

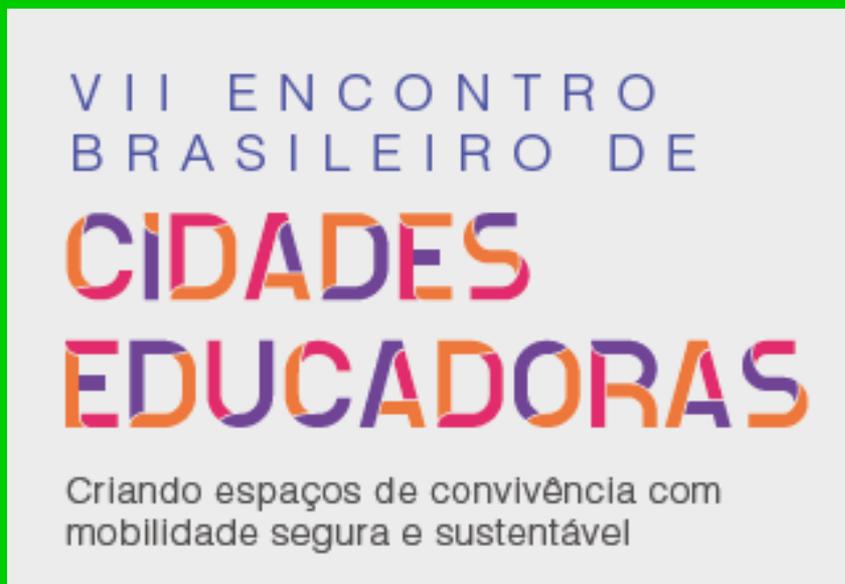
“DEMOCRATIZAÇÃO DO USO DAS VIAS PÚBLICAS”

VII Encontro Brasileiro de Cidades Educadoras

Evento organizado Rede Brasileira de Cidades Educadoras (Rebrace) com apoio do Ministério da Saúde e da Organização Pan-Americana de Saúde – OPAS.

Vitória -ES ,04 de abril de 2018

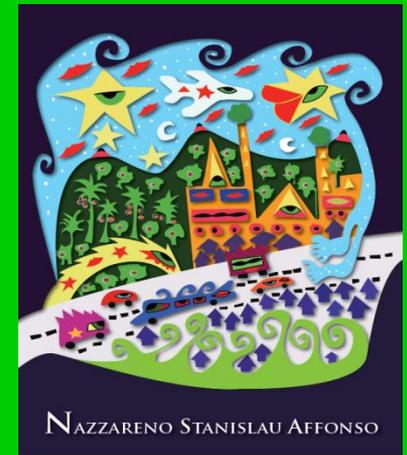
Local: ETSUS-Escola Técnica e Formação Profissional



**Urbanista da Mobilidade da Mobilidade
Nazareno Stanislau Affonso**

**INSTITUTO MDT- Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte
Público de Qualidade**

Instituto MDT na Luta pelos Direitos ao Transporte Público de Qualidade e pela Mobilidade Sustentável



OS SEIS EIXOS DE LUTA DO Instituto MDT

1. Mobilidade Urbana Sustentável para todos.
2. Investimento permanente no transporte público.
3. Barateamento das tarifas para a inclusão social.
4. Democratização do uso das vias públicas, priorizando-se o transporte público e os modais não motorizados.
5. Transporte público com desenvolvimento tecnológico e respeito ao meio ambiente.
6. Integração entre as políticas de mobilidade urbana e de uso e ocupação do solo

OBJETIVO DO MDT : Inserir na agenda social e econômica da Nação o Transporte Público como um serviço essencial e um direito para todos, promovendo a inclusão social, a melhoria da qualidade de vida e da qualidade ambiental e o desenvolvimento sustentável com geração de emprego e distribuição de renda.(setembro de 2003)

➤ *Articulação MDT criada em 2003;*

➤ *Instituto MDT criado em 2016*

➤ **Congrega:**

- ✓ *Fórum Nacional da Reforma Urbana:* Movimentos populares nacionais e organizações não governamentais ;
- ✓ Entidades nacionais de trabalhadores de transportes
- ✓ Operadores de transporte;
- ✓ Organizações de profissionais liberais ;
- ✓ Organizações de Transportes Ativos
- ✓ Organizações Pessoas com Deficiência
- ✓ Órgãos públicos através do Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade Urbana.

Quadro Nacional da Mobilidade Urbana no Brasil

“O IMPÉRIO DOS AUTOMÓVEIS”



IMPÉRIO DOS AUTOMÓVEIS

UNIVERSALIZAR USO E PROPRIEDADE DO AUTOMÓVEL

SUBSÍDIOS AOS PRIVILÉGIOS

Gasolina subsidiada CIDE

80% da ocupação das vias e transporta 30%

Estacionamentos gratis na cidade

Impostos reduzidos ou isentos para compra de veículos

CONGESTIONAMENTOS

Poluição

Pedágio de 20% dos Usuários de Onibus

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

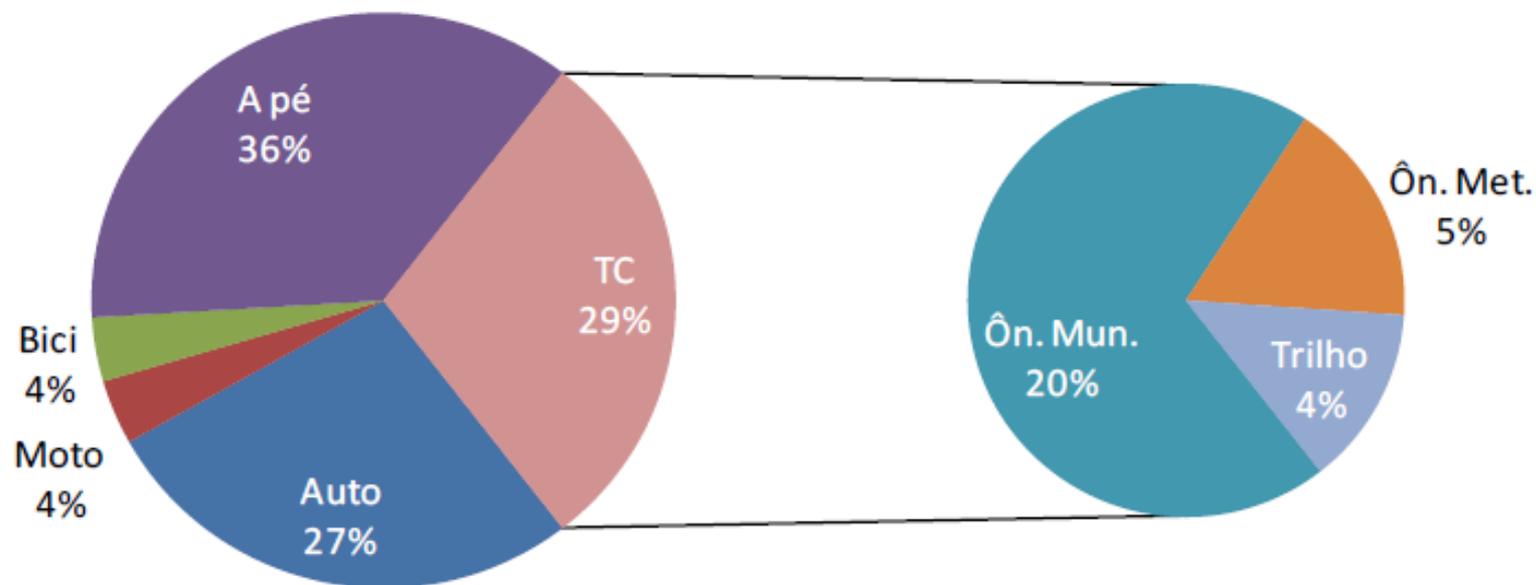
42 mil mortos e 200 mil com deficiência

540 bi de custo/ano 2016

ESPALHAMENTOS DO TECIDO URBANO

Vasios urbanos

Gráfico 5 – Divisão modal – 2012

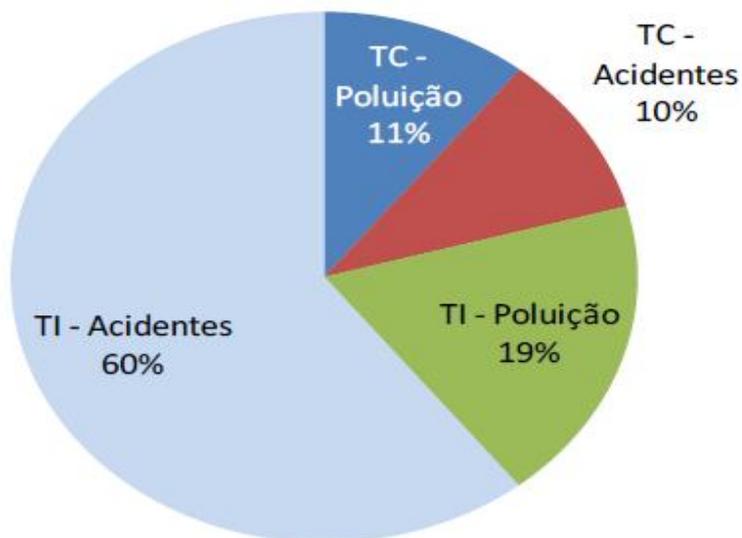


Relatório 2012– Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP – julho/2014

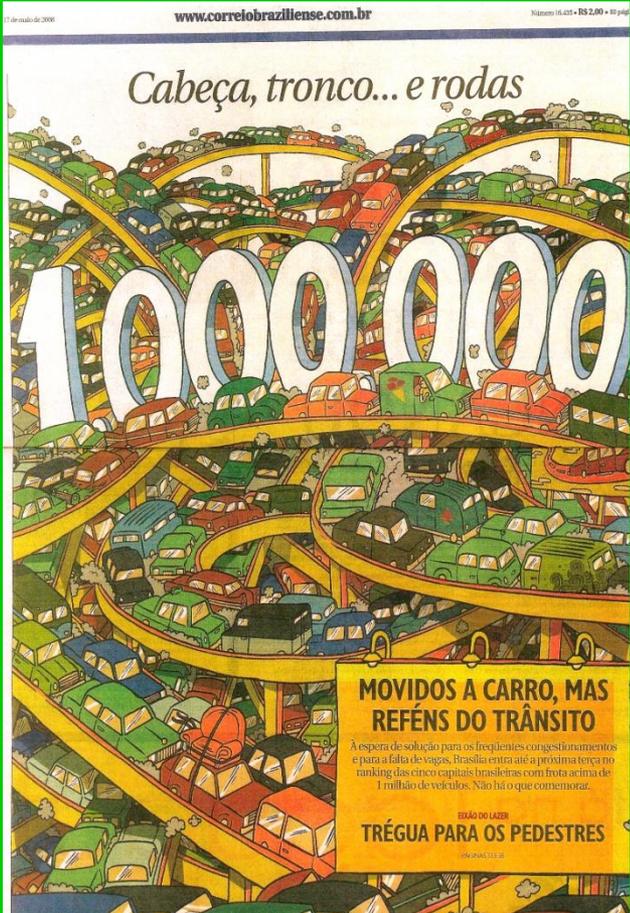
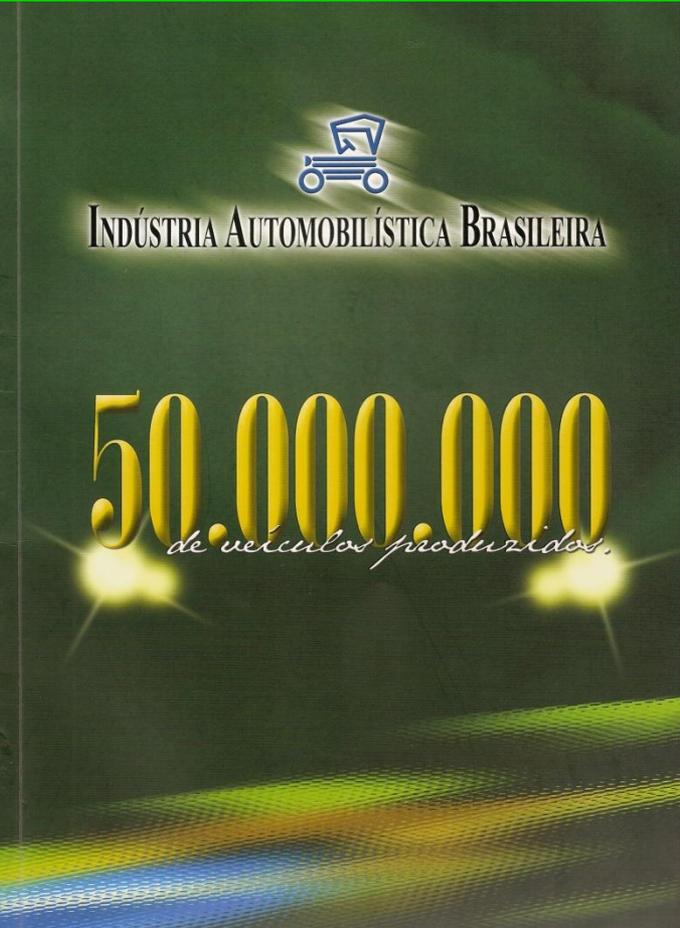
TRANSPORTE INDIVIDUAL É O PRINCIPAL RESPONSÁVEL PELOS IMPACTOS EM VIOLÊNCIA NO TRANSITO E POLUIÇÃO



Gráfico 74 – Custos dos impactos por tipo (%) – 2012

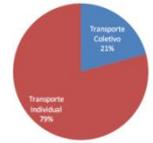


50 MILHÕES EM 50 ANOS- PROMESSA NOVOS 50 MILHÕES EM 15 ANOS



Gastos com a Mobilidade no Brasil 2012

Gráfico 79 - Custos totais da mobilidade por modo (%) - 2012



Custos Totais

TC- 21%

TI 79%

205,5 bilhões de reais:

162,9 bilhões Transporte Individual

42,9 bilhões Transporte Coletivo

SUBSÍDIOS AOS AUTOMÓVEIS- TOTAL 32,5 BILHÕES

32,5 BILHÕES - CONSTRUIRIA :

1.500KM Corredor de ônibus

300 Km de VLT

150 Km de Metrô

Supera Bolsa família: **20,5 bilhões até 2012**

Supera Gastos com Copa do Mundo: **28,1 bilhões**

Violência no Transito : Maior desastre de Políticas públicas no Brasil :Ano - 43 mil mortes e 200 mil deficientes físicos

POLÍTICAS DE ESTÍMULO AO TRANSPORTE INDIVIDUAL BRASIL

O PREÇO DO CARRO BARATO

Redução do IPI e de contribuição sobre gasolina retiraram R\$ 32,5 bi do transporte público



Carros e ônibus em congestionamento em São Paulo

R\$ 22 bilhões
Redução e fim da contribuição sobre a gasolina desde 2003

O CUSTO DO IMPOSTO MENOR

R\$ 32,5 bilhões
foi a redução na arrecadação

ESSE VALOR SUPERA

Gastos da Copa do Mundo no Brasil
R\$ 28,1 bilhões

Bolsa Família em 2012
R\$ 20,5 bilhões

R\$ 10,5 bilhões
Desoneração do IPI desde 2009

- **R\$ 14 BILHÕES – 2008 e 2009**
 - **Incentivo a compra de automóveis**
 - **R\$ 10,5 bilhões- desde 2009**
 - **Redução de IPI no preço dos carros novos,**
 - **Ampliação do crédito para carros usados**
 - **Renúncia da CIDE desde 2003 :**
 - **R\$ 22 bilhões para não aumentar a gasolina**
- TOTAL: 46,5 BILHÕES**

O QUE DARIA PARA FAZER COM R\$ 32,5 BI



1.500 km
corredores de ônibus

OU



300 km
veículo leve sobre trilho

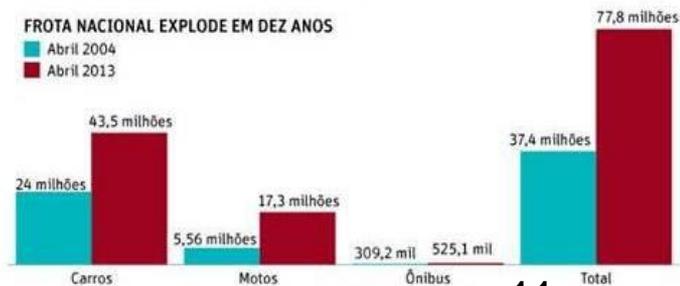
OU



150 km
metrô

FROTA NACIONAL EXPLODE EM DEZ ANOS

■ Abril 2004
■ Abril 2013



Fontes: Receita Federal, Centro Brasileiro de Infra-estrutura, Denatran (Departamento Nacional de Trânsito)

11

RANKING DA FUMAÇA

CRUZAMOS A LISTA DO IBGE DAS MAIORES CIDADES DO BRASIL (ACIMA DE 500 MIL HABITANTES) COM OS DADOS DE VEÍCULOS POR MUNICÍPIO DO DENATRAM. O RESULTADO É O RANKING ABAIXO, QUE MOSTRA QUAIS CIDADES TÊM MAIS CARROS, PROPORCIONALMENTE. POBRES CURITIBANOS...

MUNICÍPIOS	X	CARROS POR PESSOA
CURITIBA - PR	0,75	
GOIÂNIA - GO	0,72	
RIBEIRÃO PRETO - SP	0,71	
CAMPINAS - SP	0,69	
SANTO ANDRÉ - SP	0,66	
SÃO BERNARDO DO CAMPO - SP	0,63	
LONDRINA - PR	0,62	
SOROCABA - SP	0,61	
BELO HORIZONTE - MG	0,61	
JOINVILLE - SC	0,59	
SÃO PAULO - SP	0,59	
UBERLÂNDIA - MG	0,57	
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SP	0,54	
CAMPO GRANDE - MS	0,54	
CUIABÁ - MT	0,54	
PORTO ALEGRE - RS	0,52	
BRASÍLIA - DF	0,52	
OSASCO - SP	0,50	
CONTAGEM - MG	0,43	
GUARULHOS - SP	0,40	
ARACAJU - SE	0,40	
TERESINA - PI	0,39	
JUIZ DE FORA - MG	0,38	
NATAL - RN	0,38	
JOÃO PESSOA - PB	0,36	
RECIFE - PE	0,35	
RIO DE JANEIRO - RJ	0,35	
FEIRA DE SANTANA - BA	0,32	
FORTALEZA - CE	0,32	
SÃO LUÍS - MA	0,28	
MANAUS - AM	0,28	
SALVADOR - BA	0,26	
MACEIÓ - AL	0,25	
BELÉM - PA	0,22	
JABOATÃO DOS GUARARAPES - PE	0,22	
DUQUE DE CAXIAS - RJ	0,22	
NOVA IGUAÇU - RJ	0,21	
SÃO GONÇALO - RJ	0,20	

TRANSPORTE PÚBLICO E CALÇADAS : SOLUÇÃO DE MERCADO

USUÁRIO PRINCIPAL FINANCIADOR

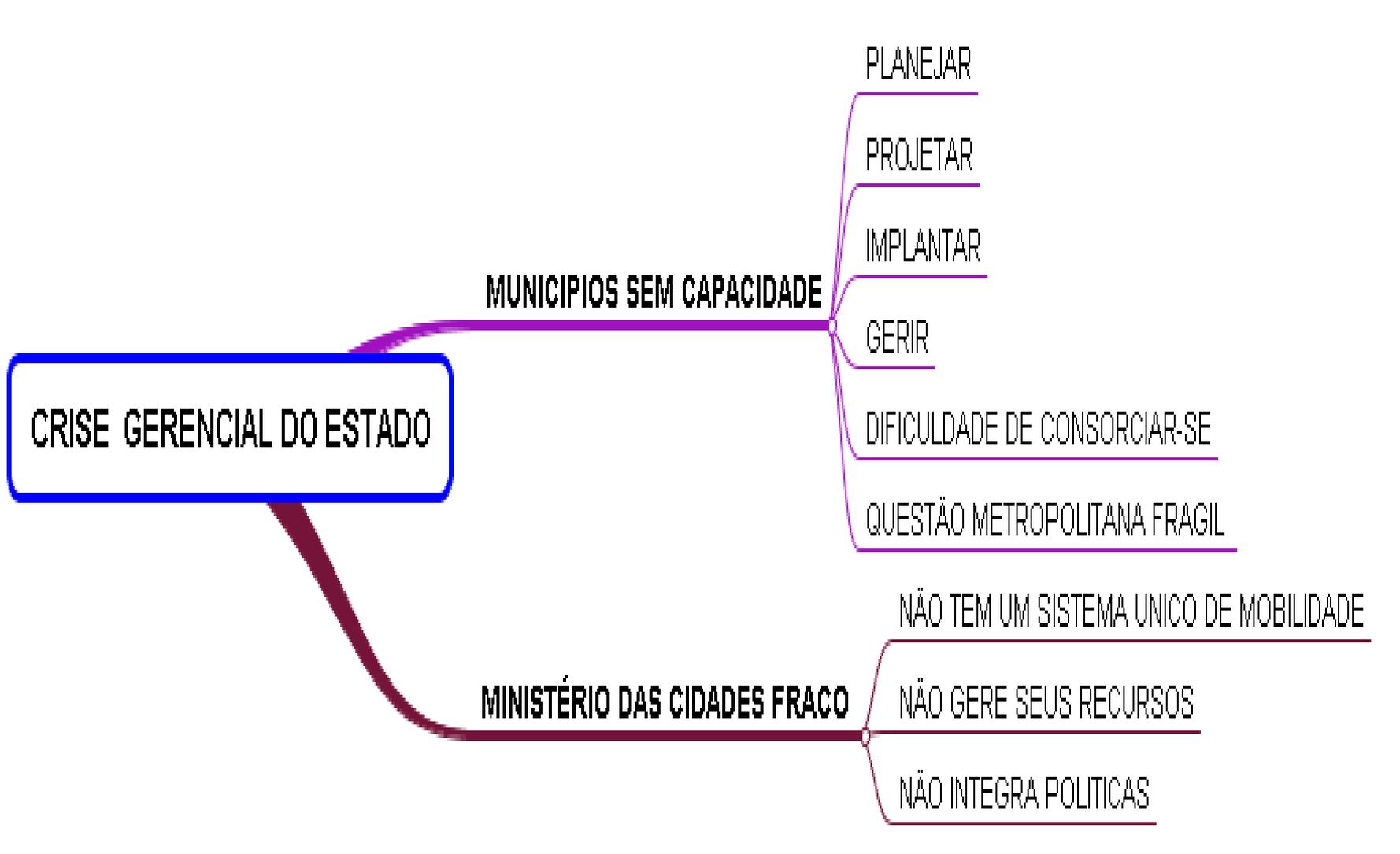
- políticas sociais do Governos 20% a mais
- paga tributos 15% a mais
- paga congestionamento dos carros 20% a mais
- paga renovação da frota

CALÇADAS

- Morador paga a manutenção
- governo não para calçadas públicas
- sem iluminação e orientação

ÔNIBUS SEM PRIORIDADE NO USO DAS VIAS

SISTEMAS METROFERROVIÁRIOS EM RITMO LENTO DE IMPLANTAÇÃO



Lei da Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587)

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana- ESTATUTO DA MOBILIDADE

Aprovada no Congresso em 2011, sancionada com vetos pela presidente Dilma Rousseff em 3 /1/ 2012, e entrou em vigor no dia 13 de abril.

Está fundamentada nos seguintes PRINCÍPIOS:

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros

E pela DIRETRIZ:

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



LMU: Explicitando os DIREITOS CONQUISTADOS

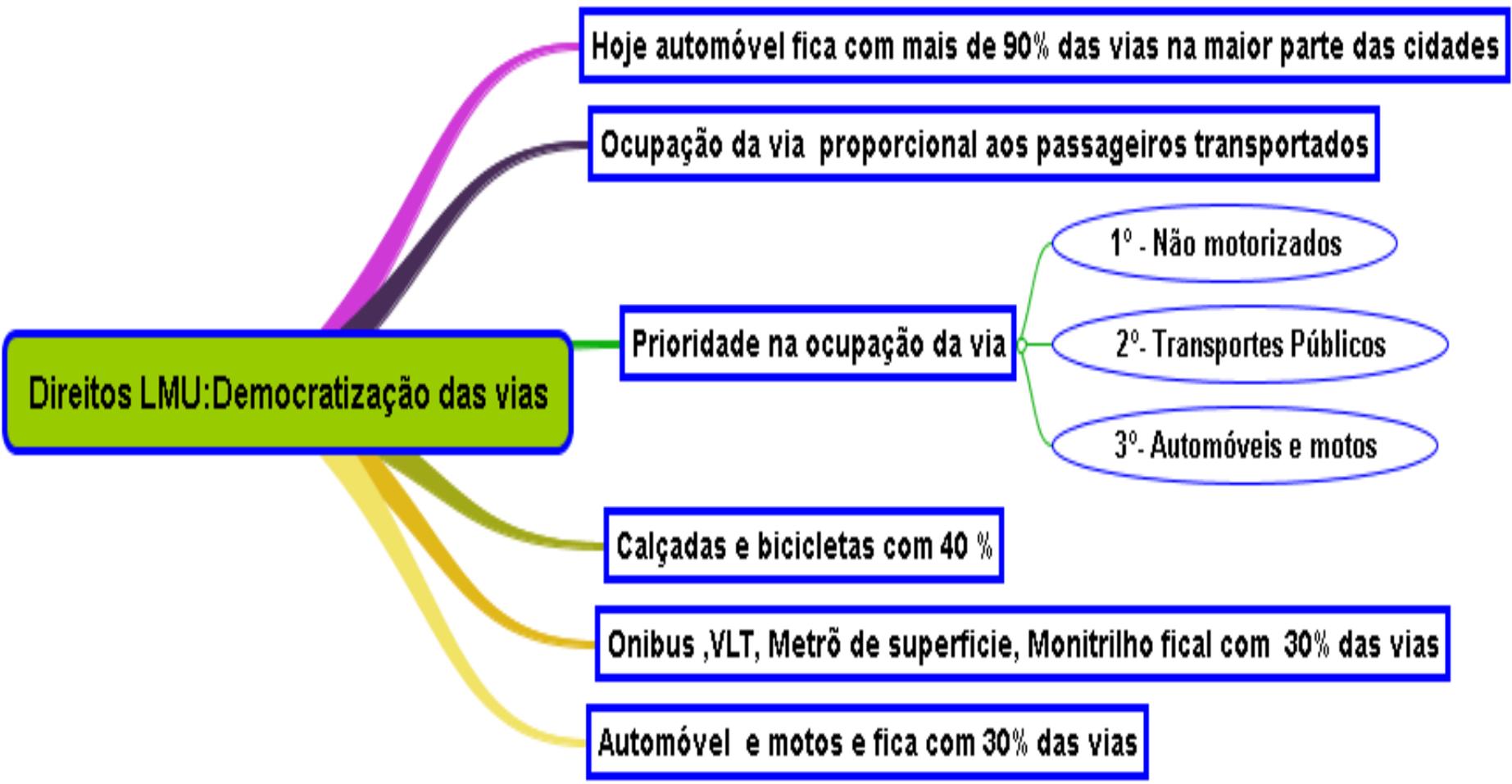
Direitos LMU: Democratização das vias 

Direitos LMU: Controle Social 

Direitos LMU: Restringir uso de automóvel e Motocicleta 

Direitos LMU: Exigir o Plano de Mobilidade 

Direitos LMU: Acessibilidade tarifária 



IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados; (FAIXAS EXCLUSIVAS E CICLOVIAS E AREAS DE PEDESTRE)

Direitos LMU: Restringir uso de automóvel e Motos

Fundo de Transporte Público e não Motorizado

Recursos de estacionamentos, pedágios, etc

Restringir estacionamentos

todas as vias que circulam ônibus

areas centrais e centros de bairros

taxar uso do estacionamento em terrenos e prédios

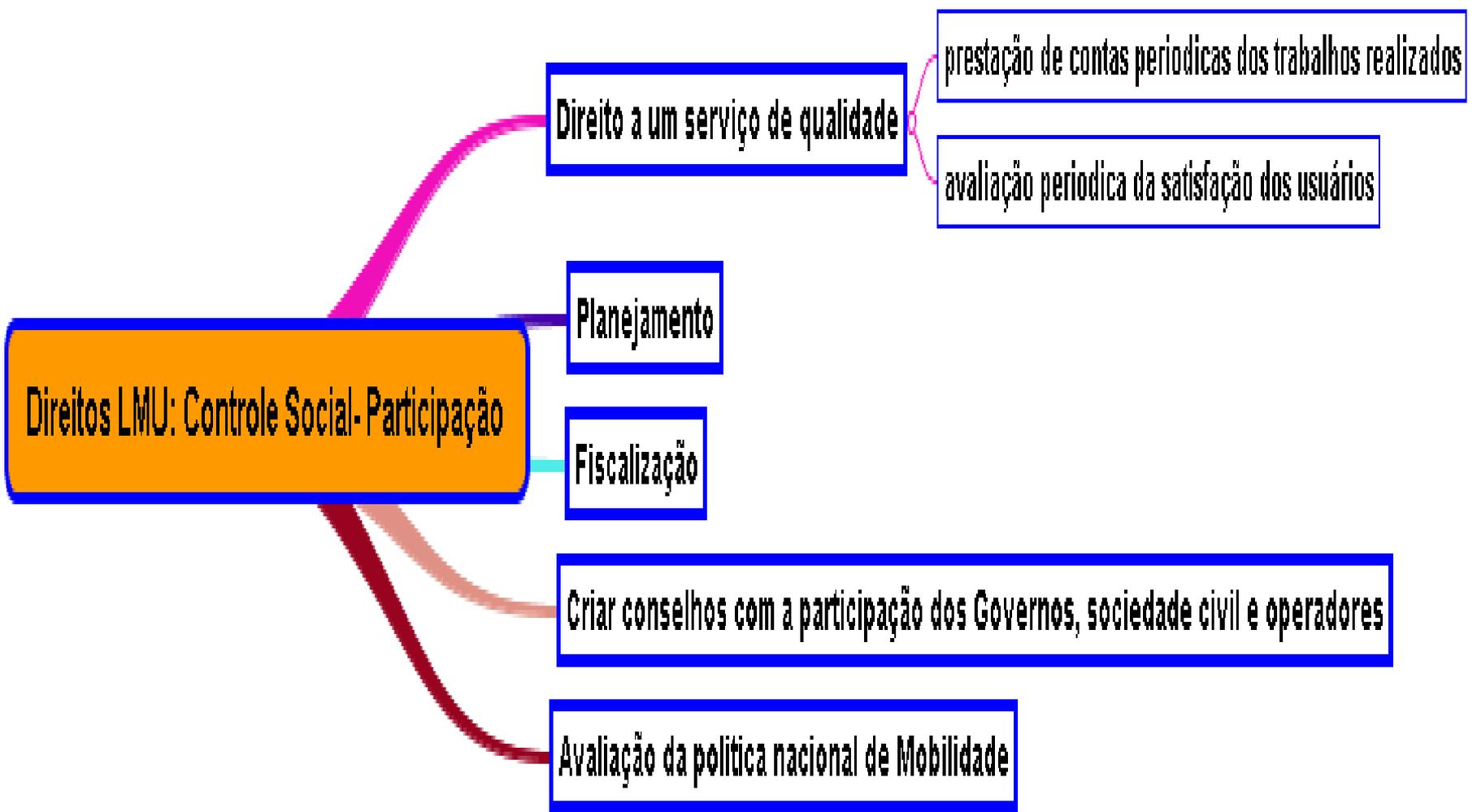
incentivar estacionamentos nas periferias dos sistemas estruturais

Implantar Pedágios Urbanos nas Grandes Cidades

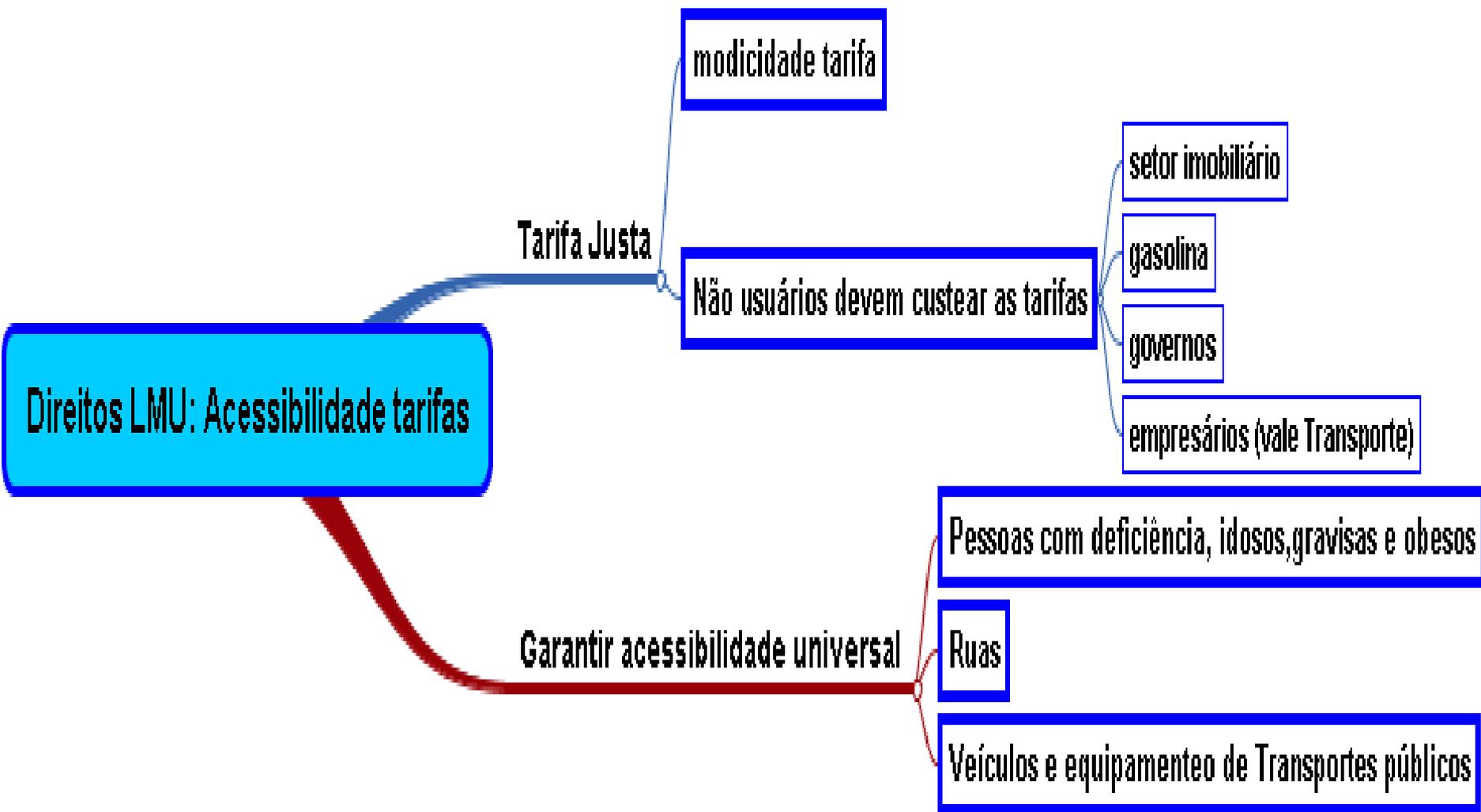
V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade

Urbana:

Referencia ART.15º



Referencia ART.8º;14º



Referencia ART.24º



INTEGRAR AS POLÍTICAS DE INVESTIMENTO URBANOS

Projetos de Mobilidade com Moradia e Espaços Públicos

Combate a Violência Urbana Integrando Políticas e programas de investimento

Medelin

Bogotá

Priorizando Transporte Público e Mobilidade Ativa

Projetos e Programas de Transporte Público Integrando Redes de Mobilidade Ativa

Redes Cicloviárias

Redes de Calçadas Acessíveis

Redes Públicas de Calçadas

Integrar Ações de Paz no Trânsito as Políticas de Prioridade ao Transporte Público e de Mobilidade Ativa

"DEMOCRATIZANDO O USO DAS VIAS PÚBLICAS"



QUADRO DO KMs DE EXTENSÃO DAS VIAS COM PRIORIDADE PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Cidades com mais de 60 mil habitantes-2011

Tipo de tratamento	Extensão	Nº de Municípios
Faixa Exclusiva	217,2	15
Pista Exclusiva	191,5	6
Via Segregada	2,0	1
TOTAL	410,5	22

% do comprimento das vias 0,12

% do comprimento das vias usadas TP 0,60

Fonte Eduardo Vasconcelos

São Paulo com os quase 500 km de faixas exclusivas quase que dobrou o numero de quilômetros com prioridade nas vias para os transportes públicos

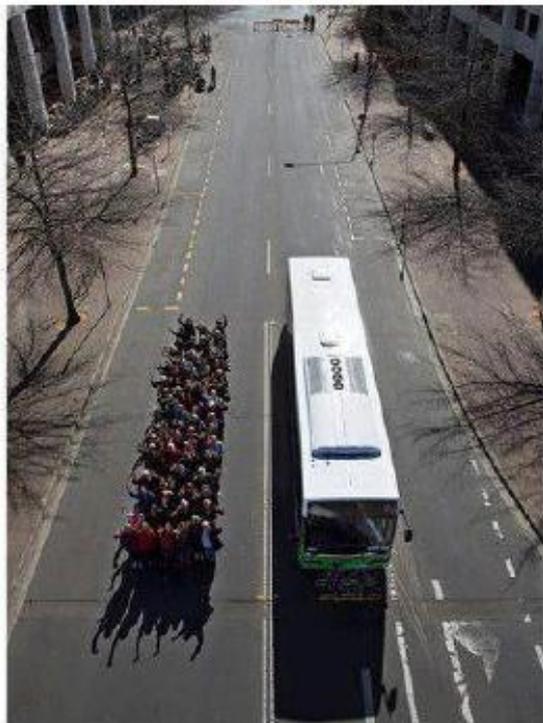
Supondo Hoje- 1.600 km:

0,48% das vias

2,4% das vias usadas pelo TP

Os automóveis consomem 78% do espaço público e transportam 33% da demanda de deslocamentos

Fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)



60 passageiros
e um ônibus



60 ciclistas
e suas bicicletas



60 motoristas
e seus carros

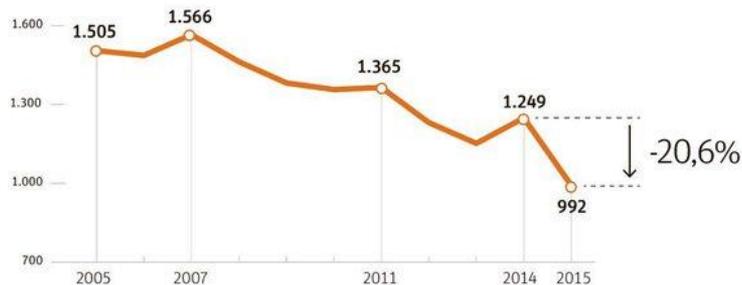


REDUÇÃO DE MORTES NO TRÂNSITO EM SÃO PAULO PELA REDUÇÃO DE VELOCIDADE NAS VIAS URBANAS

FOLHA DE S.PAULO

MORTES NO TRÂNSITO

Número de vítimas de acidentes cai 20,6% na cidade de São Paulo

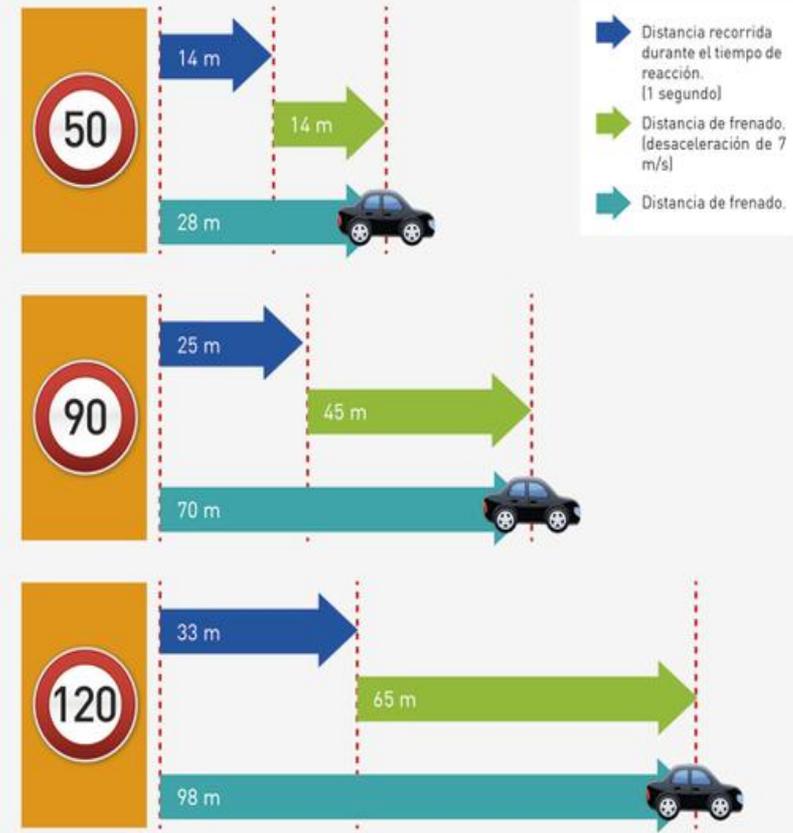


MORTES POR TIPO DE USUÁRIO



DISTANCIA DE FRENADO

$$\text{Dist. Frenado (C)} = \text{Dist. Reacción (A)} + \text{Dist. Frenado (B)}$$



FAIXAS EXCLUSIVAS ÔNIBUS EM SÃO PAULO

Aumento de velocidades médias nos horários de picos manhã e tarde

Antes das faixas- 13,3 km/h

Outubro 2013 – 18,9 km/h

Abril 2014 – 19 km/h

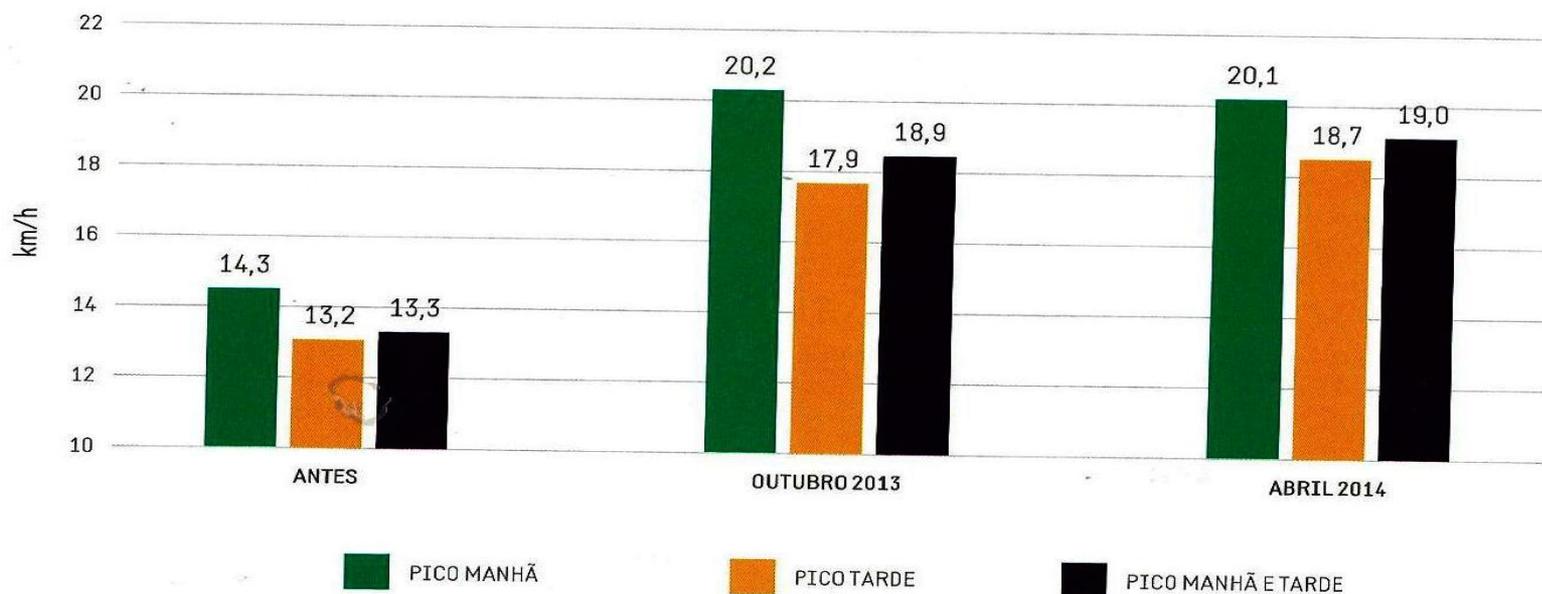


FIGURA 16 – FAIXAS EXCLUSIVAS DA CIDADE DE SÃO PAULO: AUMENTO DA VELOCIDADE MÉDIA NOS HORÁRIOS DE PICO

Fonte: CET/SP (2014).

MDT DEFENDE VIAS EXCLUSIVAS EM TODAS AS CIDADES COM MAIS DE 100 MIL HABITANTES COM IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS COM COMUNICAÇÃO COM OS USUÁRIOS, VEÍCULOS PADRON E FAIXAS EXCLUSIVAS

- **Proibição de estacionamentos em TODAS as vias que trafegam transportes públicos.**
- **Criação de uma FAMÍLIA ônibus padron de qualidade com linhas de financiamentos vantajosas ou com recursos do Governo**
- **Implantação de faixas exclusivas em todos os corredores de ônibus fiscalizadas eletronicamente PARA ATINGIR 10 MIL QUILOMETROS**
- **Pavimentação das vias que circulam o transporte público**
- **Abrigos em todos os pontos de ônibus com informação qualificada**

DEMOCRATIZAR O USO DAS VIAS PÚBLICAS

30% para os automóveis-Hoje mais de 80%

30% para Transporte Público-Hoje menos de 1% nas vias Ônibus 2,4%

Mobilidade Ativa -bike e calçadas 40%

FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS

CICLOVIAS

CICLOFAIXAS NOS ESTACIONAMENTOS DOS CARROS

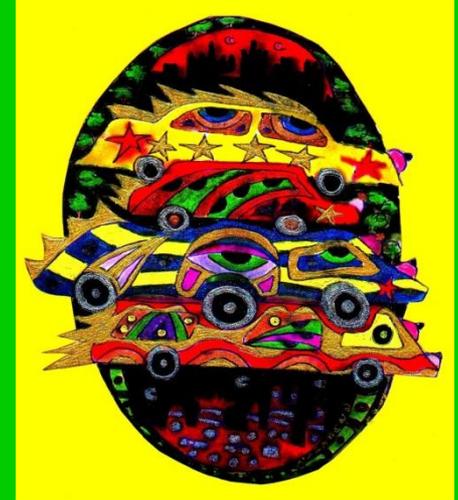
AMPLIAR AS CALÇADAS ACESSÍVEIS

GOVERNOS CUIDAR DAS CALÇADAS PÚBLICAS (muito movimento)

PRAÇAS NO LUGAR DE VAGAS DE CARROS

OCUPAR AS RUAS

Lei da Mobilidade e ações de Disciplinamento dos automóveis



V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

Os entes federativos poderão utilizar os seguintes instrumentos de gestão :

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público

D. EFICIÊNCIA E QUALIDADE

Política de Estacionamento

(Competência dos Governos Municipais)

- Viabilizar a integração dos usuários de veículos particulares ao sistema de transporte coletivo, através de bolsões de estacionamentos, economicamente acessíveis, e nas estações dos sistemas estruturais de Transportes públicos, fora dos centros expandidos
- Proibir estacionamentos onde houver circulação de ônibus
- Proibir estacionamentos nas vias nas áreas centrais e centros de bairros e taxar os estacionamentos em terrenos para um fundo de transporte

POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO PROVOCAÇÕES E PREMISAS

- Primeira forma de pedágio urbano, quem sabe mais eficaz;
- Política de estacionamento precisa deixar de ser tabu nas políticas de circulação e mobilidade urbana dos municípios;
- Estacionamentos precisam ser regulados como serviço público e não regulado pelo mercado;
- Fim dos estacionamentos nas vias públicas em áreas centrais e corredores de transportes públicos, mesmo as áreas azuis;
- Utilizar a área dos estacionamentos nessas vias para faixas exclusivas de ônibus, aumento de calçadas, e ciclo-faixas, ou em um lindo jardim;

POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO PROVOCAÇÕES E PREMISSAS

- Taxar os estacionamentos através de licitação para um fundo de transporte público, ciclovias e calçadas;
- Proibição de estacionamentos em vias de circulação de transporte público regular com alteração do Código Brasileiro de Transito;
- Inclusão dos automóveis na política de mobilidade sustentável: Compor estacionamentos e locais de desembarque dos automóveis nos projetos de sistemas estruturais de transporte (metrô, ferrovias; VLT; BRT; BRS, corredores de ônibus; monotrilho);

MDT DEFENDE VIAS EXCLUSIVAS EM TODAS AS CIDADES COM MAIS DE 100 MIL HABITANTES COM IMPLANTAÇÃO DE ABRIGOS E COMUNICAÇÃO COM OS USUÁRIOS

- Proibição de estacionamentos em TODAS as vias que trafegam transportes públicos.
- Criação de uma FAMILIA ônibus padron de qualidade com linhas de financiamentos vantajosas ou com recursos do Governo para doar parte da frota às cidades
- Ampliação das vias de prioridade no sistema viário para todas as vias onde circulam os ônibus
- Pavimentação das vias que circulam o transporte público
- Abrigos em todos os pontos de ônibus com informação qualificada
- Realocar 10% de todo os recursos do Governo Federal para Mobilidade : Transportes Público, Calçadas e Ciclovias e Qualificação dos Órgãos gestores para Planejar/ Projetar/ Implantar/ e Operar os Transportes Públicos

Uma revolução na qualidade da Mobilidade com 15 Bilhões dos 150 existentes para investimentos

PLANO DE MOBILIDADE URBANA:

Plano de gestão e melhoria da qualidade da mobilidade

A- Circulação de Pessoas a Pé:

- **Definição e projeto de caminhos pedonais**, garantindo acessibilidade universal e priorizando-os em detrimento dos demais modos e padronização do sistema de sinalização
- **Plano de segurança e acessibilidade** para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida melhoria
- **Definição da rede de calçadas** de responsabilidade do poder público em áreas de grande movimentação de pedestres e de acesso ao transporte público,

B-Circulação de bicicletas:

- **Projeto de uma rede ciclável**, contendo ciclovias, ciclofaixas, rotas e espaços compartilhados, que interligue todas as regiões da cidade,
- **Localização de infraestruturas de apoio**, como paraciclos, bicicletários, estações de bicicletas públicas, oficinas, dentre outros, visando também a integração da bicicleta com os outros modais de transporte;

PLANO DE MOBILIDADE URBANA:

Plano de gestão e melhoria da qualidade da mobilidade

C- Transporte de Passageiros:

- Projeto da Rede Estrutural do Transporte Coletivo Urbano e vias de faixas exclusivas monitoradas eletronicamente , linhas de metro, VLT, Monotrilhos;
- Definição das Integrações Física e Econômica entre os diversos modais tendo como eixo estruturador o transporte coletivo;
- Qualificação do Serviço de Transporte Convencional indicação de implantação de abrigos, faixas e pavimentação de vias de ônibus, informações aos usuários;



ESTADO DA ARTE DA MOBILIDADE ACESSÍVEL
Presidência da República Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos LEI Nº 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015. **Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência)**, e as leis Nº. 10.048/00 e Nº. 10.098/00, são instrumentos, para o Ministério Público e a sociedade exigirem que o transporte público, as calçadas, o acesso a prédios, públicos, shoppings, terminais, pontos de parada etc.

2001

2017



JORNADAS BRASILEIRAS “na cidade, sem meu carro”



VII ENCONTRO
BRASILEIRO DE
**CIDADES
EDUCADORAS**
Criando espaços de convivência com
mobilidade segura e sustentável

Instituto
MDT
Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte

JORNADA BRASILEIRA NA CIDADE SEM CARROS

RUAVIVA – Instituto da Mobilidade Sustentável é a entidade nacional que representa o Brasil na coordenação internacional desde o lançamento 2001 da 1ª Jornada Brasileira “Na Cidade Sem Carro”, que se realiza todo dia 22 de Setembro estando agora trabalhando para a realização da 17ª Jornada em 2017 com novo nome **Jornada Brasileira na Cidade Sem Carros**. Hoje a Jornada é organizada em Parceria desde 2007 com o Instituto MDT e tem também como parceiros a FNP, ANTP, NOSSA BH/BRASILIA/ SÃO PAULO

Chamada do MANIFESTO 17ª JORNADA BRASILEIRA ‘NA CIDADE, SEM CARRO’ : **“MOBILIDADE ATIVA INCLUSIVA : (CICLOVIAS, CICLOFAIXAS E CALÇADAS ACESSÍVEIS); FAIXAS EXCLUSIVAS, E PAZ NO TRÂNSITO DOMINEM AS RUAS DEMOCRATIZANDO SEU USO! É O TRANSPORTE PÚBLICO COMO DIREITO SOCIAL E LEI DA MOBILIDADE NAS CIDADES”**

40

JORNADA “NA CIDADE SEM CARRO”

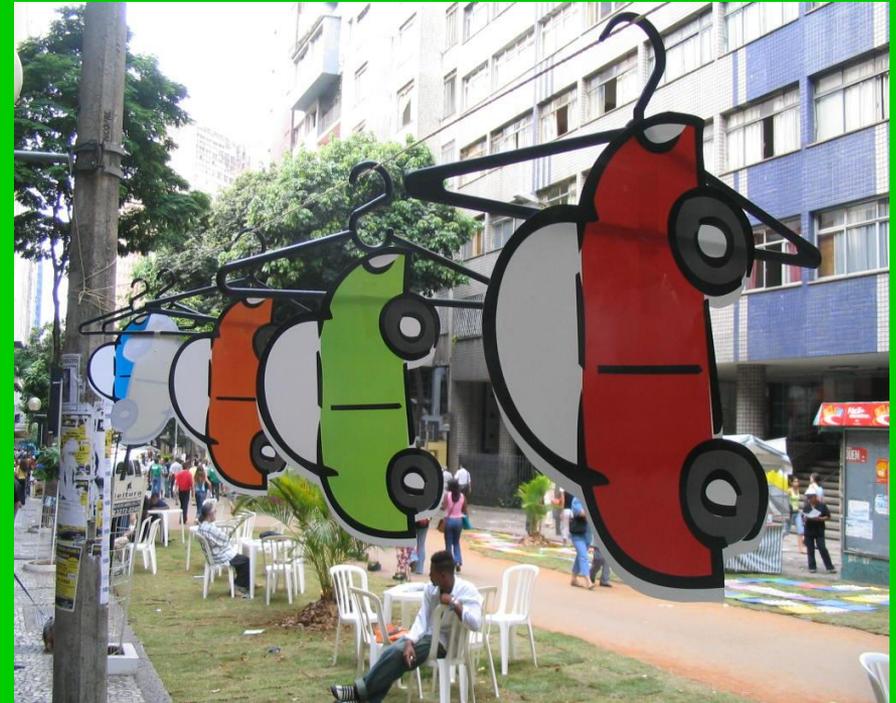
CARROS FICAM SEM VAGAS



JORNADA “NA CIDADE SEM MEU CARRO” IMAGENS INTERNACIONAIS



IMAGENS DOS SONHOS DE UMA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL



SONHOS DE UMA ERA PÓS AUTOMÓVEL

rua praia em Paris



Quando a via do automóvel vira praia em PARIS



CIDADES PARA AS PESSOAS, NÃO PARA OS AUTOMÓVEIS



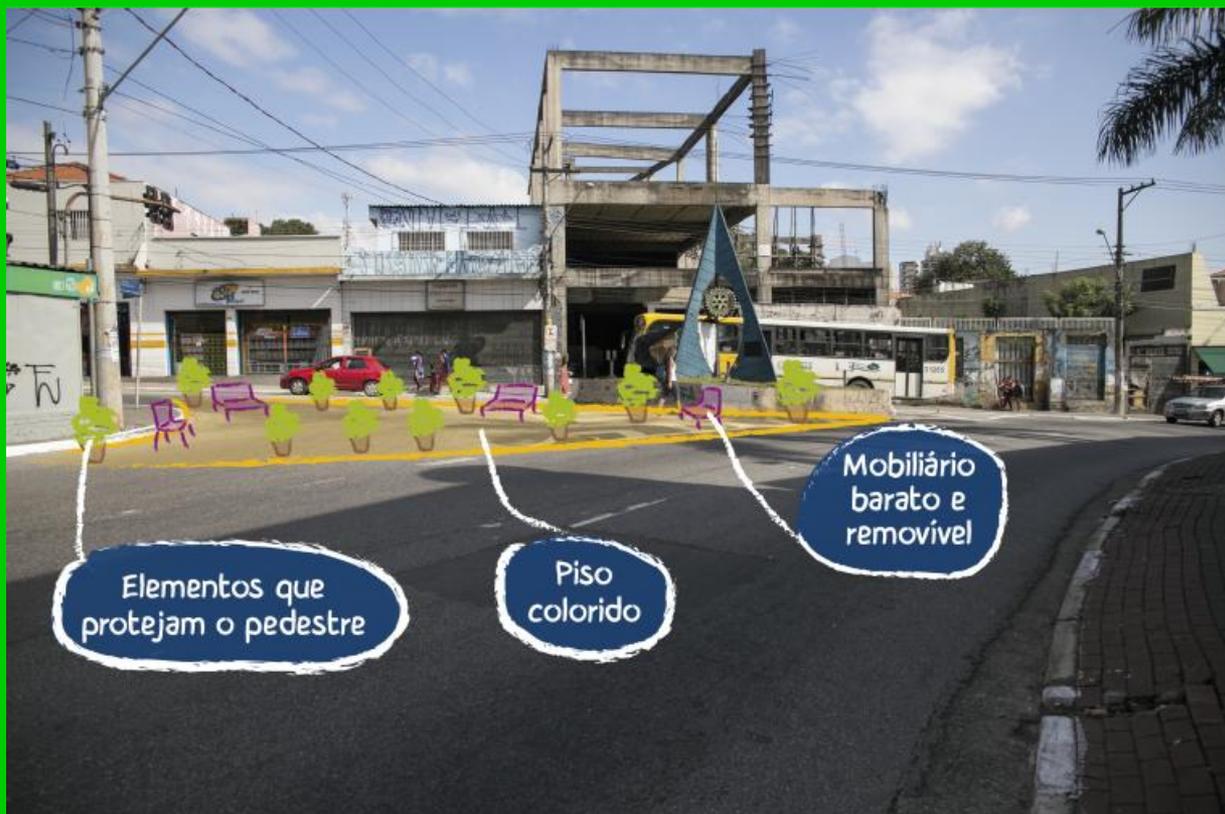


Ruas estreitas
priorizam os pedestres

Calçadas
mais largas

MODERE O TRÁFEGO

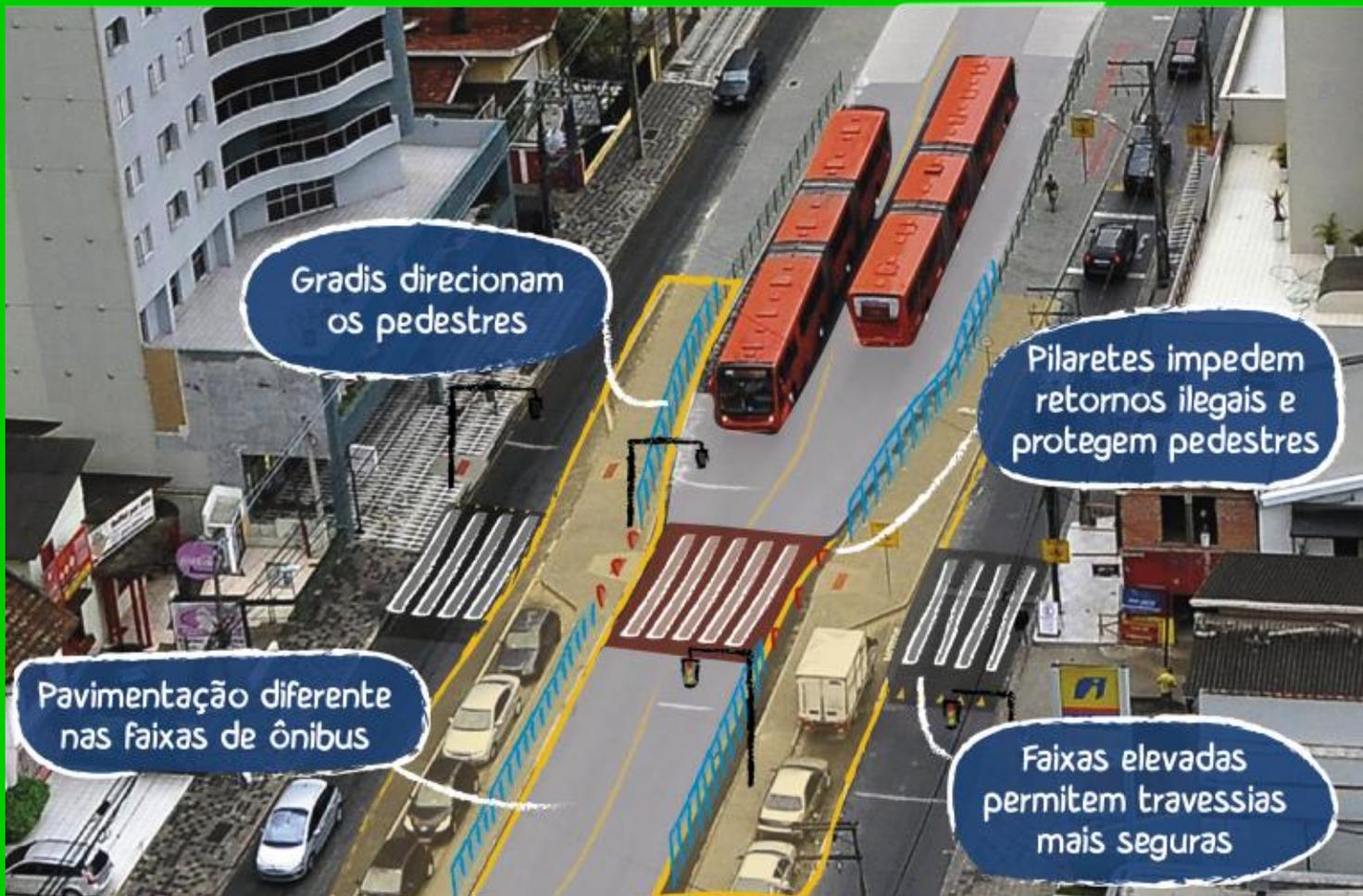




Elementos que protejam o pedestre

Piso colorido

Mobiliário barato e removível



Gradis direcionam os pedestres

Pilaretes impedem retornos ilegais e protegem pedestres

Pavimentação diferente nas faixas de ônibus

Faixas elevadas permitem travessias mais seguras

QUE CIDADES QUEREMOS?

A cidade dos carros?



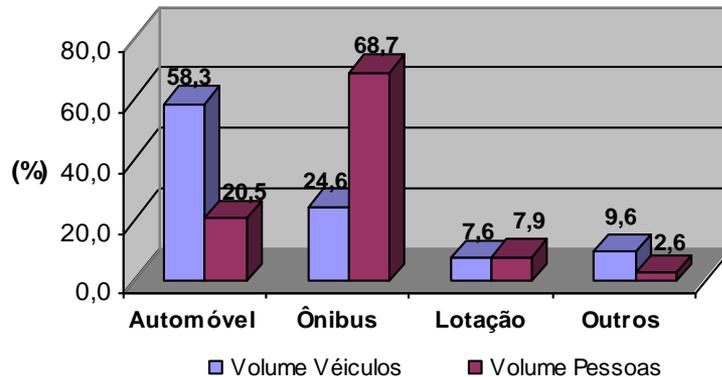
Ou a cidade das pessoas?



Pessoas x veículos



USO DA VIA POR VEÍCULOS E PESSOAS
- Média Global -



Iniquidades:

- Transporte coletivo atende 70% das pessoas nos corredores e fica confinado em pouco mais de 20% do espaço viário
- Carro - inverso

Consumo de Espaço



75 pessoas transportadas por 60 automóveis

ou por apenas um ônibus



Um usuário de transporte coletivo ocupa 4,2 vezes menos espaço viário do que o de uma motocicleta e 6,4 vezes menos do que o de um automóvel.

53

CIDADE DO FUTURO PRESENTE



QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO

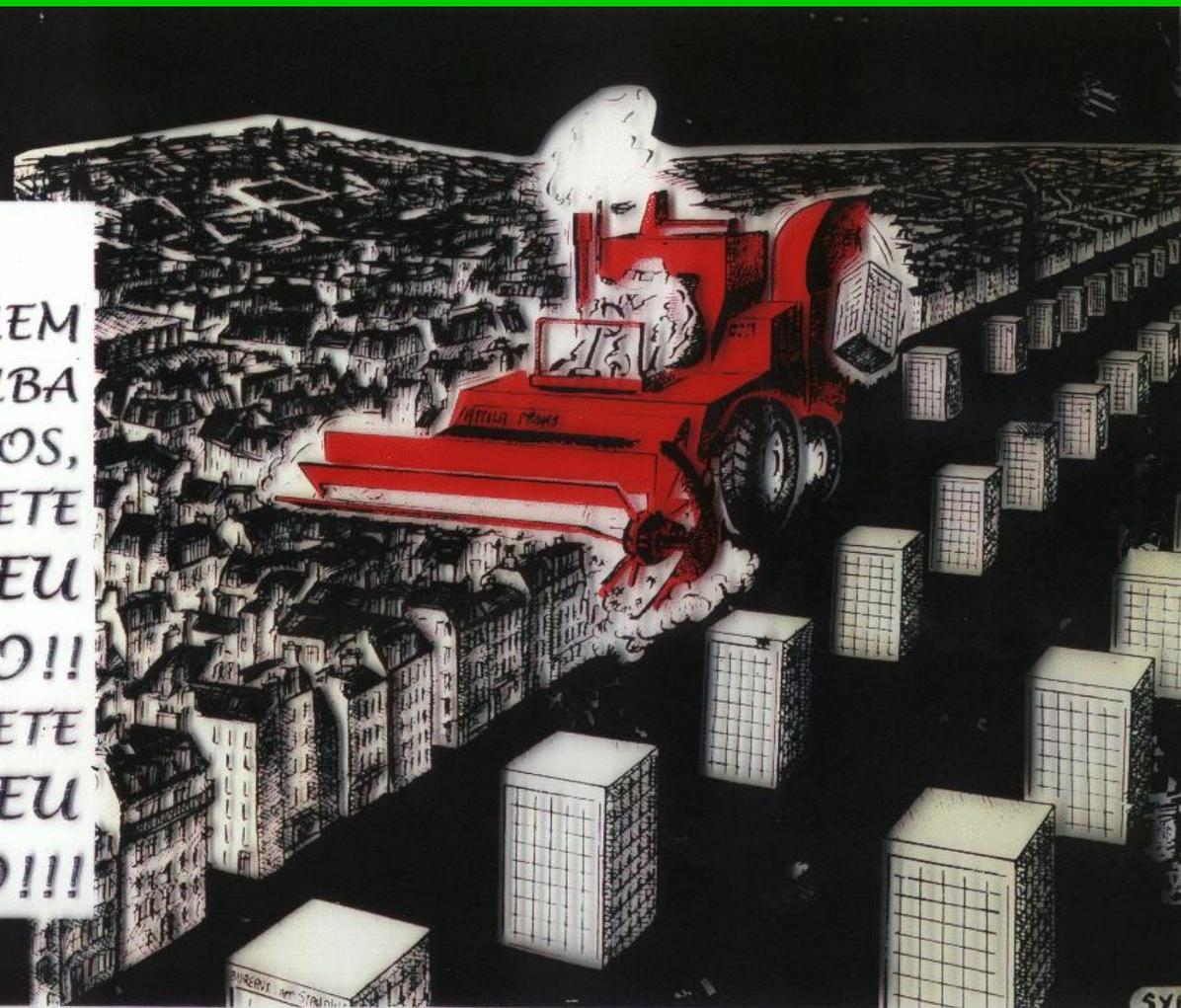
INFRAESTRUTURA VIÁRIA SEGREGADA PARA TRANSPORTE PÚBLICO



Monotrilho



QUEM
DERRUBA
MONUMENTOS,
COMPROMETE
SEU
PASSADO!!
COMPROMETE
SEU
FUTURO!!!



Cidade para as pessoas

Bogotá- pedestres e transportes públicos



MOBILIDADE SUSTENTÁVEL E ESPAÇOS URBANO

Bogotá- Pedestres e Transportes Públicos



60

PRIORIDADE AO TRANSPORTE COLETIVO



Corredor "passa rápido" em São Paulo
61

Tratamento dos pontos de parada

MELHORAR A QUALIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO



Corredor de ônibus da Terceira Perimetral de Porto Alegre –Qualidade dos transporte. Nos domingos é usado pelas bicicletas



63

RUA DO ÔNIBUS

PARIS



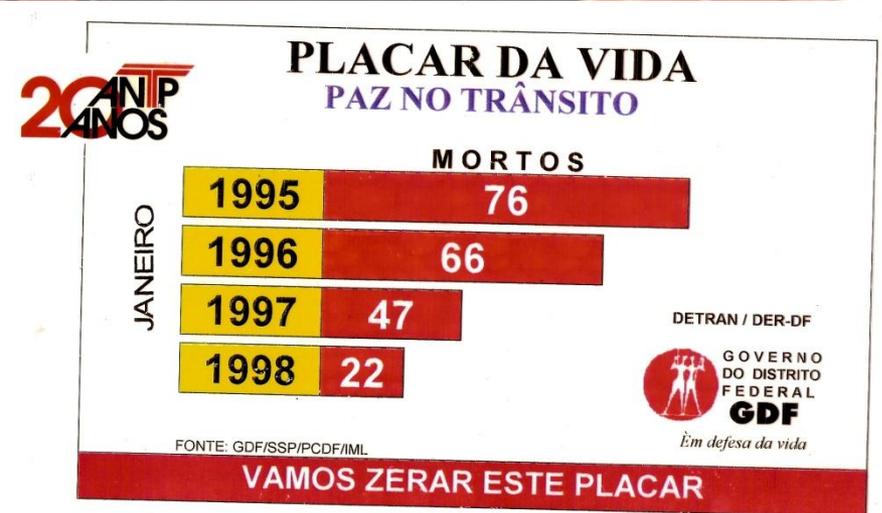
1997

2011

2020



PLACAR DA VIDA : FRENTE DO PALÁCIO DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL MARCHA PELA PAZ NO TRANSITO e MIDA CIDADÃ NO TRÂNSITO



CAMINHADA PAZ NO TRÂNSITO II - 15/09/96
Fotógrafo Wanderley Paizenbam



São Bernardo -SP
20 km de Monotrilho
74 km de corredores
Programa Travessia Segura
Transporte Fluvial
Catamarã
Metro Cabo
Rede Ciclovária



Bicicletas Integradas com ferrovia



Bicicletas Públicas Compartilhadas – São Caetano do Sul/SP



Bicicleta presente na vida de cidades no mundo



BICICLETA TRANSPORTE COLETIVO



Pictogramas de la alianza entre el tren y las bicicletas en Dinamarca.



Escalera mecánica diseñada para su utilización por ciclistas en un intercambiador de transporte holandés.



Aparcamiento para bicicletas en una estación ferroviaria holandesa



Vías ciclistas de acceso a las terminales del transporte colectivo. Señalización indicativa de los itinerarios ciclistas de acceso a un transbordador en Holanda



Aparcamiento para bicicletas en una terminal de autobús en Dinamarca.

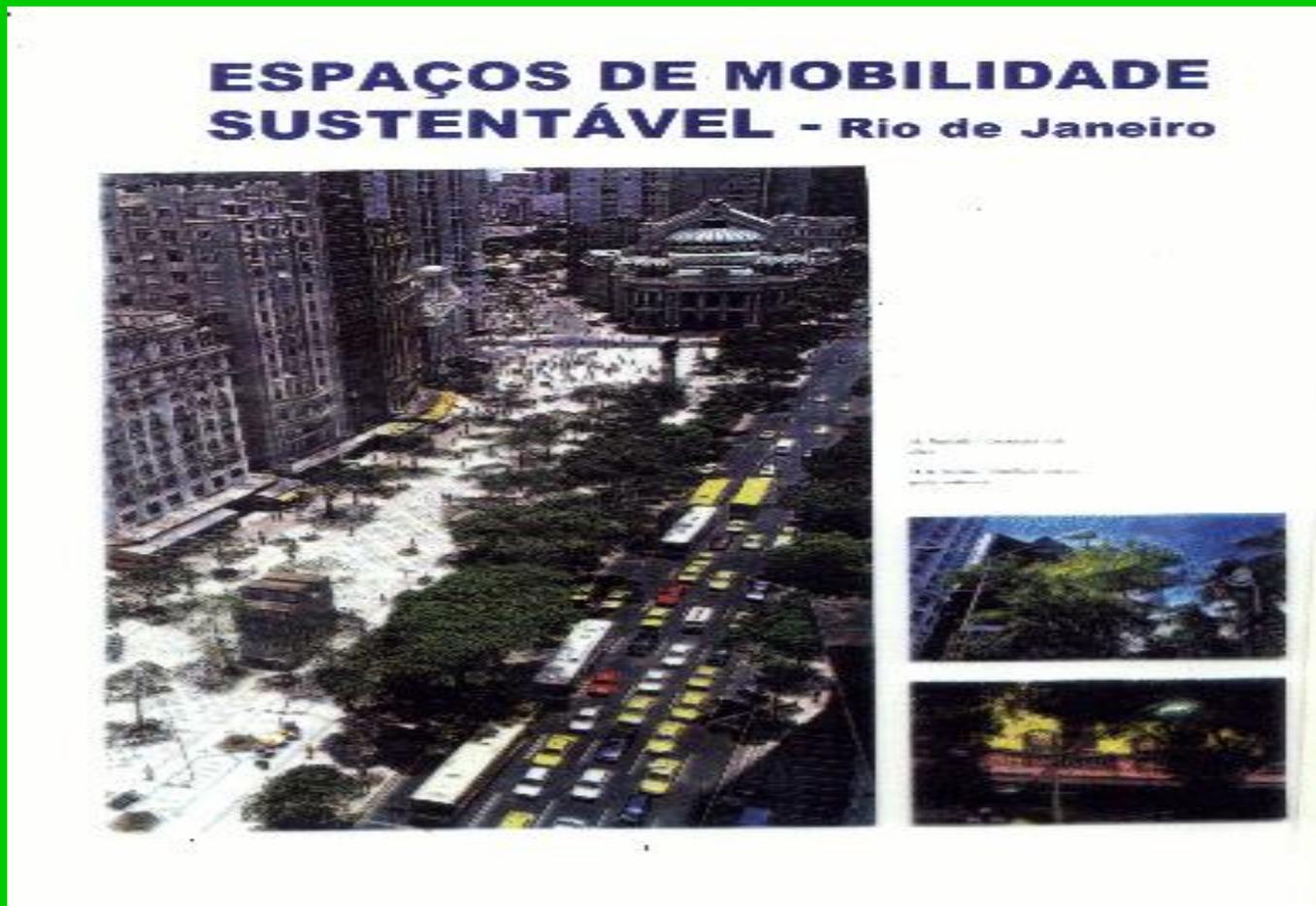
RUA DA BICICLETA

PARIS



STOCOMO

Espaços de Mobilidade Sustentável



Quando o pedestre é dono da rua- Rio Branco Acre



A RUA É DOS CICLISTA E PEDESTRES

BOGOTÁ -COLOMBIA



75

Calçadas para Todos-Bogotá Colombia



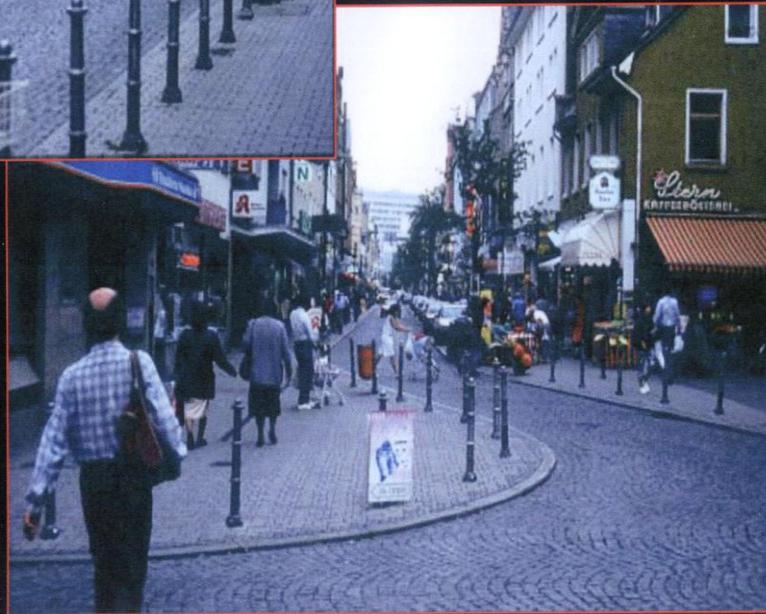
RUA HUMANA PARIS



QUANDO NA RUA O CARRO É SEGREGADO



Traffic calming of
an inner city
shopping street:
Leipzigerstrasse,
Frankfurt.



QUANDO A RUA NO MORRO É DAS PESSOAS- VALPARAISO CHILE-



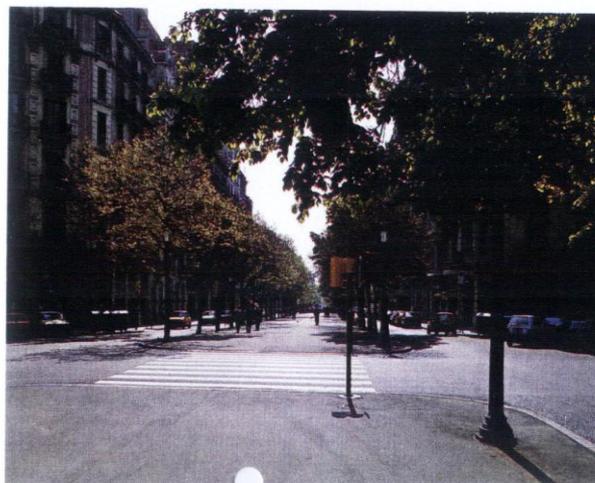
CORES NA RUA

BLUMENAU



RAMBLA, CARRO PEDE LICENÇA

REDESENHO SUSTENTÁVEL DAS VIAS



La reordenació dels elements urbans es fa mitjançant la determinació d'uns criteris d'ordenació que comprenen la supressió de les barres arquitectòniques i el nou emplaçament o la retirada de molts elements existents. S'han col·locat un total de 104 guals de granit per a vianants, d'1,20 m d'amplada. S'han traslladat fanals, semàfors, caixes i armaris de connexions, tapes de registre, bústies de correus, cabines de telèfons, quioscos de diaris, quioscos de l'Once, etc. També s'ordenen els emplaçaments de les terrasses de bar per tal que, en un mateix tram de passeig, estiguin alineades en la mateixa banda.

Totes aquestes propostes s'encaminen a la consolidació del passeig per als vianants i al potenciament de l'eix La Rambla-rambla de Catalunya, juntament amb l'actuació que s'està duent a terme a la plaça de Catalunya. No obstant això, no s'ha plantejat de convertir-lo totalment en passeig de vianants, atesa la nostra creença que la rambla de Catalunya té unes característiques que permeten la convivència entre la circulació de vianants i el trànsit de vehicles, totalment compatible i necessària.

Jaume Graells, Màrius Quintana

Barcelona- Espanha 81

ESCADA ROLANTE NA RUA, QUALIDADE PARA PEDESTRES

QUALIDADE NOS ESPAÇOS DE MOBILIDADE

1. Accés a la Baixada de la Glòria
des de l'Avinguda de l'Hospital Militar

Projecte: 1988

Engenyer: Oslua

Autor: Jaume Granell, arq.



2. Escaleres mecàniques a la Baixada de la Glòria.
Obra finançada per Transports Metropolitans de Barcelona

Projecte: 1987

Engenyer: Maomé, Oslua

Autor: Xavier Ruiz Vallés i Pere Llirons, arq.



Barcelona- Espanha

FAIXA VIVA E BICICLETA

OSEY FRANÇA



CAR GO HOME

Londres-Stand East

**SÓ CIRCULA PEDESTRES,
ONIBUS E AMBULANCIAS**

**26 acres da Londres histórica
1.200 casa**

48.000 m² escritórios

200.000 m² áreas comerciais

Revista Trip junho 2012



QUANDO O VIADUTO VIRA RIO



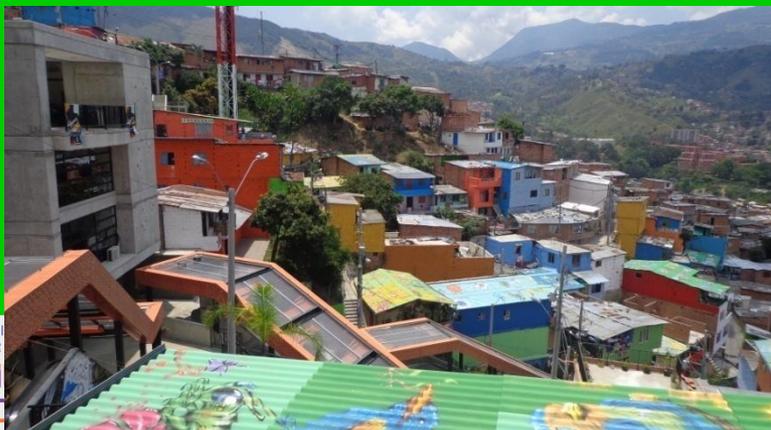
Visita ao Cable , escada rolante e vias em Medellin-Colômbia





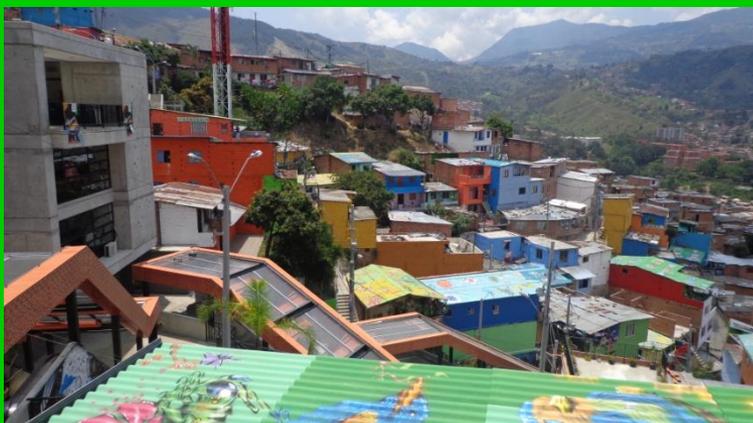






V I
B R
C I
E D

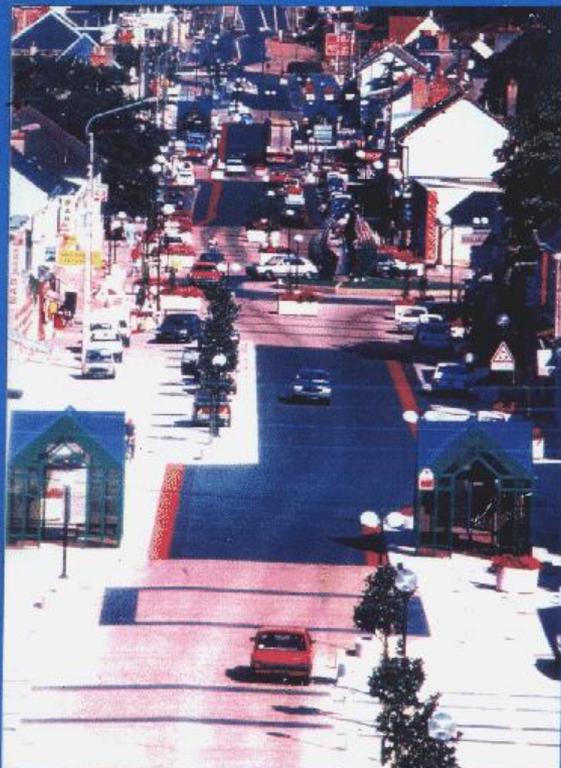
Criando espaços de convivência com mobilidade segura e sustentável





RUA SEM FRONTEIRAS E SEM MUROS

*Em cada quarteirão da rua do futuro
vários pisos, tantas formas, muitas cores
e todos carros, pedestres, ciclistas e moradores
felizes com a rua sem fronteiras e sem muros.*



QUANDO A PRAÇA ATRAVESSA A RUA

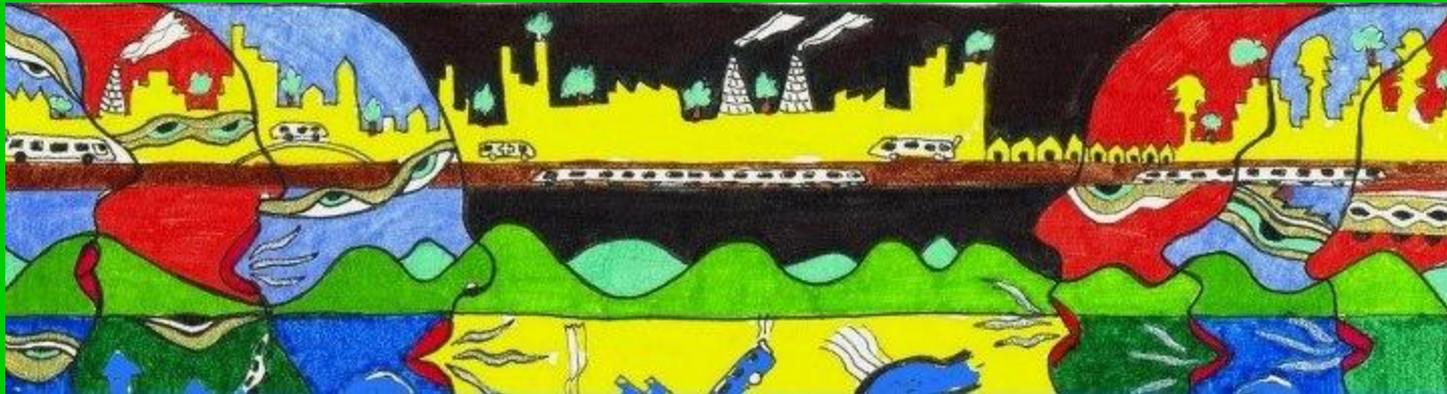
QUALIDADE ESPAÇOS DE MOBILIDADE

Green Bridge, Mainz Before the bridge was built (above) pedestrians had to negotiate a dangerous crossing. Now (below) they can stroll uninterrupted between residential and recreational areas.



“As cidades são, por definição, o espaço para a construção da cidadania, para o convívio harmonioso e fértil das diferenças, assim como para a celebração da liberdade e das fantasias”.

***livro Pindorama revisitada
Nicolau Sevcenko
editora fundação Peirópolis.***



VISÃO DA ELEIÇÃO PELO ANGELI



“ Se eleito, transformarei nossa cidade num sistema viário em que todo automóvel terá orgulho de trafegar!”

Carro sustentável ou cidadão: não ameaça seres humanos, não polui, não ocupa muito espaço da via pública não precisa de lei seca, e ainda faz uma criança feliz. São Paulo 1953



Grato pela atenção!

Urbanista da Mobilidade

Nazareno Stanislau Affonso

- **Diretor Nacional do Instituto MDT- Instituto do Movimento Nacional pela Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos**
- **Diretor do Instituto da Mobilidade Sustentável – RUAVIVA**
- **Palestrante e Artista Plástico**

SCS Qd.04, Bl.A, Sala 513 – Ed. Embaixador – Brasília – DF
(61) 981178928-nazarenosa@uol.com.br
Wesley Ferro- Secretario Executivo-mdtbrasil@gmail.com

www.mdt.org.br
www.ruaviva.org.br



Imagens

www.nazarenoaffonso.com.br