

Semana da Mobilidade de Niterói - Projetos Ciclovitários - Estudos de Caso

## Ruas Tranquilas / Cidades Consistentes



José Lobo e Jonas Hagen, Setembro 2013.





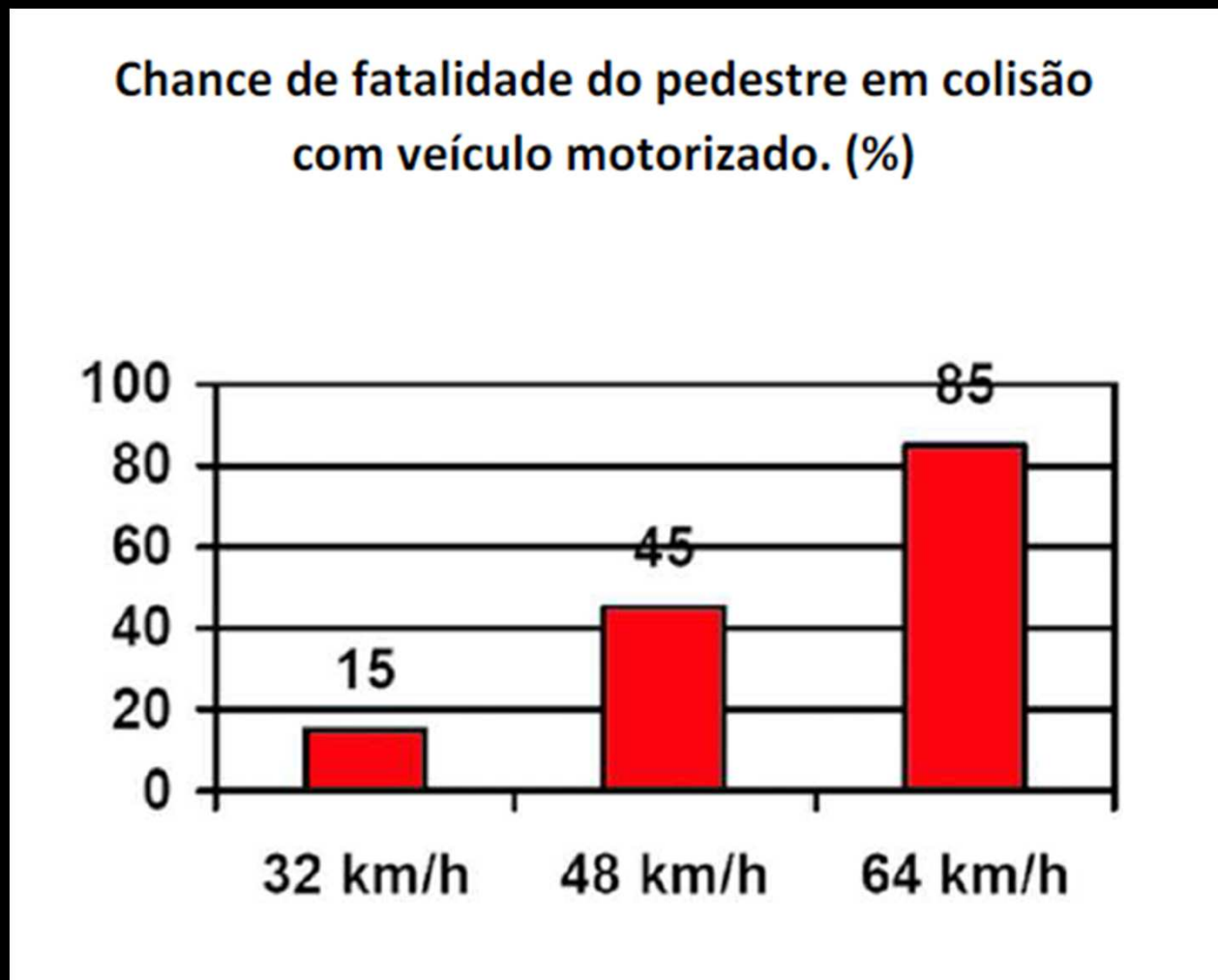
# Ruas Tranquilas

Uma das formas mais efetivas de melhorar a segurança viária para os pedestres e os ciclistas é reduzir a velocidade dos carros. Menores velocidades além de proteger pedestres, ciclistas e estimular o uso destes meios de transporte, também podem reduzir a poluição do ar e sonora, e criar novos espaços para crianças, idosos, adultos e adolescentes se deslocarem com segurança.



Fonte: City of Freiburg, in Puchar and Buehler, 2009

Para a velocidade dos carros, 30 km por hora é um limiar muito importante. Porque? Veja abaixo:



Fonte imagem: Secretaria Municipal de Transporte do Rio de Janeiro

Cidades grandes, médias e pequenas tem implantado velocidades de 30 km por hora e menores com muito sucesso. Seguem alguns exemplos.

# Berlim

Na capital e a maior cidade da Alemanha, 75 % das ruas são de velocidade máxima de 30 quilômetros por hora. Essas ruas podem ser residenciais, comerciais ou arteriais. A velocidade máxima na cidade é de 50 km por hora, embora possa haver ruas com velocidades maiores, se as condições as permitem (site da Prefeitura de Berlim).



Rua de mão dupla com 4 faixas de rolamento, velocidade máxima de 30 km por hora

Foto: Jonas Hagen



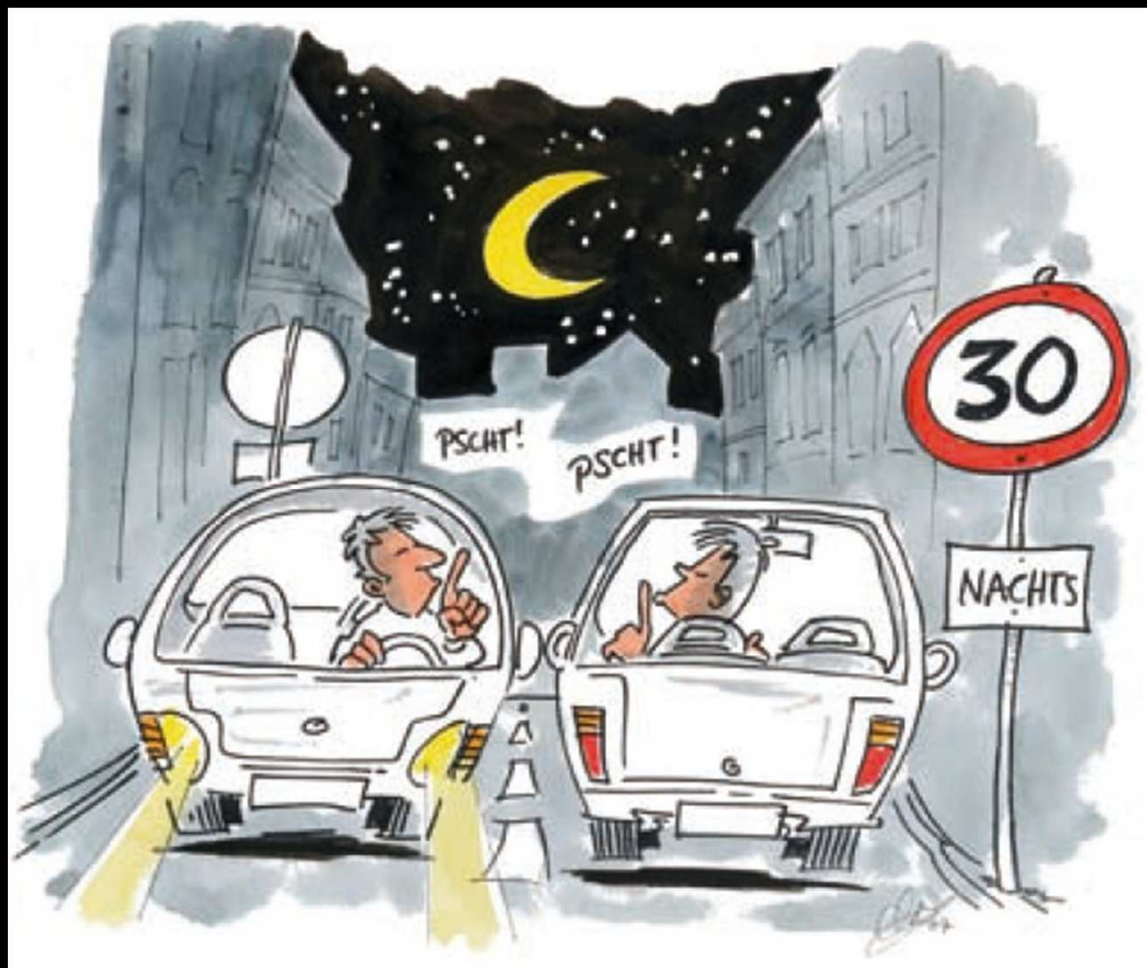
Se as ruas forem residenciais, elas geralmente são acompanhadas de outras medidas de redução de velocidade, sejam estreitamentos (direita), ou speed tables (abaixo).



Fotos: Jonas Hagen



Em Berlim, muitas ruas principais tem a velocidade de 30 km por hora durante a noite, para reduzir a poluição sonora.



Fonte: site da Câmara dos Vereadores de Berlim



Por exemplo, nesta rua de Berlim, a velocidade máxima é 30 de 22-6 horas, para proteger o sono dos residentes (abaixo):



Rua de mão única com 2 faixas de rolamento



30 km por hora de 22-6 horas,  
Proteção do barulho

Fotos: Jonas Hagen

Rua de 30 km por hora em Winsen, cidade pequena da Alemanha.

Juntos, a pintura no chão (direita, acima), ciclofaixas e o speed table, ajudam a criar boas condições para os ciclistas.



Fotos: Jonas Hagen





As velocidades menores permitem o trânsito seguro de bicicletas em duas mãos, em vias de uma só mão para os carros. É comum ver esta situação nas cidades da Europa.



Munique, São Paulo, Londres, Bruxelas.

Fonte: Zé Lobo

# Faixas no contrafluxo.



Bruxelas, Bélgica



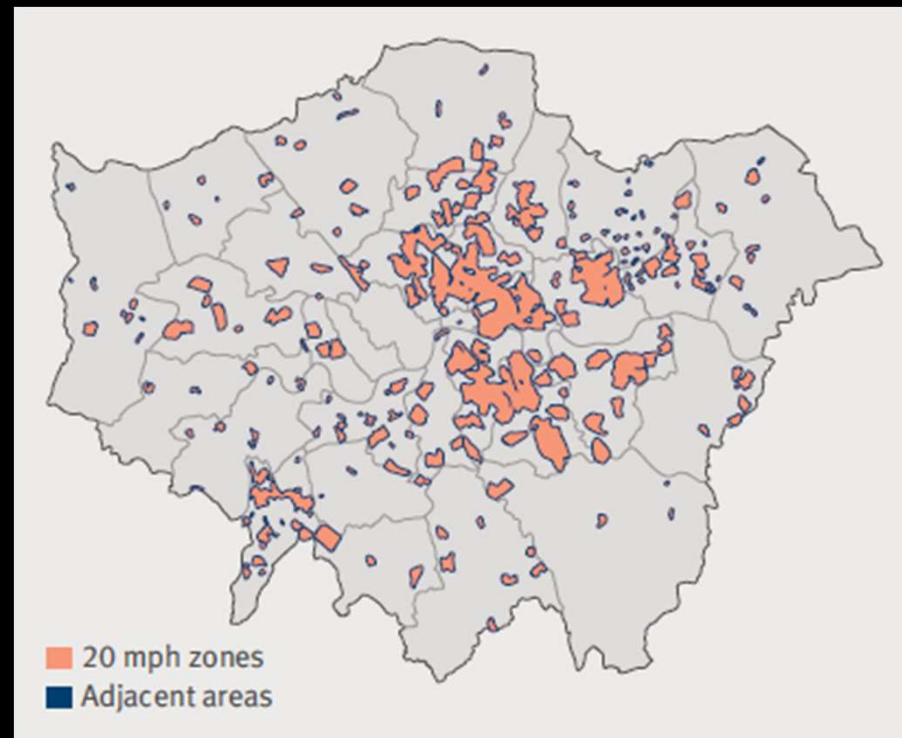
# Reino Unido – “20 [milhas por hora] é o Suficiente”

No Reino Unido, existe uma campanha “Twenty’s Plenty”, referiendose a 20 milhas (32 km) por hora.

Em Londres, existem 399 zonas residenciais com a velocidade máxima de 20 milhas por hora. Um estudo mostrou que as “Slow Zones” (Zonas de Baixa Velocidade) de Londres foram associadas com uma queda de 42% de vitimas de trânsito entre 1986 e 2006 (Grundy, Steinback, Edwards, Green and Wilkinson, 2009).



[www.archersafety signs.co.uk](http://www.archersafety signs.co.uk)



Mapa das Zonas 20 de Londres. Fonte: Grundy et al, 2009

**Londres** - entrada de Zona de baixa velocidade, com cruzamento para pedestres estreito e elevado, com piso diferenciado.



Fonte: [nuovamobilita.wordpress.com](http://nuovamobilita.wordpress.com)



# Rua estreitada com jardineiras



Fonte: Grundy et al, 2009

# Rua estreitada e com speed table



Fonte: Grundy et al, 2009



# Chicanes



Fonte: Grundy et al, 2009

# Cruzamento elevado, piso diferenciado



Fonte: Grundy et al, 2009



# Interseção elevada, piso diferenciado



Fonte: Grundy et al, 2009

Tradução da Placa: Nesta zona de 20 milhas por hora, houve menos 43 vítimas de trânsito desde que foi implantada.

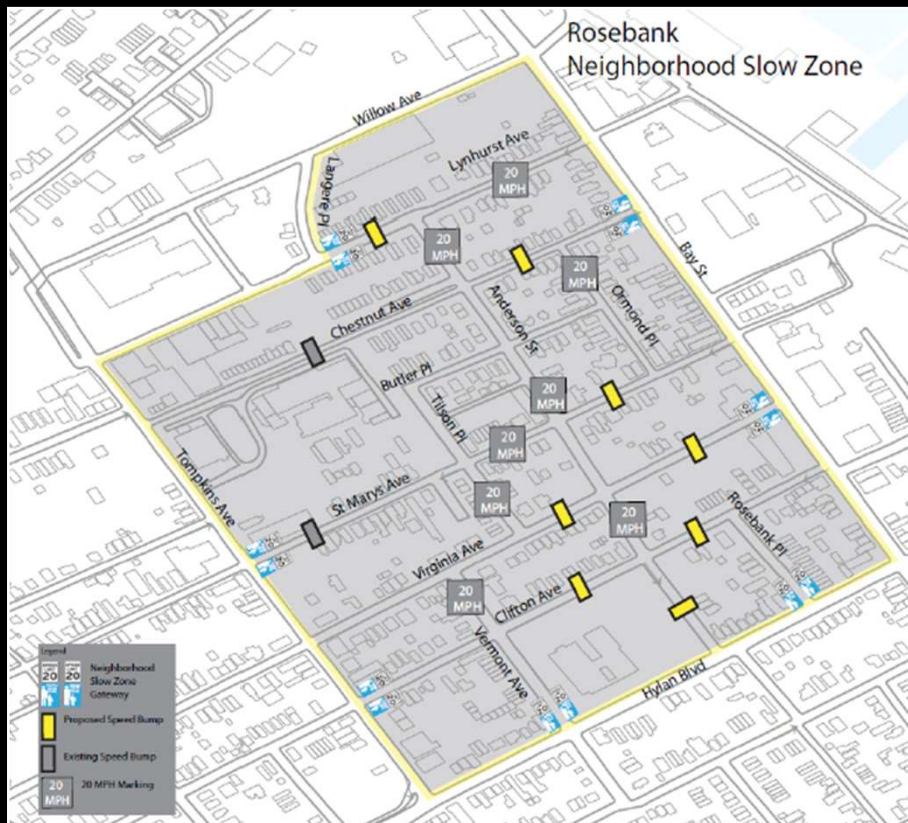




# Nova York

Inspirado em Londres, Nova York implantou 14 áreas de Slow Zones (“Zonas de Baixa Velocidade”) desde 2011.

Qualquer pessoa ou organização pode entregar para o Departamento de Transporte um formulário pedindo a Zonas de Baixa Velocidade. Depois, o Departamento avalia a fatibilidade e o apoio político para a zona.



Fonte : Departamento de Transporte da Cidade de Nova York

A infraestrutura consiste em “gateways,” (portas de entrada), e speed tables.

Nas entradas das ruas de acesso ao bairro, são removidas uma vaga de cada lado, e a rua é estreitada com pintura, e a velocidade é sinalizada com um poste e pintura no chão. Isto é feito para sinalizar e dar maior visibilidade para os motoristas e pedestres.



Fotos: Jonas Hagen





As speed tables são colocados nos pontos críticos do interior do bairro.

Um princípio fundamental é que as zonas sejam auto-fiscalizadas.

Fonte : Departamento de Transporte da Cidade de Nova York

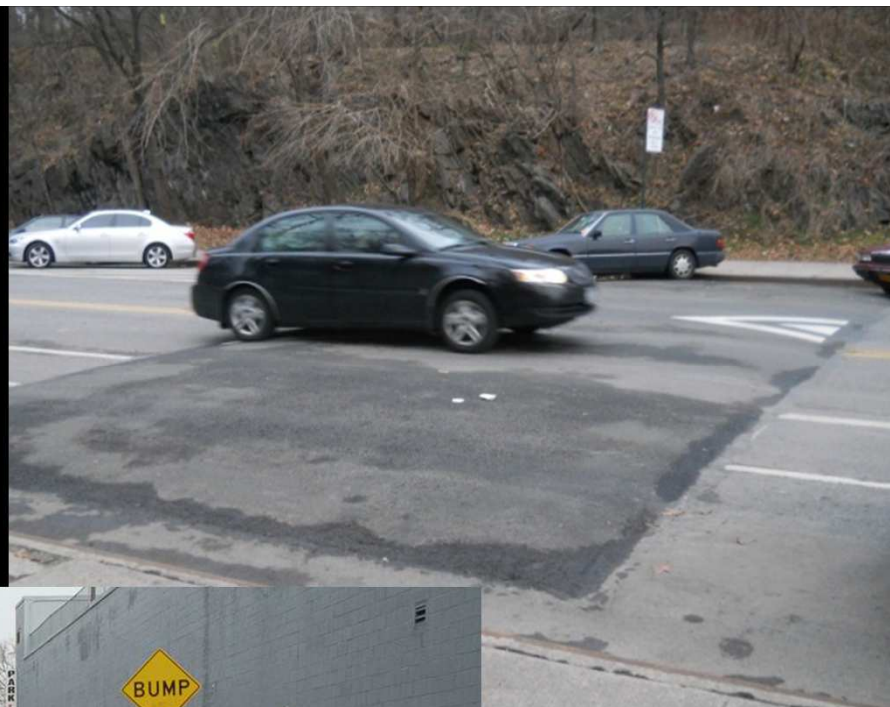


Foto: Jonas Hagen

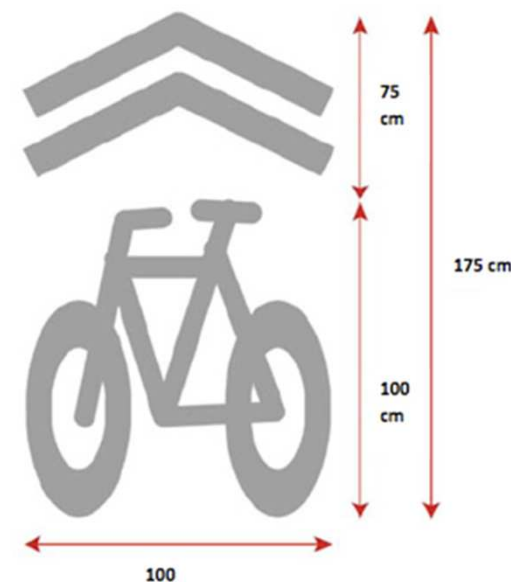
Muitas vezes, as ruas da zona recebem ciclofaixas ou “sharrows” (bicicletas com setas que facilitam o comportalhimento da rua entre ciclistas e motoristas).

Fonte : Departamento de Transporte da Cidade de Nova York



Foto: Jonas Hagen

### Especificações Bicicleta com Seta





# Abaixo de 30 km por hora

Velocidades menores a 30 são permitidas em áreas críticas das cidades alemãs. Por exemplo, nesta rua que passa na frente de uma estação de trem, num suburbio de Hamburgo.



Foto: Jonas Hagen

Aqui, o piso diferenciado ajuda aos motoristas a baixar a velocidade e dar preferência aos pedestres e ciclistas

# Ruas para Brincar

Chamadas *Spielstrassen* (Alemanha), *Woonerf* (Holanda) e *Home Zones* (Reino Unido), nestas ruas, os carros só podem transitar na velocidade do pedestre, ou seja, 7 km por hora. Estas ruas existem em grandes cidades, como Berlim, e em cidades médias e pequenas.

Fotos: Jonas Hagen



“Velocidade do pedestre”



A entrada desta “Rua para Brincar” de Berlim tem um piso diferenciado e uma ciclovia.



Embora a maioria das “ruas para brincar” seja em ruas residenciais, elas existem em áreas comerciais também



Rua para brincar no centro de Winsen, cidade pequena da Alemanha



No mesmo lugar, chicanes ajudam a reduzir a velocidade dos carros



Fotos: Jonas Hagen

Os carros podem circular, mas a preferência é dos pedestres e ciclistas





## Zonas 15



Sidney– Austrália

Em Munique, uma área de pedestres, com uma ciclofaixa com velocidade máxima de 5 km por hora.





A área de pedestres de Munique, como a de muitas outras cidades, concentra o maior número de lojas e consumidores. É o motor do varejo da cidade.

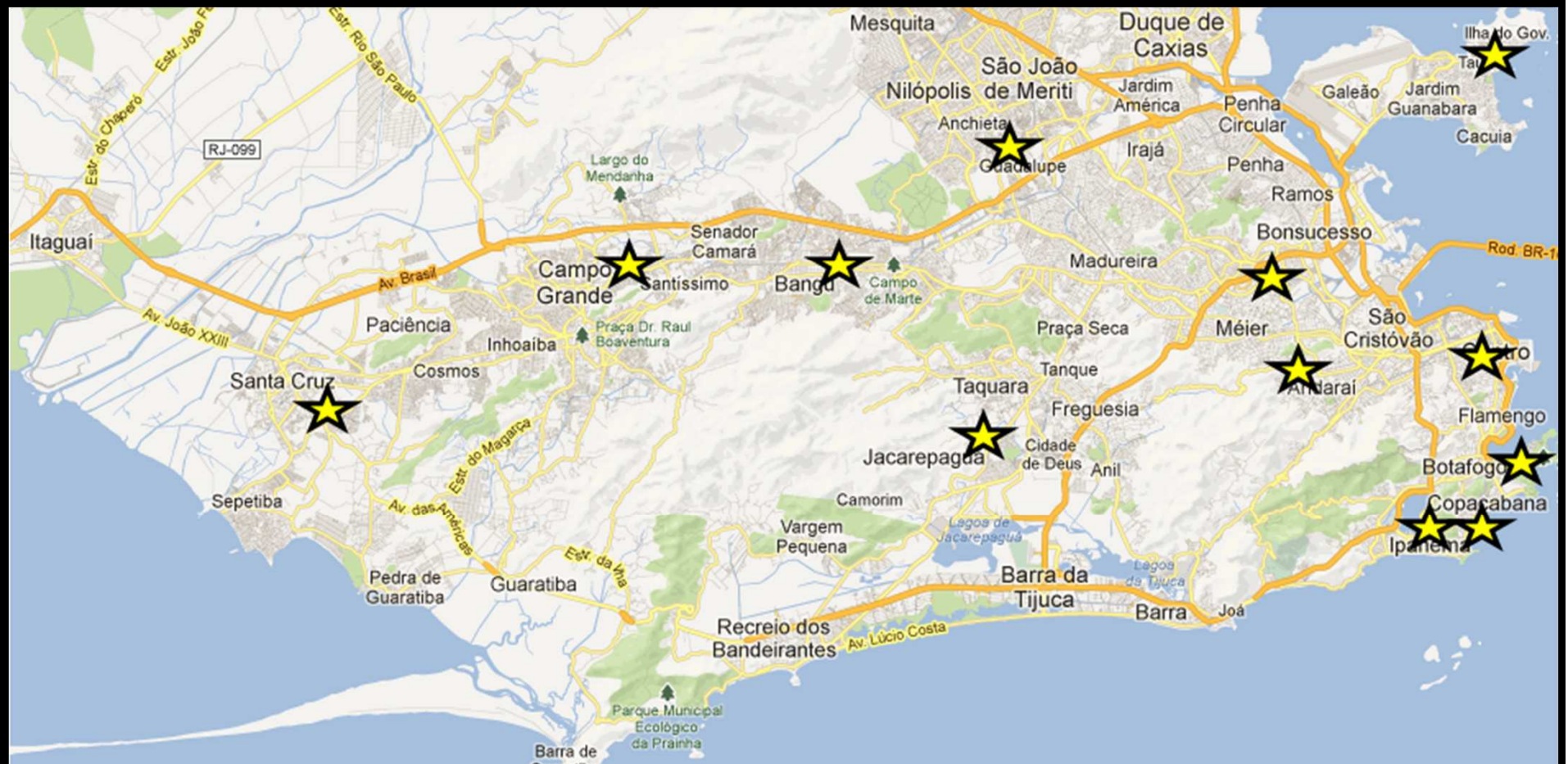
Foto: Jonas Hagen



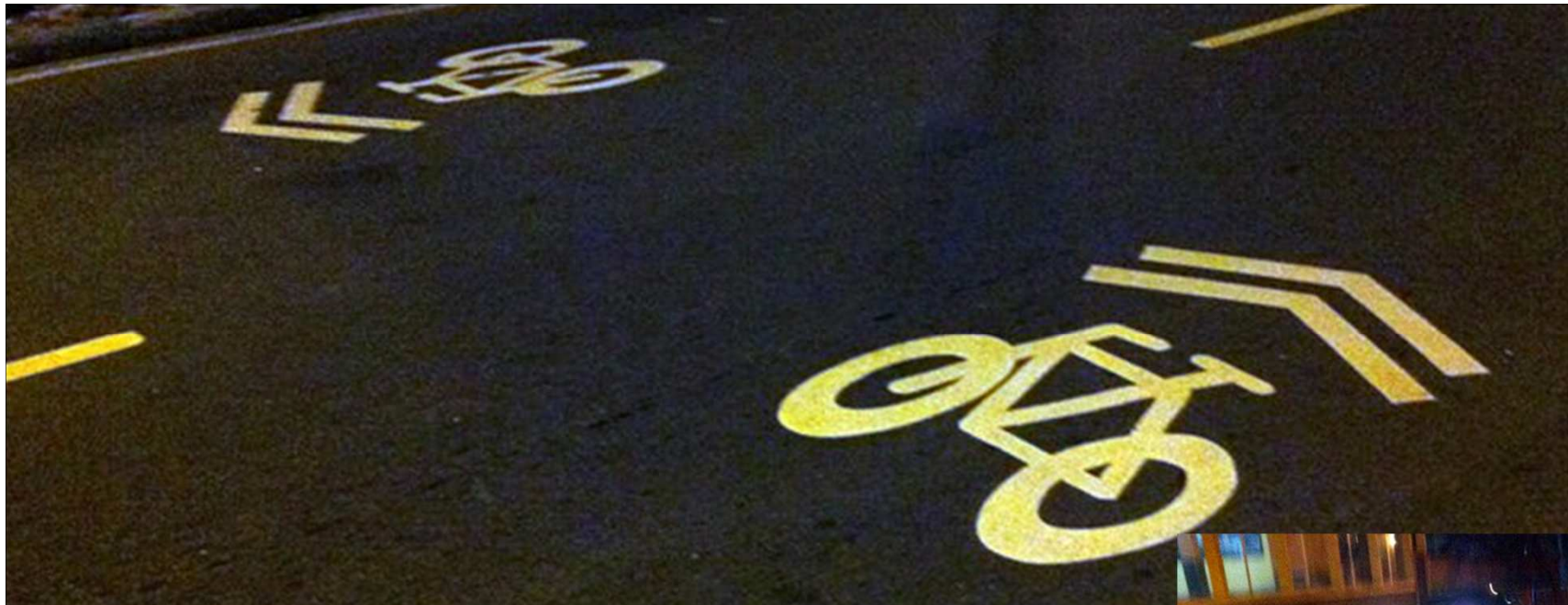
# Rio de Janeiro

Desde 2009, foram implantadas 12 zonas com velocidade máxima de 30 km por hora na cidade.

Estas estão em Anchieta, Bangú, Campo Grande, Cidade Nova, Copacana, Del Castilho, Grajaú, Ilha do Governador, Ipanema, Jacarépaguá, Santa Cruz e Urca.







Fotos: Zé Lobo

A Zona 30 do Grajaú foi implantada com “sharrows” (acima), a velocidade sinalizada no chão e speed table (direita).





A Zona 30 da Urca conta com sinalização vertical, uma ciclovia (esquerda), e “sharrows” (direita).



Fonte : ????



Foto: Jonas Hagen



# Cidade Nova, Placa e Sinalização Horizontal



**-10** km/h



Faça sua cidade mais competitiva e segura,  
tranquilize as ruas!

***Obrigado!***



**Contato:**  
zelobo@ta.org.br  
www.ta.org.br