASSUMEM A RESPONSABILIDADE**
- **PROJETISTAS INCLUEM TODOS OS MODAIS, PROMOVEM EQUIDADE E CRIAM UM AMBIENTE QUE FOMENTE COMPORTAMENTO NATURALMENTE SEGURO**



SEGURANÇA DE TRÂNSITO - BRASIL

- **BUSCA A RESPONSABILIDADE NO INDIVÍDUO**
- **ISOLA OS PROBLEMAS DO CONTEXTO**
- **RESPONSABILIZA A VITIMA**
- **AUTORIDADES NÃO ASSUMEM A RESPONSABILIDADE**
- **PROJETISTAS EXLUEM DOS PROJETOS MODAIS ATIVOS**
- **O JUDICIÁRIO É OMISSO**

SEGURANÇA TRANSITO VISÃO ZERO

- **O INDIVÍDUO VAI ERRAR E TRANSGREDIR. O SISTEMA TEM QUE ESTAR PROJETADO TAL FORMA A EVITAR MORTES E LESÕES**
- **AUTORIDADES E GESTORES ASSUMEM A RESPONSABILIDADE**
- **PROJETISTAS INCLUEM TODOS OS MODAIS, PROMOVEM EQUIDADE E CRIAM UM AMBIENTE QUE FOMENTE COMPORTAMENTO NATURALMENTE SEGURO**
- **O JUDICIÁRIO É ATUANTE**



SEGURANÇA DE TRÂNSITO - BRASIL

- BUSCA A RESPONSABILIDADE NO INDIVÍDUO
- ISOLA OS PROBLEMAS DO CONTEXTO
- RESPONSABILIZA A VITIMA
- AUTORIDADES NÃO ASSUMEM A RESPONSABILIDADE
- PROJETISTAS EXLUEM DOS PROJETOS MODAIS ATIVOS
- O JUDICIÁRIO É OMISSO
- DEVIDO DIFERENÇAS SOCIAIS, SEGREGAÇÃO ESPACIAL É SOLUÇÃO “NORMAL” DE “SEGURANÇA”

SEGURANÇA TRANSITO VISÃO ZERO

- O INDIVÍDUO VAI ERRAR E TRANSGREDIR. O SISTEMA TEM QUE ESTAR PROJETADO TAL FORMA A EVITAR MORTES E LESÕES
- AUTORIDADES E GESTORES ASSUMEM A RESPONSABILIDADE
- PROJETISTAS INCLUEM TODOS OS MODAIS, PROMOVEM EQUIDADE E CRIAM UM AMBIENTE QUE FOMENTE COMPORTAMENTO NATURALMENTE SEGURO
- O JUDICIÁRIO É ATUANTE
- EQUIDADE



SEGURANÇA DE TRÂNSITO - BRASIL

- BUSCA A RESPONSABILIDADE NO INDIVÍDUO
- ISOLA OS PROBLEMAS DO CONTEXTO
- RESPONSABILIZA A VITIMA
- AUTORIDADES NÃO ASSUMEM A RESPONSABILIDADE
- PROJETISTAS EXLUEM DOS PROJETOS MODAIS ATIVOS
- O JUDICIÁRIO É OMISSO
- DEVIDO DIFERENÇAS SOCIAIS, SEGREGAÇÃO ESPACIAL É SOLUÇÃO “NORMAL” DE SEGURANÇA
- SALVAR VIDAS CUSTA CARO

SEGURANÇA TRANSITO VISÃO ZERO

- O INDIVÍDUO VAI ERRAR E TRANSGREDIR. O SISTEMA TEM QUE ESTAR PROJETADO TAL FORMA A EVITAR MORTES E LESÕES
- AUTORIDADES E GESTORES ASSUMEM A RESPONSABILIDADE
- PROJETISTAS INCLUEM TODOS OS MODAIS, PROMOVEM EQUIDADE E CRIAM UM AMBIENTE QUE FOMENTE COMPORTAMENTO NATURALMENTE SEGURO
- O JUDICIÁRIO É ATUANTE
- EQUIDADE
- SALVAR VIDAS É O OBJETIVO





ATUAÇÃO CORRETA FRENTE A “SEGURANÇA DE TRÂNSITO”

- ACALMAR O TRÂNSITO



ATUAÇÃO CORRETA FRENTE A “SEGURANÇA DE TRÂNSITO”

- ACALMAR O TRÂNSITO
- REDUÇÃO DA VELOCIDADE
- SALVA VIDAS



ATUAÇÃO CORRETA FRENTE A “SEGURANÇA DE TRÂNSITO”

- ACALMAR O TRÂNSITO
- REDUÇÃO DA VELOCIDADE
 - SALVA VIDAS
 - AUMENTA A VELOCIDADE MÉDIA



ATUAÇÃO CORRETA FRENTE A “SEGURANÇA DE TRÂNSITO”

- ACALMAR O TRÂNSITO
- REDUÇÃO DA VELOCIDADE
 - SALVA VIDAS
 - AUMENTA A VELOCIDADE MÉDIA
 - REDUZ CONGESTIONAMENTOS



ATUAÇÃO CORRETA FRENTE A “SEGURANÇA DE TRÂNSITO”

- ACALMAR O TRÂNSITO
- REDUÇÃO DA VELOCIDADE
 - SALVA VIDAS
 - AUMENTA A VELOCIDADE MÉDIA
 - REDUZ CONGESTIONAMENTOS
 - REDUZ POLUIÇÃO



ATUAÇÃO CORRETA FRENTE A “SEGURANÇA DE TRÂNSITO”

- ACALMAR O TRÂNSITO
- REDUÇÃO DA VELOCIDADE
 - SALVA VIDAS
 - AUMENTA A VELOCIDADE MÉDIA
 - REDUZ CONGESTIONAMENTOS
 - REDUZ POLUIÇÃO
 - REDUZ CONSUMO DE COMBUSTÍVEL



ATUAÇÃO CORRETA FRENTE A “SEGURANÇA DE TRÂNSITO”

- **ACALMAR O TRÂNSITO**
- **REDUÇÃO DA VELOCIDADE**
 - **SALVA VIDAS**
 - **AUMENTA A VELOCIDADE MÉDIA**
 - **REDUZ CONGESTIONAMENTOS**
 - **REDUZ POLUIÇÃO**
 - **REDUZ CONSUMO DE COMBUSTÍVEL**
 - **REDUZ RUÍDO URBANO**



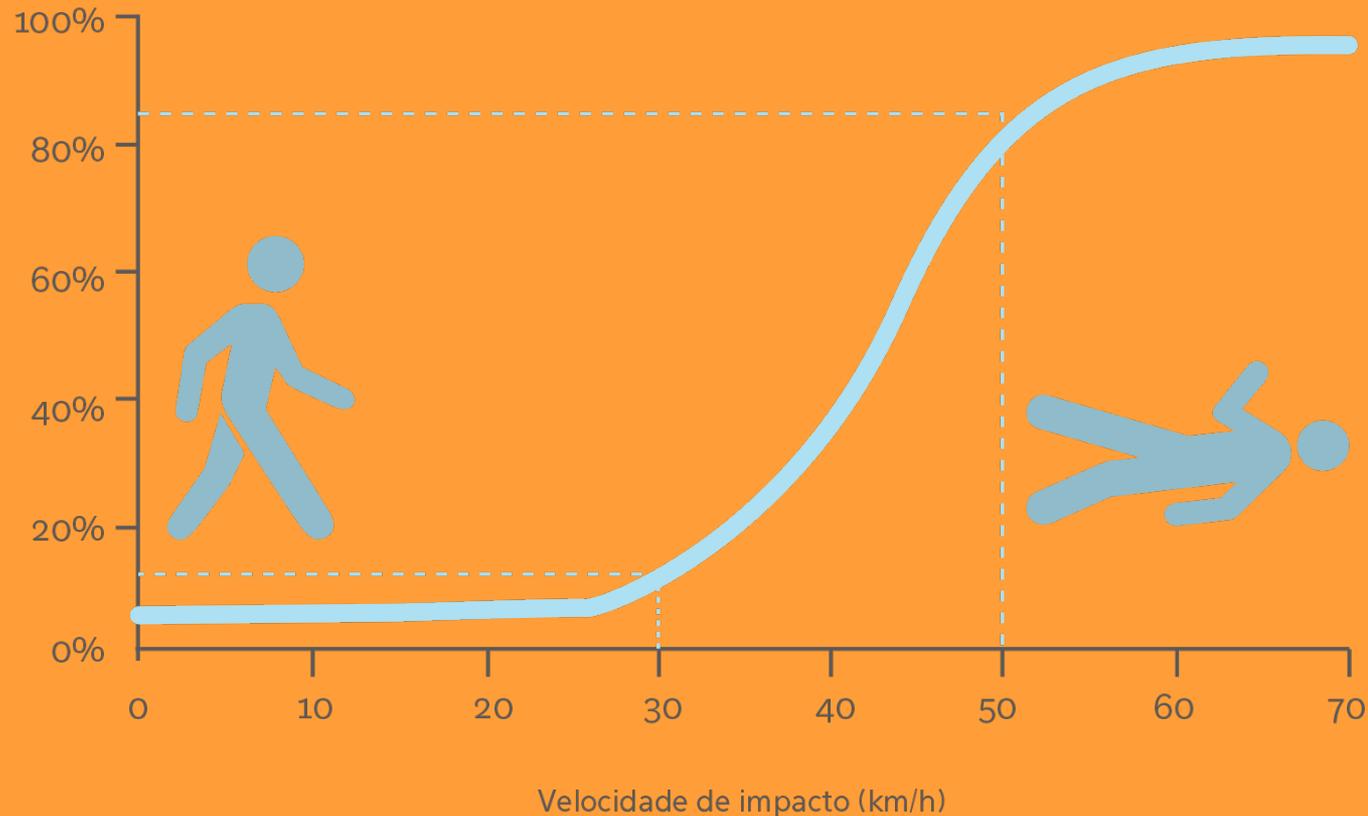
ATUAÇÃO CORRETA FRENTE A “SEGURANÇA DE TRÂNSITO”

- ACALMAR O TRÂNSITO
- REDUÇÃO DA VELOCIDADE
 - SALVA VIDAS
 - AUMENTA A VELOCIDADE MÉDIA
 - REDUZ CONGESTIONAMENTOS
 - REDUZ POLUIÇÃO
 - REDUZ CONSUMO DE COMBUSTÍVEL
 - REDUZ RUIDO URBANO
- MENOS REGRAS MAIS RESPEITO



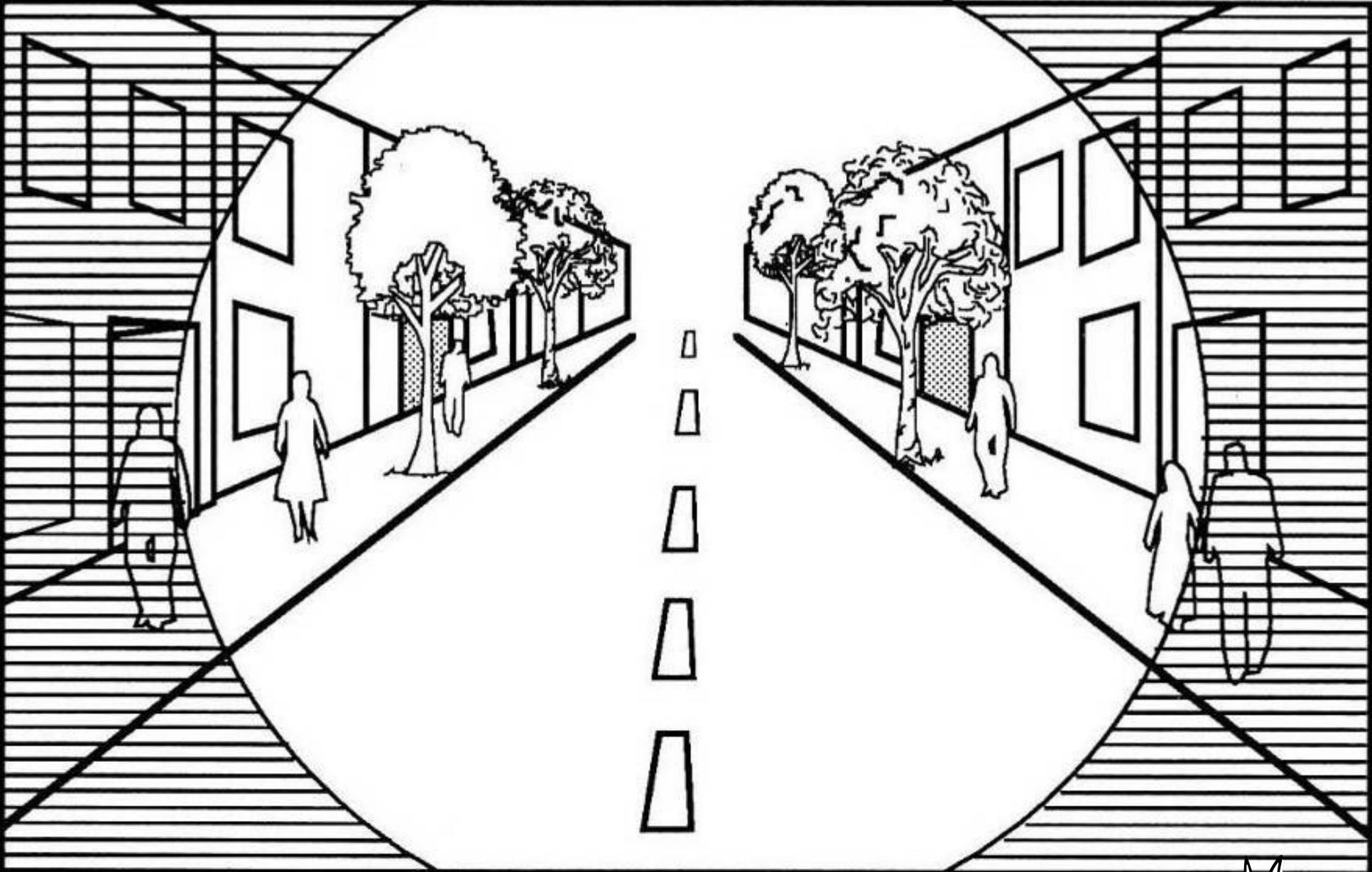
REDUÇÃO DE VELOCIDADE

Figura 38 – Probabilidade de lesão fatal para um pedestre atropelado.



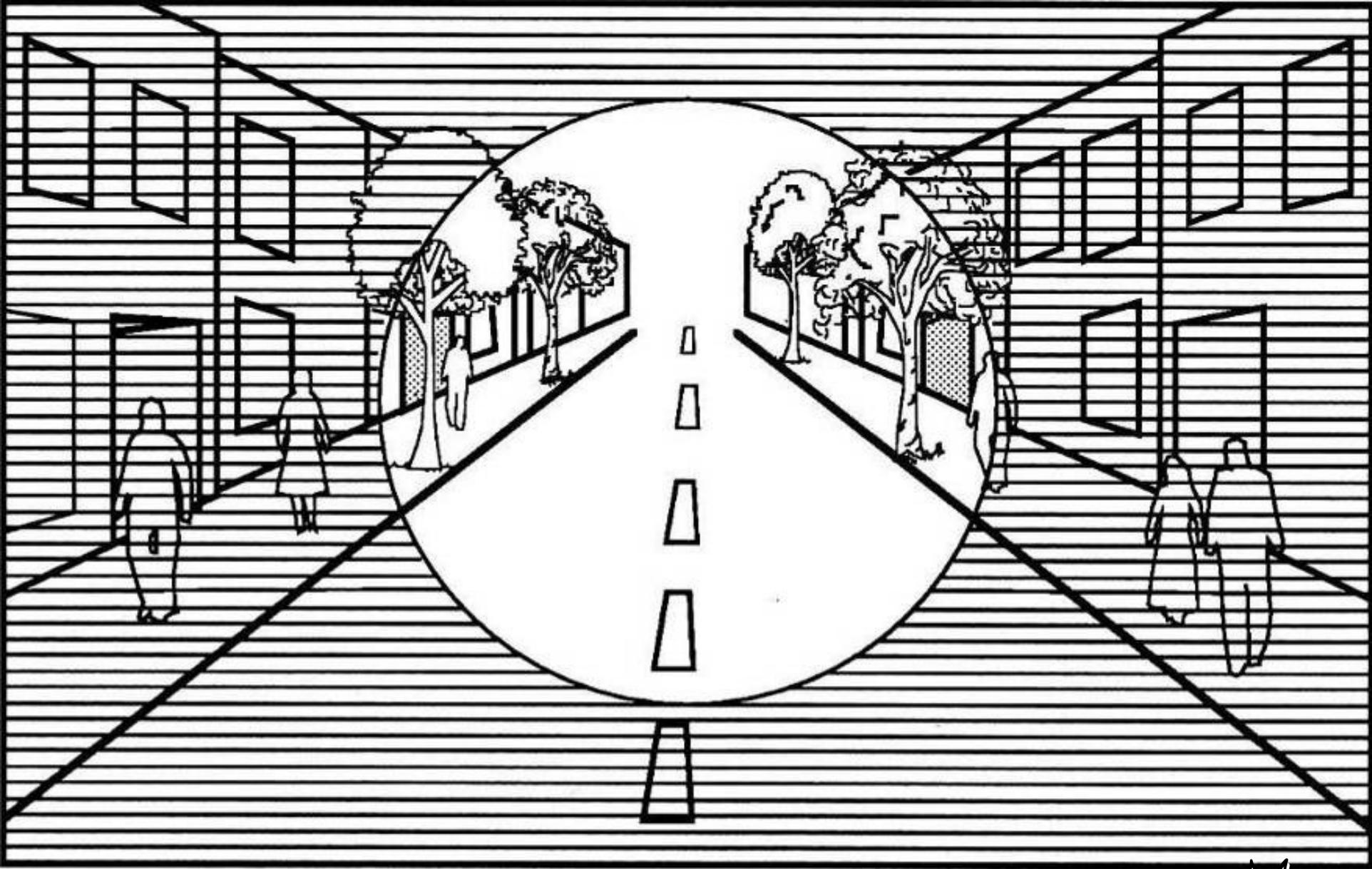
Fonte: Global Road Safety Partnership, 2012.





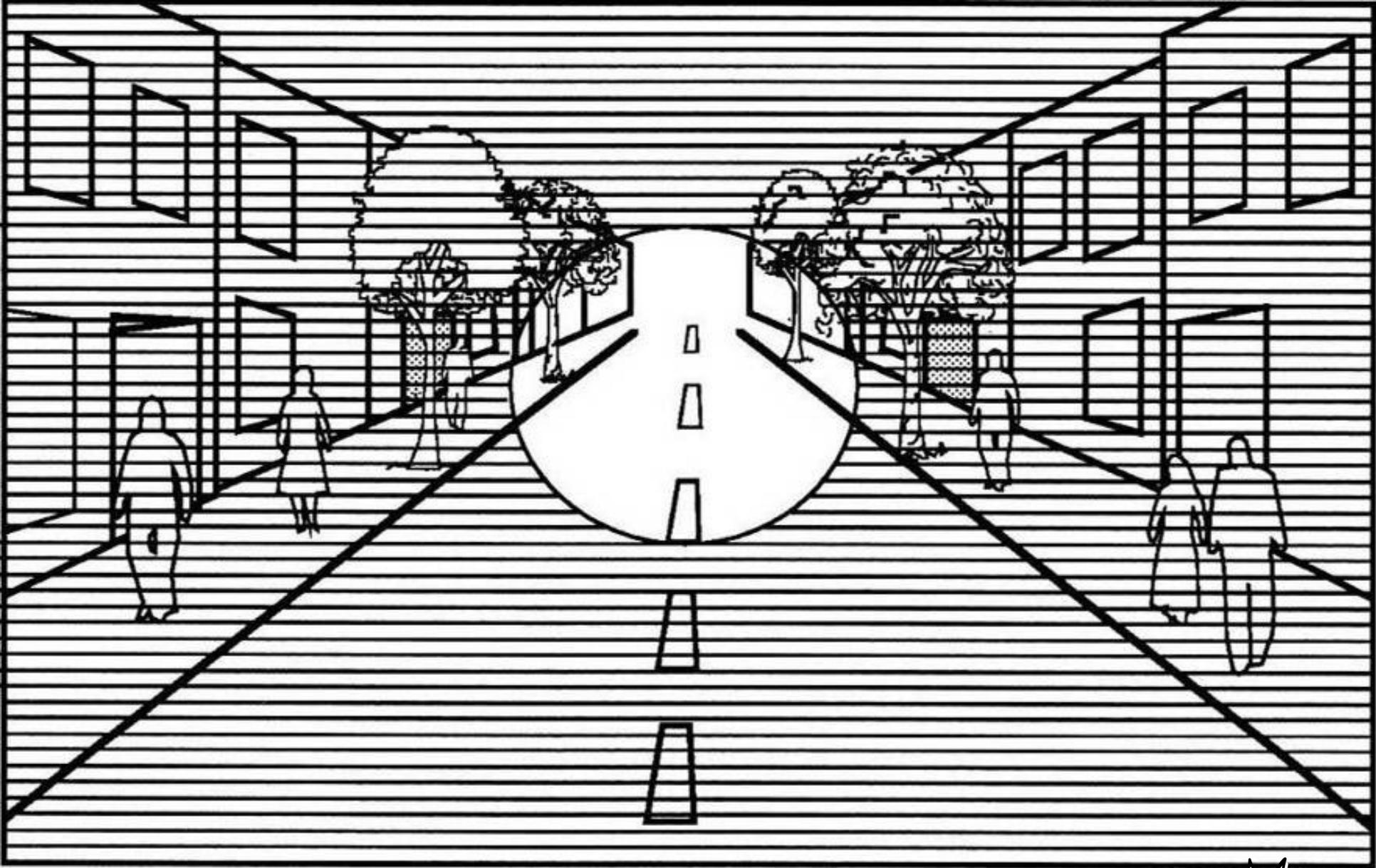
35 Km/h





40 Km/h





50 Km/h

Fonte: Michael King



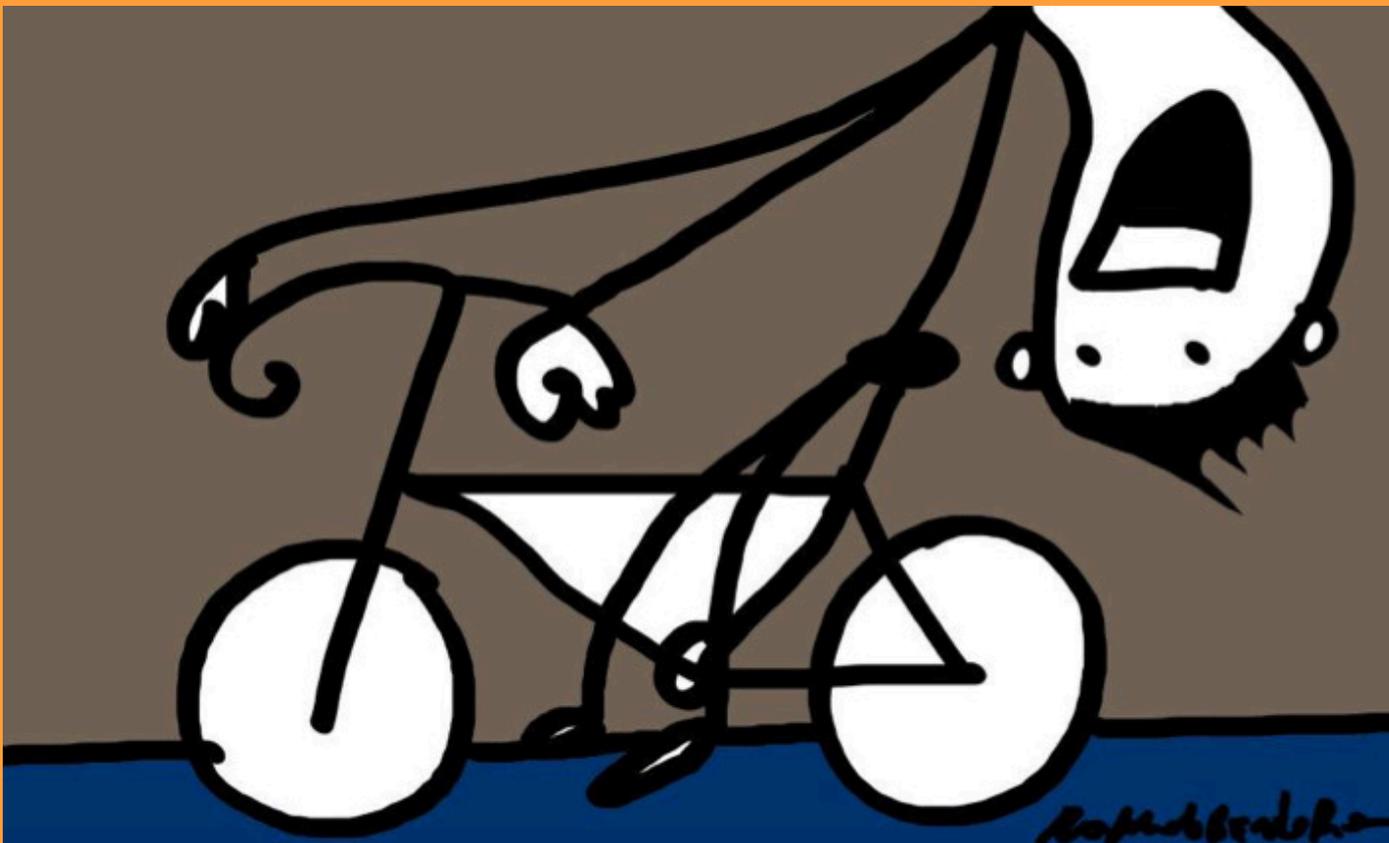


RESGATE A ESCALA HUMANA





EMPODERAMENTO DOS MODOS ATIVOS



CRIANÇAS SEGURAS NAS RUAS

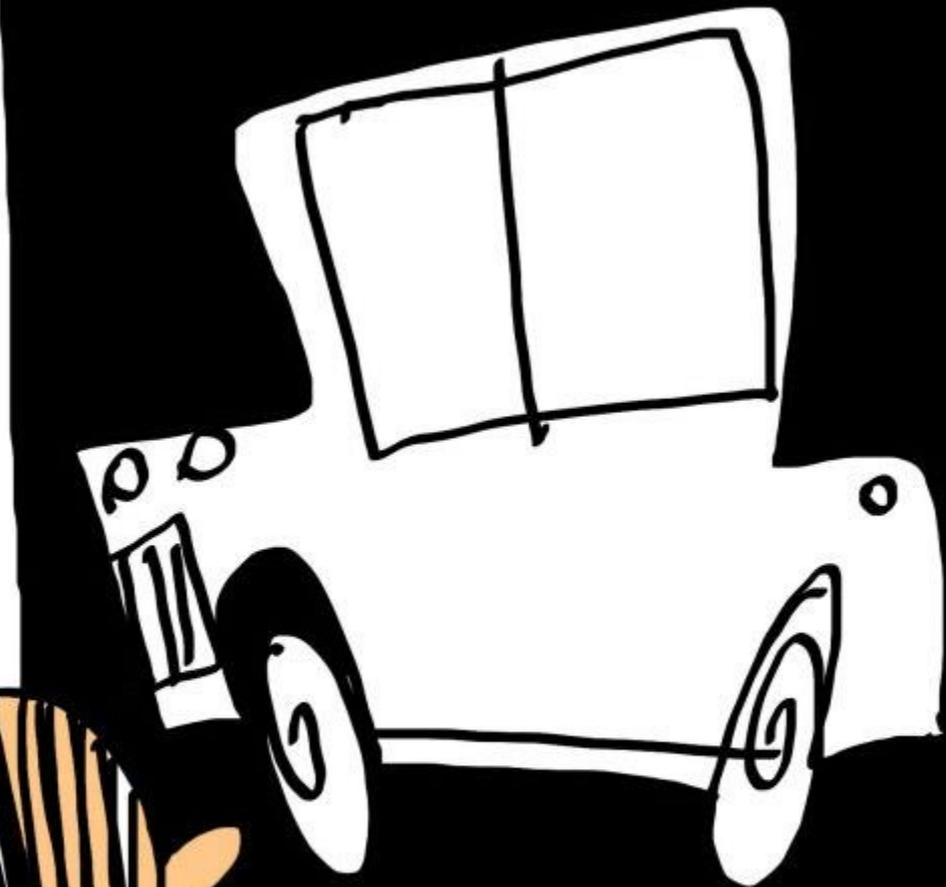
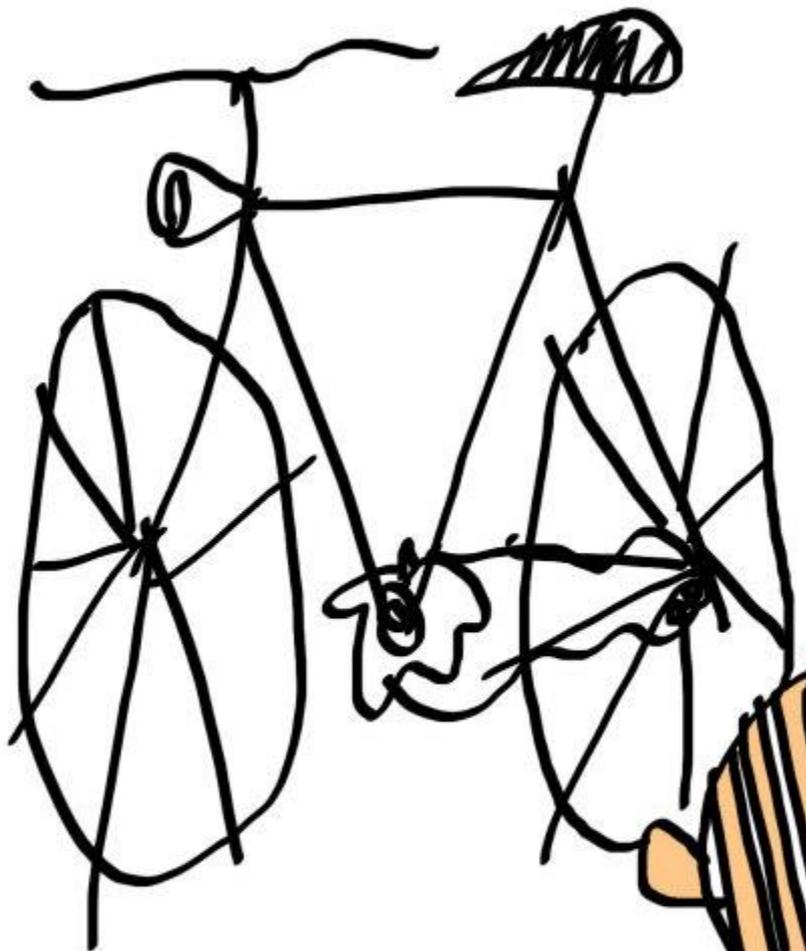






RAB





LIVRE

ARBITRIO







**BICICLETA FAZ PARTE DA SOLUÇÃO PARA
MOBILIDADE SUSTENTÁVEL**





SÓ BIKE SALVA





DESENHOS REYNALDO BERTO



www.bikeelegal.com
youtube.com/bikeelegal
[@bikeelegal](#)
[@renatafalzoni](#)
WhatsApp 11 98377 3344
renatafalzoni@gmail.com