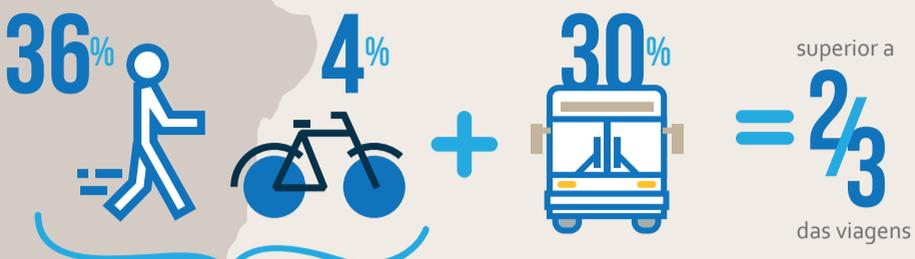


# ... COMO ... conviver e planejar para mobilidade A PÉ e por BICICLETA



## mobilidade ativa

No Brasil, cerca de 36% das viagens cotidianas nas cidades são realizadas a pé e 4% de bicicleta.

## UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO VIÁRIO



Relatório 2013 – Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP  
Junho/2015

## CIDADE ACESSÍVEL, CAMINHÁVEL E CICLÁVEL o que pessoas precisam

### CIDADE acessível

Muitas ciclovias e ciclofaixas já são utilizadas por pedestres, com destaque para pessoas idosas, com deficiência ou mobilidade reduzida, catadores, pessoas com carrinho de bebê ou carrinho de feira. Trata-se de uma realidade que nem sempre está garantida por lei, mas que deve ser incorporada às políticas públicas.



### CIDADE segura

A redução dos limites de velocidade das vias para valores compatíveis com as velocidades das pessoas é uma medida fundamental para melhorar a segurança viária e salvar vidas. Além de ser um modo eficiente para evitar ocorrências, também ajuda a amenizar sua severidade, garantindo a integridade daqueles que caminham e pedalam pelas cidades.

### CIDADE ativa e coletiva

Os usuários do transporte coletivo são pedestres - toda viagem começa e termina a pé - portanto é necessário garantir rotas caminháveis aos polos de transporte coletivo. Ciclistas também têm que ter garantido o acesso ao transporte coletivo, portanto é fundamental que haja planejamento cicloviário alinhado aos eixos de transporte coletivo, dotados de rotas cicláveis nessa rede. Associado aos modos ativos, o transporte público está diretamente relacionado a hábitos saudáveis e à diminuição de gases poluentes quando comparados à mobilidade de carros particulares. Integrar mobilidade a pé, ciclomobilidade e transporte coletivo, priorizando-os, é chave para inverter essa injusta equação rumo à equidade.

### CIDADE compartilhada

Apesar das diferenças das necessidades particulares de cada modo de transporte, é possível e desejável que as infraestruturas para o caminhar e o pedalar possam ser compartilhadas pelos modos ativos. Mesmo quando não compartilham o mesmo espaço, a relação entre eles é mutuamente benéfica. Muitas vezes a calçada abriga espaços dedicados a ciclistas - como paraciclos -, e a presença de ciclovias melhora a experiência do pedestre ao trazer o maior distanciamento do fluxo de veículos motorizados.

Existem diversos exemplos de como o espaço urbano pode ser convidativo tanto para pedestres quanto ciclistas e outros modos ativos. Exemplos:

- Superfícies compartilhadas
- Ruas exclusivas para pedestres e ciclistas
- Parklets
- Ruas e Ciclofaixas de Lazer

### CIDADE PARA Pessoas

Uma cidade para pessoas deve ser acessível, segura, compartilhada, ativa e coletiva, sendo necessária a democratização e distribuição harmônica do espaço viário, a implementação de velocidades compatíveis com toda a diversidade de pessoas, a integração entre os diferentes modos de transporte e o compartilhamento das infraestruturas. Garantindo-se essas características, é possível transformar ruas em lugares de convivência seguros, confortáveis e inclusivos para todos os meios de transporte e para todas as pessoas.

#### Referências

- Public Open Spaces and Leisure-Time Walking in Brazilian Adults (Florindo, Barroso e outros)
- Urban Street Design Guide (Nacto - National Association of City Transportation)
- Ruas Compartilhadas (dérive LAB - Tradução SampaPé!)
- Global status report on road safety 2015 (OMS)
- Desvendando os benefícios da mobilidade para a saúde (UITP)

Esta publicação faz parte da Campanha Bicicleta nos Planos



Autoria

corridamiga  
transporte a pé

COMO ANDA

Andrew Oliveira  
Silvia Stuchi

Mariana Wandarti  
Rafaella Basile

CIDA DE - A TIVA

Ramiro Levy  
Gabriela Callejas

Realização



UCB

Apoio

