ITDP
Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento

STUDIO X
RIO DE JANEIRO

TRANSPORTE ATIVO

Política Cicloviária do Rio: como queremos avançar?

Relatório de atividades
Maio de 2015

Agradecimentos

A equipe organizadora agradece os envolvidos na realização do encontro "Planejamento Cicloviário do Rio de Janeiro, "Como queremos avançar?", realizado no dia 16 de maio de 2015 em uma parceria entre ITDP Brasil, Transporte Ativo e Studio-X - Rio.

Este relatório busca compilar e consolidar as contribuições dos participantes do encontro e será compartilhado publicamente para a sociedade civil, com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e com o consórcio responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Rio de Janeiro (PMUS).

Seguimos contando com o apoio das organizações parceiras e dos participantes para compartilhar os assuntos discutidos no encontro e presentes neste relatório, mobilizar os amigos e continuar participando ativamente do processo de elaboração do plano nos canais disponíveis no site oficial do PMUS.

Sumário

1.Introdução 4

2.Encontro 6

2.1 Objetivos 7

2.2 Programação 8

2.3 Ficha Técnica 8

2.4 Participantes.....9

3.Metodologia 11

3.1 Exercício de Visão 11

3.2 Exercício de Diretrizes.....11

3.3 Exercício de Ações.....12

4.Resultados 13

4.1 Visões dos Grupos de Trabalho.....13

4.2 Visão Coletiva do Encontro.....15

4.3 Diretrizes para a política cicloviária.....15

4.4 Ações para implementação da política cicloviária 16

5.Conclusão 24

6.Anexos 25

6.1 Diretrizes individuais e compilação por grupo.....25

6.2 Divisão das diretrizes por grupo de trabalho.....29

6.3 Comentários e sugestões dos participantes.....30

6.4 Atividade complementar.....30

1. Introdução

Após 17 anos sendo discutida dentro e fora do congresso federal, foi aprovada a Lei n°12.587/2012 instituindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que prioriza modos de transporte ativos e coletivos sobre os motorizados e individuais, e incentiva a integração modal na matriz de deslocamentos da população. O principal instrumento de gestão definido por essa Lei são os Planos Municipais de Mobilidade Urbana, que devem ser elaborados pelos municípios com mais de vinte mil habitantes.

Em janeiro de 2015, a Prefeitura do Rio de Janeiro iniciou o processo de elaboração do seu plano, batizado de Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, ou PMUS. Um consórcio de empresas foi contratado por meio de uma licitação pública e vem trabalhando, em conjunto com a Prefeitura, na elaboração do plano, cuja previsão de finalização é em outubro de 2015.

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP Brasil, itdpbrasil.org.br), a Transporte Ativo (ta.org.br) e o Studio-X Rio (facebook.com/studioxrio) têm acompanhado a elaboração do plano e buscado colaborar de diversas formas. Dentre elas, por meio da:

(A) Mobilização da sociedade civil para participar ativamente no processo de elaboração do PMUS e os canais de participação que coletam opiniões, sugestões e mapeam demandas em mobilidade e transporte, além da participação ativa nestes processos, com sugestões de propostas e curadoria técnica. Três propostas elaboradas pela equipe de ITDP Brasil ficaram dentre as 25 mais bem avaliadas na primeira edição do Desafio Ágora Rio, sendo que uma delas foi a primeira a sair do papel ainda em 2015: um projeto de sinalização para pedestres. Já na segunda edição, o ITDP Brasil fez parte do Conselho de Curadores, analisando as 383 propostas sobre mobilidade urbana encaminhadas por cariocas, de acordo com sua viabilidade técnica e relevância para a cidade.

(B) Discussão abrangente e construção de uma visão compartilhada da mobilidade para o Rio, que reflita os anseios e expectativas da sociedade civil, documentados e sistematizados para subsidiar o PMUS. No último dia 14 de março, foi realizada a primeira atividade neste sentido: o encontro "Que mobilidade queremos para nossa cidade?". Durante uma tarde, um grupo de 69 representantes da sociedade civil discutiu e sistematizou temas centrais que gostariam de ver contemplados no PMUS com o objetivo de melhorar os padrões de deslocamento da população na cidade. O resultado das discussões foi compilado em um relatório, disponível online (disponível em itdpbrasil.org.br/que-mobilidade-queremos-para-nossa-cidade-relatorio) e entregue à Prefeitura e ao consórcio responsável pela elaboração do plano.

(C) Um amplo estudo para levantar dados e informações sobre a utilização de bicicletas de carga para entregas de estabelecimentos comerciais no Rio de Janeiro, realizado em nove bairros das diferentes regiões administrativas da cidade, disponível online (disponível em itdpbrasil.org.br/relatorio-bicicleta-de-carga/) e entregue à Prefeitura e ao consórcio responsável pela elaboração do plano.

(D) Realização do encontro "Política Cicloviária do Rio: como queremos avançar?", ocorrida no dia 16 de maio, cujo objetivo foi construir, de forma colaborativa, um documento com uma visão compartilhada para a promoção do uso da bicicleta no Rio de Janeiro, com sugestão de diretrizes e ações detalhadas que possam nortear e integrar a política cicloviária da cidade. O encontro contou com a participação e contribuição das principais organizações, movimentos, coletivos e indivíduos do Rio interessados na mobilidade por bicicleta. Os resultados deste encontro estão detalhados neste relatório, disponível online em itdpbrasil.org.br/politica-cicloviaria-do-rio-como-queremos-avancar

(E) Realização do encontro "Ciclo Rotas App", ocorrida no último dia 21 de maio, que reuniu programadores, designers, urbanistas e usuários de bicicleta para pensar em funcionalidades de um futuro aplicativo mobile que permita coletar contribuições dos usuários de forma digital e dar suporte à expansão da rede cicloviária da cidade, com base na metodologia do projeto Ciclo Rotas Centro a outras áreas da cidade. O próximo passo é a consolidação das propostas em um documento reunindo as informações do encontro e a formalização de uma proposta de trabalho para o desenvolvimento do aplicativo. Mais: itdpbrasil.org.br/atividade-colaborativa-para-ampliacao-do-programa-ciclo-rotas

2. Encontro

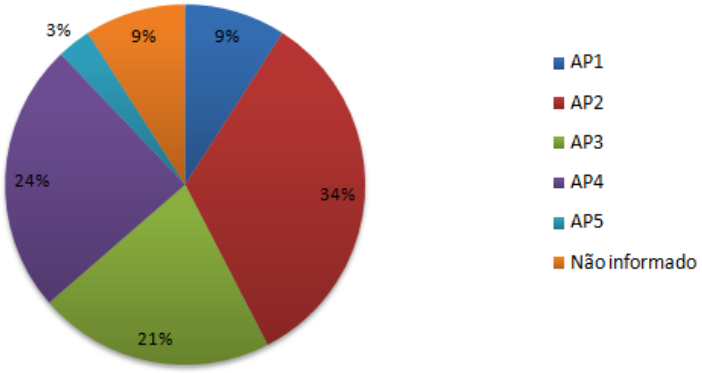
O encontro "Política Cicloviária do Rio: como queremos avançar?" é, portanto, parte de um contexto amplo de colaboração no desenvolvimento do PMUS, com buscando ouvir e entender as demandas da sociedade civil, documentá-las e apresentá-las ao poder público e ao consórcio responsável pela elaboração do plano. Sua dinâmica participativa foi dividida em duas partes: uma pela manhã com o objetivo de criar uma visão para a política cicloviária e na parte da tarde, a definição de diretrizes e a proposição de ações necessárias para alcançar o objetivo estabelecido em cada diretriz.

É importante ressaltar que as diretrizes e ações propostas pelos grupos e aqui apresentadas são um esforço inicial de reflexão sobre a política cicloviária a ser definida no escopo do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Rio, e não esgotam a necessidade de discussões mais aprofundadas com a sociedade civil.

O encontro contou com a presença de 33 pessoas, moradores de diversas partes da cidade e interessados na mobilidade em bicicleta como ciclistas, cicloativistas, urbanistas, gestores públicos e integrantes de associações locais de moradores. Uma preocupação da equipe organizadora foi a representatividade de diversas regiões da cidade, o que foi assegurada pela participação de representantes dos bairros Barra da Tijuca, Benfica,Copacabana, Engenho da Rainha, Flamengo, Gávea, Grajaú, Humaitá, Jacarepaguá, Lapa,

Leblon, Leme, Marechal Hermes, Méier, Olaria, Penha, Realengo,Recreio dos Bandeirantes, Santa Teresa, Taquara, Vargem Grande e Vila Valqueire.

Divisão dos participantes por área de planejamento (APs)



2.1. Objetivos

Construir de forma colaborativa, com a sociedade civil carioca, uma visão compartilhada para a promoção do uso da bicicleta no Rio de Janeiro em um horizonte de 10 anos (visão para 2025), com sugestões de diretrizes norteadoras e ações detalhadas que possam integrar a política cicloviária da cidade. Todo o conteúdo gerado foi compilado e sistematizado neste relatório, que estará disponível online no site do ITDP Brasil e será entregue à Prefeitura e ao consórcio responsável pela elaboração do PMUS.

2.2. Programação

Manhã: Visão para a política cicloviária

10h30-10h45: Abertura

10h45-11h00: Apresentação intragrupo dos participantes

11h00-11h30: Exercício de visão *[Em 2025, o sistema cicloviário do Rio....]*

11h30-12h00: Redação da visão do grupo

12h00-12h45: Compilação da visão final por redatores

Tarde: Diretrizes e ações da política cicloviária

13h30-13h45: Apresentação da visão compilada

13h45-14h40: Definição de diretrizes para a política cicloviária municipal *[Quais diretrizes precisam ser definidas para alcançar esta visão?]*

14h40-15h10: Priorização das diretrizes com todos os participantes

15h10-15h40: Detalhamento das diretrizes da política cicloviária - Definição de ações *[Que ações, projetos ou programas são necessárias para que as diretrizes se tornem realidade?]*

15h40-16h30: Detalhamento de elementos da política cicloviária - Priorização de ações

16h30 -16h40: Participantes circulam para ver resultado do trabalho dos outros grupos

16h40-17h00: Encerramento e comentários gerais dos participantes

2.3. Ficha Técnica

Coordenação

Danielle Hoppe, ITDP Brasil

Equipe de apoio

Camille Lopez, ITDP Brasil

João Pedro Rocha, ITDP Brasil

Marianne Béglin, ITDP Brasil

Zé Lobo, Transporte Ativo

Facilitadores

Iuri Moura, ITDP Brasil

Thais Lima, ITDP Brasil

Pedro Rivera, Studio-X Rio

Thiago Benicchio, ITDP Brasil

Comunicação

Dandarah Jordão, ITDP Brasil

Fábio Nazareth, ITDP Brasil

Relatoria

João Pedro Rocha, ITDP Brasil

Revisão final

Clarisse Linke, ITDP Brasil

Thais Lima, ITDP Brasil

2.4. Participantes

Adair Aguiar

Arlindo Pereira

Bruna Pizzol

Camille Lopez

Carolina Queiroz

Clarisse Linke

Courtney Crumpler

Dandarah Jordão

Danielle Hoppe

Debora Reis Fontes

Fabio Nazareth

Flavia Moretz-Sohn Canthe

Frederico Bittencourt

Guaraci Messias de Alemida Junior

Igor Miranda Pinto

Iuri Moura

João Pedro Maciente Rocha

Jose Lobo

Juliana DeCastro

Liz Moretto

Luiz Saldanha

Marcos Gambi

Marianne Beglin

Mateus Moretto

Pedro Rivera

Priscila Brum Moreira e Silva

Rafael Santos Nunes de carvalho

Rafael Soares Rigaud

Renan Braga

Ricardo Martins

Ronaldo Porto

Thais Lima

Thiago Benicchio

Vitor Mihessen

3. Metodologia

Os partipantes foram divididos em quatro grupos de trabalho, cada um contando com a presença de um facilitador (da equipe organizadora do encontro), e se dedicaram durante o encontro aos exercícios conforme e na sequência descrita a seguir. Cada grupo recebeu material de trabalho que consistia de painéis de papel kraft, canetas coloridas, fita adesiva e cartelas verdes (para o exercício de visão), cartelas amarelas (para o exercício de diretrizes) e cartelas rosas (para o exercício de ações).

3.1. Exercício de visão

Os exercícios de visão estimulam os participantes a vislumbrar cenários desejados, facilitando a construção de estratégias para alcançá-los. Ao permitir aos participantes a criação de um cenário imaginário, faz-se espaço para a integração entre os membros dos grupos envolvidos e para o surgimento de pensamentos inovadores. No primeiro exercício do dia, os participantes foram, assim, divididos em quatro grupos e orientados pelos facilitadores a imaginar como gostariam de ver o sistema cicloviário do Rio em um horizonte de 10 anos.

A frase "Em 2025, o sistema cicloviário do Rio..." foi utilizada para guiar a atividade. Após um período de reflexão individual, as contribuições de cada participante foram afixadas na parede para discussão intragrupos, e um redator escolhido pelo grupo redige uma visão compartilhada, com a participação de todo o grupo.

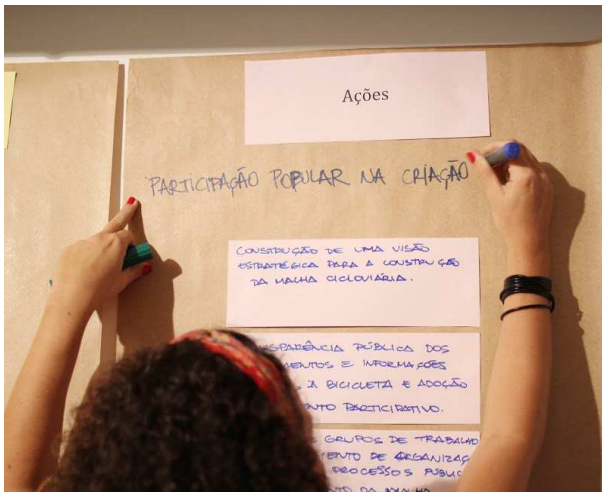
Terminada a etapa de construção da visão de cada grupo, os redatores agruparam os conceitos e elementos presentes nas quatro visões e elaboraram a visão coletiva apresentada abaixo. A visão compilada pelos redatores foi apresentada a todos os participantes, e foi a base para o exercício seguinte: diretrizes e ações.

3.2. Exercício de diretrizes

O exercício seguinte, realizado na parte da tarde, foi para definição de diretrizes e ações (de acordo com a visão coletiva construída no momento anterior). Todos participantes foram divididos em novos grupos e começaram a propor individualmente diretrizes nos cartões amarelos.

Os grupos discutiram as propostas individuais e escolheram de forma consensual até cinco diretrizes por grupo, que foram apresentadas para os demais participantes do encontro. As diretrizes propostas por cada grupo foram recolhidas pelos facilitadores e agrupadas por temática para que as mesmas fossem votadas por todos os participantes presentes. Cada um teve a oportunidade de votar a favor de três e contra um máximo de duas diretrizes. A votação teve como objetivo a priorização das diretrizes propostas por todos.

3.3. Exercício de ações



Duas diretrizes foram distribuídas aleatoriamente para cada grupo de trabalho. Todos os participantes foram novamente redivididos em grupos e começaram a propor individualmente ações para que as diretrizes possam ser alcançadas Os grupos discutiram as ações propostas e fizeram uma priorização das ações que surgiram, além de uma reflexão sobre o tempo de execução necessário, qual órgão público seria responsável por ela e como poderia ser feito o monitoramento da implementação (indicadores e metas).

4. Resultados

4.1. Visões dos grupos de trabalho

Grupo 1

"A partir dos anseios por um transporte público integrado e democrático, em 2025 o sistema cicloviário do Rio será fomentador de mudanças. A bicicleta finalmente será encarada como um meio de transporte e o ciclista, respeitado, circulando através de uma malha cicloviária conectada, verde e segura, que contribuirá para um aumento da qualidade de vida dos usuários. A bicicleta integrará um sistema viário de expansão dinâmica, o que contribuirá para a humanização de sua escolha."

Grupo 2

"Rio de Janeiro em 2025: carros, para que te quero? A cidade está humanizada. vemos pessoas usando a bicicleta para ir ao trabalho, estudo, fazer compras, lazer. Podem fazer curtas e longas distâncias, afinal a rede é capilar mas também composta por vias expressas. As políticas públicas focadas no pedestre, ciclista e transportes coletivos redemocratizaram o espaço público. Carros, ônibus, bicicletas, pessoas...todos têm o seu lugar garantido e seguro. Vias segregadas e bem sinalizadas fazem com que os ciclistas se sintam seguros e incentivados a usar a bike. Para quem precisa percorrer distâncias maiores, bicicletários nas estações permitem integração garantida com transporte coletivo. Mas, para quem prefere levar sua bike, há vagões exclusivos! Infraestrutura nos locais de trabalho incentivam o funcionário diante deste cenário, temos novos problemas: baixa demanda por carros e ciclovias começam a ficar engarrafadas. Afinal, carro para que te quero?"

Grupo 3

"Rio de Janeiro: a cidade das bicicletas em 2025. Para isso precisa:

- *Integrar fisicamente uma rede cicloviária funcional com os demais modais;*
- *Ter espaços públicos mais amigáveis e acessíveis para todos;*
- *Sinalização clara e adequada;*
- *Sistema de monitoramento orientado por metas e indicadores.*

Grupo 4

"O Rio de Janeiro de 2025 é uma cidade que definitivamente considera a bicicleta como meio de transporte, dentro dos órgãos públicos responsáveis pelo trânsito e pelo transporte. A infraestrutura é fruto da colaboração da sociedade civil e considera os diferentes perfis de usuários, como triciclos, crianças, idosos e mulheres. A rede cicloviária da cidade é bem conectada e integra todos os bairros, inclusive com outros modais de transporte. Hoje a cidade é segura e possui sinalização eficiente."

4.2. Visão coletiva do encontro

Visão do encontro

"A partir dos anseios por um transporte público integrado e democrático, fruto de uma construção participativa, em 2025, o sistema cicloviário do Rio é fomentador de mudanças. A bicicleta é finalmente encarada como um meio de transporte com políticas cicloviárias efetivas e incorporadas pelo poder público. O ciclista é respeitado e circula através de uma malha cicloviária conectada, verde e segura, considerando os diferentes perfis de forma equitativa e ,assim, proporcionando qualidade de vida para todos.

A segurança é tratada como prioridade. Vias com sinalização vertical e horizontal são realidade, além de campanhas de conscientização que proporcionam um ambiente mais amigável, onde impera o respeito. Como o organismo é dinâmico, em constante evolução, um sistema de monitoramento orientado por metas e indicadores ajuda a continuar pensando a cidade do futuro, ainda mais humana, promotora e facilitadora de encontros."

4.3. Diretrizes para a política cicloviária

As seguintes diretrizes para a política cicloviária do Rio foram propostas pelos participantes[1]:

(A) Integrar a bicicleta aos diferentes modais de transporte em todos os bairros e municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com destaque para os modos coletivos de alta capacidade.
(B) Utilizar da infraestrutura cicloviária como estratégia de dinamização dos espaços urbanos.
(C) Incluir etapas de participação popular no processo de desenvolvimento da malha cicloviária, identificando as demandas dos moradores, sobretudo nas periferias e subúrbios.
(D) Promover a segurança viária para ciclistas e pedestres por meio de medidas de moderação de tráfego e redução de velocidade de veículos motorizados.

[1] As diretrizes aqui listadas foram reescritas para uniformizar a redação, o texto original encontra-se no Anexo I.

(E) Educar ciclistas, motoristas e população em geral, sobretudo quanto à conscientização em relação ao uso da bicicleta como modo de transporte.

(F) Democratizar a infraestrutura cicloviária entre os bairros, com uma distribuição justa e igualitária da malha cicloviária pelas Áreas de Planejamento (APs) do município.

(G) Propiciar planejamento cicloviário que considere os diferentes veículos e perfis de usuários da bicicleta.

(H) Aumentar as possibilidades de circulação de pedestres e bicicletas entre bairros, equilibrando as prioridades de uso do espaço.

4.4. Ações para implementação da política cicloviária

Diretriz	Ação	Prioridade	Meta/ Descrição	Responsável	Prazo de Execução
(A) - Integrar a bicicleta aos diferentes modais em todos os bairros e municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, em destaque os modais coletivos de alta capacidade.	A.1 - Permissão de transporte de bicicletas em outros modais.				
	A.2 - Implantação de bicicletários e paraciclos em todas as estações de transporte coletivo	2			2 anos
	A.3 - Ampliação da rede cicloviária intrabairros, alimentando o transporte coletivo	1	A partir das estações/hubs existentes , estabelecer um desenho "radial" para implantação das ciclovias, de forma que elas se aproximem, ou até mesmo se encontrem (priorizando as áreas com menor ou nenhuma estrutura cicloviária).		Tempo de Execução: 5 anos

	A.4 - Integração tarifária entre BikeRio e outros modos	3			
(B) - Utilização da Infraestrutura cicloviária como estratégia de dinamização dos espaços urbanos	B.1 - Substituição de vagas de carros por vagas vivas, ciclovias/ ciclo faixas e bicicletários	3		CET/Rio	Ação Imediata
	B.2 - Considerar o modo cicloviário e outros transportes ativos em projetos urbanos e paisagísticos, além de residenciais, comerciais e empresariais.	1	Regulamentar um número mínimo de vagas de bicicletas, legitimado pelo SELO VERDE, por exemplo.	SMU	Médio Prazo
	B.3 - Considerar diferentes tipologias de infraestrutura cicloviária (compartilhada, segregada, etc) de acordo com as especificidades locais e que levem a uma paisagem mais diversa.	2	Elaborar um diagnóstico das tipologias viárias, considerando suas oportunidades e limitações, com proposição de um produto específico relacionado com a hierarquia das velocidades.	SMAC/SMTR	Médio Prazo

(C) - Participação Popular na criação da malha cicloviária ouvindo as ruas, moradores, sobretudo nas periferias	C.1 - Criação de grupos de trabalhos e reconhecimento de organizações existentes em processos públicos para planejamento da malha cicloviária.	1			6 meses
	C.2 - Construção de uma visão estratégica para a construção da malha cicloviária com participação popular.	2			6 meses após a ação 1(curto prazo) ; Implantaçã o e 10 anos (longo prazo)
	C.3 - Transparência pública dos investimentos e informações relativas à bicicleta e adoção de orçamento participativo	3	Processo transparente de visualização e divulgação das ações nas decisões financeiras (antes do gasto) e nas prestações de contas visíveis e legíveis para leigos.		Imediato
(D)- Promover a segurança viária para ciclistas e pedestres através de mecanismos de moderação de tráfego e	D.1 - Identificar áreas de conflito entre modos motorizados e ativos		Continuação dos estudos e consolidação permanente dos dados registrados no dia a dia da cidade (CET/ PM/ ONGs/ Universidades)		1 ano

redução de velocidade de veículos motorizados.	D.2 - Revisão do desenho urbano, com implementação de sinalização horizontal e vertical		Priorizar as áreas com maior número de conflitos		Após ação D.1 - 4 anos
	D.3 - Controle da Velocidade em cruzamentos e travessias				Após ação D.1 - 4 anos
(E) - Educação para ciclistas, motoristas e população em geral, sobretudo quanto a conscientização do uso da bicicleta como modal de transporte.	E.1 - Inclusão do tema bicicleta na obtenção da CNH e treinamento específico para profissionais de trânsito: motoristas e agentes públicos				DETRAN
	E.2 - Promover educação para mobilidade no conteúdo escolar e em campanhas midiáticas			Secretaria de Educação	1 ano
	E.3 - Promover boa sinalização horizontal e vertical				6 meses a 1 ano

(F) - Democratização da infraestrutura cicloviária entre os bairros, através da distribuição justa e igualitária da malha cicloviária pelas APs do município.	F.1 - Implementação de medidas de moderação de tráfego (traffic calming)		Implementação de zonas 30 e travessias elevadas para pedestres, áreas residenciais mais densas, com mais comércio, retirar vagas de estacionamento, ampliar calçadas nos centros de bairro para desestimular viagens de carro.		
	F.2 - Fazer Diagnóstico nos bairros		Definir outros critérios mais claros para priorização de áreas no planejamento cicloviário: densidade; velocidade média; Quilômetro de ciclovia por habitante; novas obras de infraestrutura; presença de outros modos (BRT/ Metro/ VLT/ Trens)		
			Definir indicadores para mensurar a infraestrutura nos bairros e qualificar o discurso com o indicador "quilômetro de ciclovia por habitante".		
	F.3 - Ampliar o sistema de aluguel de bicicletas (ex.: BikeRio)		Ampliar nas proximidades das estações de trens, metrô, BRT (ex.: ao longo do BRT Transcarioca).		

			Atrelar esta ação a F.2 , a partir do diagnóstico dos bairros.		
(G) - Planejamento cicloviário que considere os diferentes veículos e perfis de usuários da bicicleta.	G.1 - Ciclovias com largura que comporte os diferentes tipos de bicicleta (carga, triciclo etc)		Considerar o uso de bicicleta de carga no planejamento e legislação.		
			Rever critérios de implementação de ciclovias compartilhadas.		
	G.2 - Separação física das Ciclovias nas vias coletoras e arteriais		Aumentar a Sensação de segurança para crianças, idosos e iniciantes.		
			Incluir o ciclista esportivo.		
			Nesta ação surgiram alguns questionamentos dos participantes, como:		
			como deveriam/ poderiam ser as áreas de desporto para os ciclistas esportivos?		
			como é o caderno de encargos frente às melhores práticas internacionais? Sua implementação leva à risca o caderno de encargos?		
	G.3 - Implementação de medidas para impedir o estacionamento nas ciclovias		Ciclovia no nível da calçada.		
			Ampliar fiscalização e os valores das multas.		

			Realizar segregação física.		
			Aumentar a conscientização e educação referentes ao desestímulo ao uso do automóvel.		
			Criar sistema de multa cidadã com foto e aplicativo.		
(H) - Aumentar a porosidade de pedestres e bicicletas entre bairros, equilibrando as prioridades de uso do espaço.	H.1 - Desenvolver um plano cicloviário sistêmico que considere todo o tecido urbano: Ciclo supervia; ciclovia; ciclo faixa; zona 30.	2		SMAC/SMTR	Curto Prazo
	H.2- Considerar o modo cicloviário em todas as obras e projetos de infraestrutura viária (pontes, túneis, viadutos, vias férreas)	1	Controle social por meio de instrumentos acessíveis de fiscalização da legislação existente.	Ministério público	Médio Prazo
	H.3 - Redefinir a lei de ocupação do solo, levando em consideração as noções de andabilidade e pedalabilidade, valorizando uma cidade mais permeável	3	Definir uma densidade mínima de pontos de acesso para pedestres e ciclistas; Delimitar tamanho das quadras; regulamenta a implantação de fachadas abertas	SMU	Longo Prazo

5. Conclusão

O Encontro "Política Cicloviária do Rio: como queremos avançar?" proporcionou a um pequeno grupo de cidadãos um espaço para a reflexão sobre o cenário desejado para o sistema cicloviário da cidade daqui a dez anos e sobre como direcionar as políticas públicas para que este cenário se torne realidade.

A integração da bicicleta com outros modos de transporte, o espaço para participação da população na construção das políticas de mobilidade em bicicleta, o aumento da segurança viária para os ciclistas e a distribuição equitativa da infraestrutura cicloviária entre as diversas regiões da cidade foram mencionadas com frequência durante o encontro e merecem particular atenção na construção da política cicloviária do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável.

Contudo, cabe ressaltar que os resultados relatados aqui servem apenas como um primeiro indicativo dos anseios dos usuários e cidadãos interessados na mobilidade em bicicleta na cidade e não substituem a necessidade de um processo abrangente e contínuo de participação da população na construção e implementação das políticas públicas de mobilidade urbana.

6. Anexos

6.1. Diretrizes individuais e compilação por grupo

Grupo 1 - Diretrizes Individuais

- Observatório de comportamento das vias existentes e fiscalização rígida das infrações;
- Sistema de monitoramento: novos projetos, execução e conservação das vias existentes;
- Cruzamentos adequados (sinalização, sem contra mão);
- Densidade Mínima da rede (considerando pontos de acesso);
- Desenvolvimento de ruas orientadas ao transporte público e não motorizado;
- Uso da bicicleta como ferramenta para redução de emissões de GEEs;
- Campanhas educacionais obrigatórias em escolas (programa de educação no trânsito) e de conscientização;
- Construir um sistema metropolitano de transportes para o Rio;
- Estudo de demanda sobre o uso da bicicleta;
- Proporcionar um sistema de transporte público conectado, onde é possível realizar deslocamentos utilizando vários meios, vencendo longas e curta distâncias;
- Conectar corretamente a malha cicloviária intra e inter bairros;
- Fomentar negócios e empreendedores;

Grupo 1 - Diretrizes do grupo

- Integrar a bicicleta aos modos de alta capacidade de toda a Região Metropolitana do Rio de Janeiro;
- Moderação de tráfego;
- Participação popular na criação da malha cicloviária ouvindo as ruas, moradores, sobretudo nas periferias;

Grupo 2 - Diretrizes Individuais

- Transporte de bicicletas dentro de metrôs, trens, BRTs, 24 horas por dia, 7 dias por semana;
- Implantar sistema de metas e indicadores;
- Integração da bicicleta com outros modais;
- Adensamento do uso dos espaços cicloviários e pedestres;
- Garantir a segurança do ciclista na cidade;
- Articular um plano de mobilidade com os atributos particulares do Rio de Janeiro: paisagem, utilização intensa o espaço público;
- Dar visibilidade aos pedestres, ciclistas e outros veículos de propulsão humana.
- Aumento de equipamentos urbanos de apoio ao ciclista;
- Incentivar a participação popular no planejamento cicloviário;
- Malha cicloviária densa em pontos de importância local, transformando a bicicleta em um meio de transporte mais eficiente do que automóveis;

Grupo 2 - Diretrizes do Grupo

- Integrar a malha cicloviária aos modais coletivos;
- Infraestrutura cicloviária paralela à rede de transporte público, conectando bairros;
- Acalmar o trânsito de motorizados para segurança de ciclistas e pedestres;
- Permeabilidade - aumentar a porosidade de pedestres e bicicletas entre bairros, equilibrando as prioridades de uso do espaço;
- Utilização da Infraestrutura cicloviária como estratégia de dinamização dos espaços urbanos;

Grupo 3 - Diretrizes Individuais

- Facilitar o acesso a bicicletas em todas as classes sociais;
- Planejamento Cicloviário que considere os diferentes perfis de usuários da bicicleta;
- Integração e interação intermodais e bicicletas (bicicletários seguros em terminais estratégicos e vias cicloviárias que alcancem esses terminais);
- Favorecer o transporte da bicicleta nos diferentes modais;
- Priorização do deslocamento não motorizado;
- Priorização da bicicleta sobre veículos motorizados;
- Trazer segurança para ciclistas;
- Respeito à utilização da bicicleta como mais um modal de transporte (incorporação da bicicleta com segurança, nas vias compartilhadas com outros veículos);
- O respeito e cuidado nas relações do trânsito;
- Estrutura cicloviária radiais /arteriais que integrem todas as regiões da cidade e todas as estruturas cicloviárias locais
- bicicletas como meio de transporte
- incentivo ao uso da bicicleta;
- conscientização do uso da bicicleta como meio de transporte (e não somente como atividade de recreação);
- Disseminar informações sobre educação no trânsito para toda a sociedade;

Grupo 3 - Diretrizes do Grupo

- Integração física entre modais;
- Conscientização do uso da bicicleta como modal de transporte;
- Planejamento cicloviário que considere os diferentes perfis de usuários da bicicleta (pessoas e veículos);

Grupo 4 - Diretrizes Individuais

- Integração da bicicleta aos diferentes modais;
- Educação para ciclistas, motoristas e população em geral;
- Exigência para que todo projeto ou obra de mobilidade (construção de vias, BRT, Metrô, etc) contemple a conjugação com a bicicleta
- Segurança para ciclistas;
- Democratização da infraestrutura cicloviária entre bairros;
- Melhor infraestrutura para acolher ciclistas (banheiros/bicicletários);
- Acidente zero com ciclistas;
- Redução da utilização de calçadas compartilhadas;
- Segurança no Trânsito;
- Ampliação das áreas de vias compartilhadas (zonas 30) nos diversos bairros);
- Novas vias urbanas com ciclovias;
- Educação para o transito com foco nos direitos e deveres do ciclista e o respeito dos demais motoristas;
- Integração intermodal;
- Intermodalidade, com transporte de bicicletas no trem, metrô, barcas etc e bicicletarios nos terminais;
- Integração de bicicleta com as estações de BRTs, modais de massa;
- Prioridade ao pedestre e ao ciclista;
- Inserção de ciclovias nos principais eixos rodoviários;
- Rede cicloviária permeável;
- Planejamento integrado e sistematizado;
- Valorização dos serviços prestados por bicicletas;
- Traçados e objetivo curtos para as ciclovias;

Grupo 4 - Diretrizes do Grupo

- Integração da bicicleta aos diferentes modais;
- Segurança viária para ciclistas;
- Educação para ciclistas, motoristas e população em geral;
- Democratização da infraestrutura cicloviária entre bairros (distribuição entre as APs);

6.2. Divisão das diretrizes por grupo de trabalho

As diretrizes foram distribuídas pelos grupos de trabalho, conforme na tabela abaixo.

Grupo 1	(A) Integrar a bicicleta aos diferentes modais em todos os bairros e municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, em destaque os modais coletivos de alta capacidade.
	(D) Promover a segurança viária para ciclistas e pedestres através de mecanismos de moderação de tráfego e redução de velocidade de veículos motorizados.
Grupo 2	(E) Educação para ciclistas, motoristas e população em geral, sobretudo quanto a conscientização do uso da bicicleta como modal de transporte.
	(C) Participação popular na criação da malha cicloviária ouvindo as ruas, moradores, sobretudo nas periferias
Grupo 3	(G) Planejamento cicloviário que considere os diferentes veículos e perfis de usuários da bicicleta.
	(E) Democratização da infraestrutura cicloviária entre os bairros, através da distribuição justa e igualitária da malha cicloviária pelas APs do município.
Grupo 4	(H) Aumentar a porosidade de pedestres e bicicletas entre bairros, equilibrando as prioridades de uso do espaço.
	(B) Utilização da Infraestrutura cicloviária como estratégia de dinamização dos espaços urbanos

6.3. Comentários e sugestões dos participantes

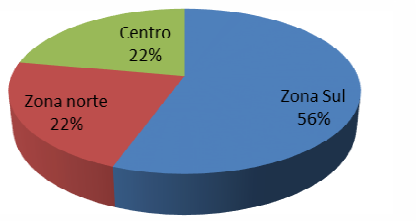
Alguns participantes questionaram a falta de articulação da visão coletiva do encontro com os atributos próprios da cidade do Rio, como a paisagem e a experiência cotidiana no espaço público. Em um exercício mais longo de visão, o texto final poderia ser retrabalhado pelos participantes para explicitar características particulares da cidade e aumentar a identificação da população com a visão elaborada. A identificação da população com a visão construída em exercícios participativos como este tende a aumentar seu engajamento e contribuir para a implementação das políticas públicas.

Houve também quem deixou elogios à iniciativa: "Precisamos de mais iniciativas como essa; a cidade deve ser construída de forma colaborativa, parabéns!".

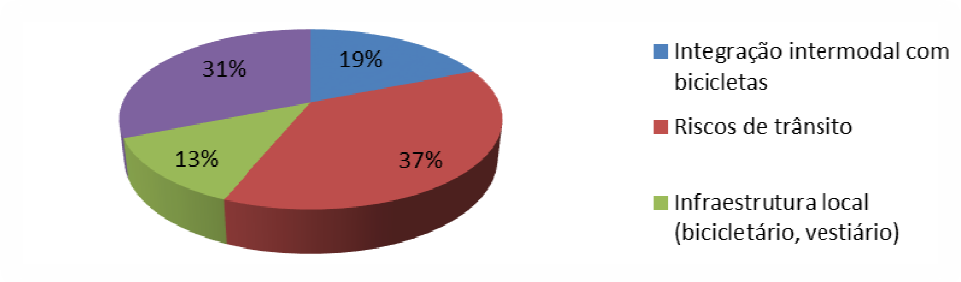
6.4. Atividade complementar

Durante o encontro, com a colaboração do participante Ricardo Martins, o grupo realizou uma atividade para "quebrar o gelo", no formato de uma conversa em roda. Nela, cada um expôs para os demais: (a) se tinha ideo ao encontro de bicicleta; (b) qual o desafio para não ter ido ao encontro de bicicleta; (c) se usa a bicicleta no dia-a-dia e quais desafios encontra nesses deslocamentos.

Pessoas que já utilizam a bicicleta por região	Qtd de respostas
Zona Sul	5
Zona Norte	2
Centro	2



Bairros dos participantes que não utilizam a bicicleta em seus deslocamentos diários:

Vila Valqueire, Marechal Hermes, Engenho da Rainha, Realengo, Grajaú, Taquara, Gávea, Freguesia

Motivos para não utilizar a bicicleta no cotidiano:	
Motivo	**Qtd. de respostas**
Integração intermodal com bicicletas	3
Riscos de trânsito	6
Infraestrutura local (bicicletário, vestiário)	2
Distância muito longa entre casa e trabalho	5