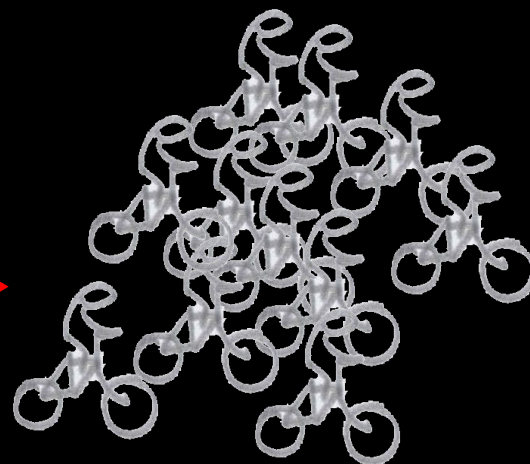




TRANSPORTE ATIVO

2016



2016 · 2019

Diretoria:

Zé Lobo

Eduardo Bernhardt

Zélia Cascardo

Conselho:

Clarisse Linke

Gabriela Binatti

Rodrigo Vitório

Robson Combat





2016

61 ações uma a cada 6 dias

14 cidades de 7 países

151 mídias uma a cada 2,5 dias

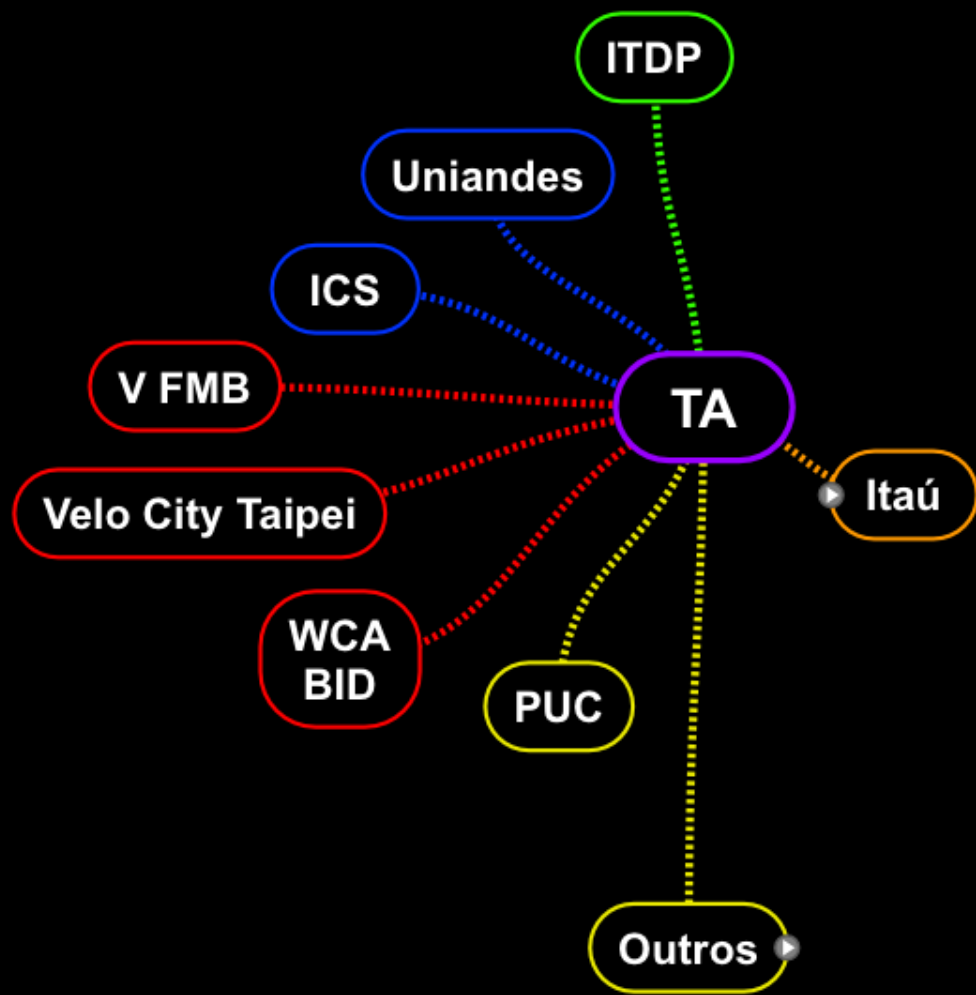
113 web

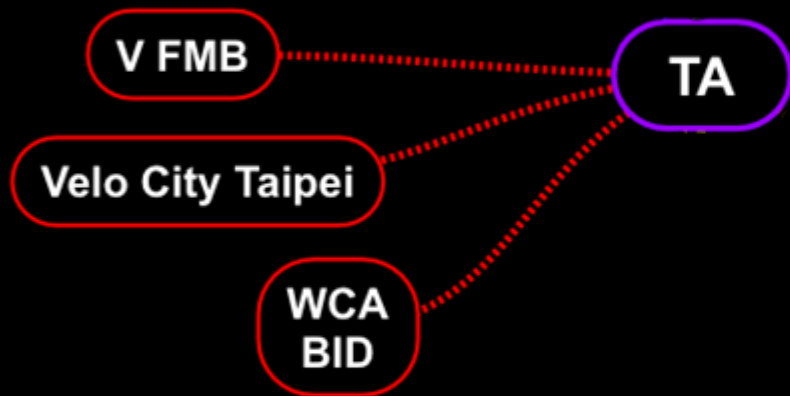
21 impressos

10 TV

7 rádio







V Fórum Mundial da Bicicleta - #FMB5



Transporte Ativo,

Um Tweet em que você foi mencionado foi retwe



Galo Eduardo C

@galoeduardobici

Increíble el estudio de
[@TransporteAtivo](#) acerca del perfil
del ciclista brasileño en [@fmb5Chile](#)

1 de abr de 2016 19:31



Retweetado por



FMB5 Chile @fmb5Chile

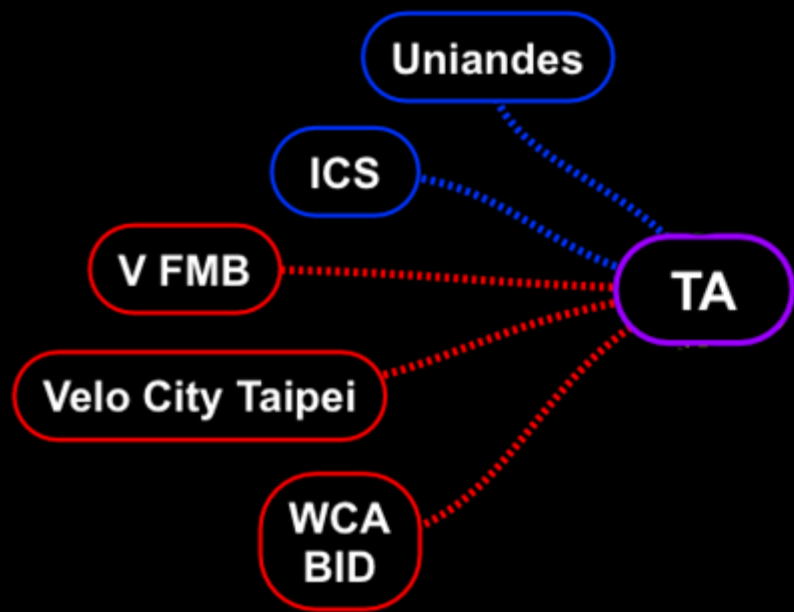
Para 2307 seguidores.

Velo City Taipei



WCA / BID





Uniandes / BID



Uniandes / BID



Uniandes / BID

ARGENTINA

CANTARELLA, Javier y RODRIGUEZ, Florencia. Diseño e implementación de estrategias para el uso de la bicicleta en Rosario y apoyo a la conformación de redes latinoamericanas: Consulta de actores claves y Mapa de actores. 2015. ([Descargar](#)).

CANTARELLA, Javier. Diseño e implementación de estrategias para el uso de la bicicleta en Rosario y apoyo a la conformación de redes latinoamericanas: Estado actual, obstáculos y desafíos para Rosario en la promoción del uso de la bicicleta. 2015. ([Descargar](#)).

MÉXICO

REINVENTANDO CIUDADES, BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO -BID- y UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. Estrategia integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina: Diseño e implementación de estrategias para el uso de la bicicleta en Ciudad de México y apoyo a la conformación de redes latinoamericanas (Documento del estado actual, obstáculos y desafíos para la Ciudad de México en la promoción del uso de la bicicleta). 2015. ([Descargar](#)).

REINVENTANDO CIUDADES, BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO -BID- y UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. Estrategia integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina: Diseño e implementación de estrategias para el uso de la bicicleta en Ciudad de México y apoyo a la conformación de redes latinoamericanas (Documento de consulta con actores clave y Mapa de actores). 2015. ([Descargar](#)).

BRASIL

ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO. Estrategia integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina: Desenho e implementação de estratégias para o uso da bicicleta no Rio de Janeiro e apoio na formação de redes latino-americanas (Documento sobre o estado atual, obstáculos e desafios para o Rio de Janeiro na promoção do uso da bicicleta). 2015. ([Descargar](#)).

ASSOCIAÇÃO TRANSPORTE ATIVO. Estrategia integral para el uso de la bicicleta en ciudades de América Latina: Desenho e implementação de estratégias para o uso da bicicleta no Rio de Janeiro e apoio na formação de redes latino-americanas (Documento de Consulta com Atores Chave – Documento Mapa de Atores). 2015. ([Descargar](#)).

COLOMBIA

FUNDACIÓN DESPACIO. Diseño e implementación de estrategias para el uso de la bicicleta en Bogotá y apoyo a la conformación de redes latinoamericanas. 2014. ([Descargar](#)).

TWITTER

Tweets por @Rueda_Lab



RuedaLab
@Rueda_Lab

¿Las mujeres en bici son más libres que las demás? ¿Qué opinas?



22 dic



RuedaLab
@Rueda_Lab

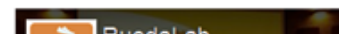
La bici es sostenible y contribuye a crear una ciudad a #EscalaHumana



[Insertar](#)

[Ver en Twitter](#)

RUEDALA EN FACEBOOK



Banco Interamericano
de Desenvolvimento



Congreso Latinoamericano Sobre Ciclismo Urbano

8 y 9 de noviembre de 2016

Bogotá

[Acerca de RuedaLab](#)

[Resumen #RuedaLab2016](#)

ICS



**BICICLETA
NOS PLANOS**

O QUE É? ONDE ESTAMOS? COMO PARTICIPAR? BAIXE NOSSO GUIA NOTÍCIAS CONTATO

A bicicleta está nos seus planos?

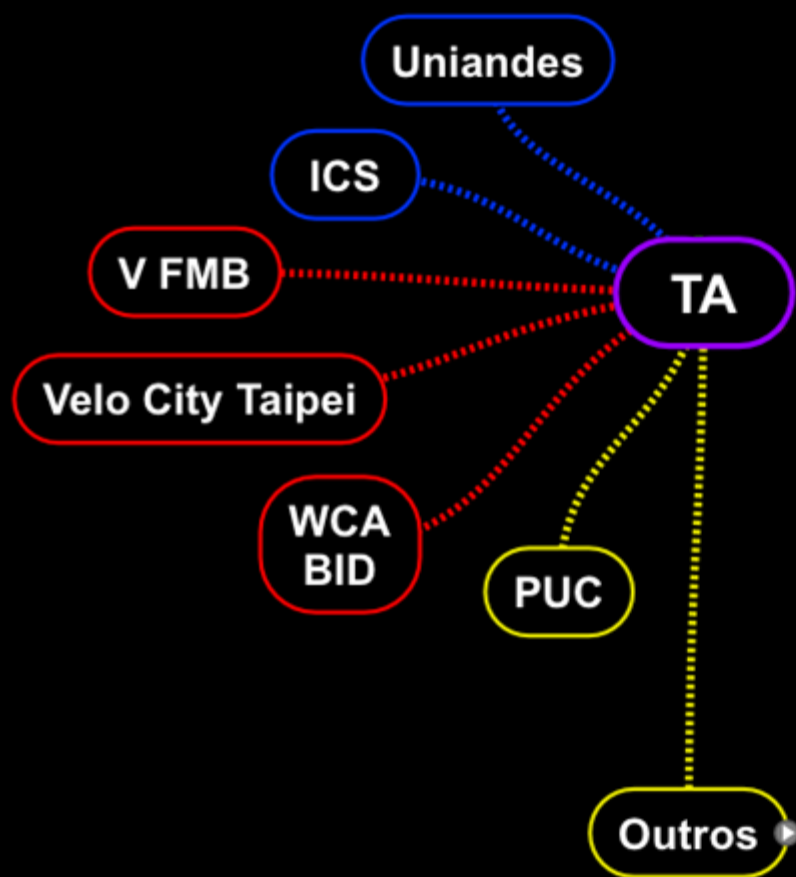
Até abril de 2015, cidades brasileiras com mais de 20.000 habitantes deveriam ter desenvolvido um Plano de Mobilidade Urbana, mas menos de 30% delas o concluíram. Essa campanha é para, juntos, mudarmos essa realidade, garantindo que as bicicletas estejam nos Planos e nas ruas destas cidades.

SUA CIDADE ESTÁ COM A BICICLETA NOS PLANOS? 



ICS

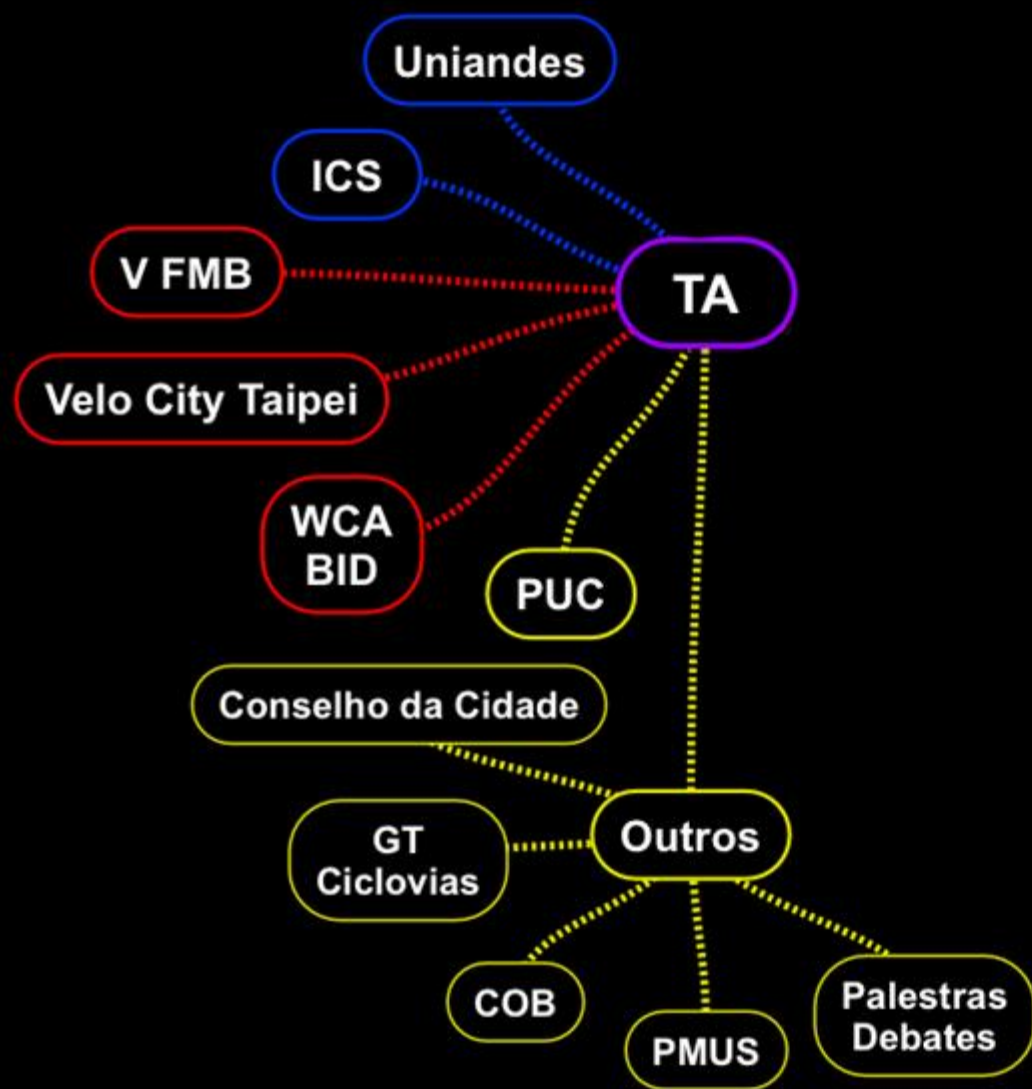






Mestrado Engenharia Urbana e Ambiental desde 2012
Centro Loyola – A cidade que queremos





Conselho da Cidade



O RIO DO AMANHÃ

Visão Rio 500 e Planejamento Estratégico 2017 - 2020



visaorio500.rio

Cria Grupo de Trabalho com o objetivo de elaborar Termo de Referência para a execução do Plano Diretor Cicloviário da Cidade do Rio de Janeiro.

O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, no uso de suas atribuições legais,

CONSIDERANDO a demanda da população para a execução de Plano Diretor Cicloviário, expressa na Plataforma Digital - Desafio AGORA Rio e nas oficinas do Plano de Mobilidade Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro - PMUS;

CONSIDERANDO a necessidade de execução de Plano Diretor Cicloviário para a cidade do Rio de Janeiro decorrente da etapa de diagnóstico do Plano Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS;

CONSIDERANDO a necessidade de elaboração de um Termo de Referência para sua execução que garanta a plena participação da população na definição de novas rotas cicloviárias e na avaliação das existentes;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer parcerias e mecanismos de fomento ao uso da bicicleta e de outros meios de transportes não poluentes e de baixo custo para o cidadão;

CONSIDERANDO a necessidade de conhecer o potencial de novos usuários para o sistema cicloviário da cidade;

CONSIDERANDO a necessidade de estabelecer indicadores de monitoramento que avaliem qualitativamente a implantação do sistema cicloviário e;

CONSIDERANDO que a execução de um Plano Diretor Cicloviário é iniciativa fundamental do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro para o período 2017-2020,

DECRETA:

Art. 1.º Fica criado Grupo de Trabalho com o objetivo de elaborar Termo de Referência para a execução do Plano Diretor Cicloviário da Cidade do Rio de Janeiro que contemple as seguintes demandas:

- I – o conhecimento da dinâmica das viagens realizadas por bicicletas ou outros meios de transporte não poluentes;
- II – o estabelecimento de mecanismos para a participação da população, entidades e associações interessadas no processo de sua elaboração;
- III – o estabelecimento de políticas, diretrizes, programas e planos de ação para as diversas regiões da cidade, considerando os prazos para sua implantação e sua influência no contexto metropolitano imediato;
- IV – o estabelecimento e definição de políticas transversais municipais que levem em conta o transporte não motorizado;
- V – o estabelecimento de mecanismos de gestão, de financiamento e fomento de parcerias público-privadas;
- VI – a definição de indicadores que possibilitem monitorar a qualidade do sistema cicloviário;
- VII – o estabelecimento de mecanismos de incentivo ao uso de transporte sustentável;
- VIII – o estabelecimento de programas de educação e segurança cicloviária.

Art. 2.º O Grupo de Trabalho será coordenado pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente em conjunto com o Laboratório de Participação da Prefeitura – LabRio e será constituído por representantes dos seguintes órgãos públicos e associações da sociedade civil:

- I – Secretaria Municipal de Meio Ambiente – SMAC;
- II – Laboratório de Participação da Prefeitura – LabRio;
- III – Secretaria Municipal de Urbanismo – SMU;
- IV – Secretaria Municipal de Obras – SMO;
- V – Secretaria Municipal de Transportes – SMTR;
- VI – Secretaria Municipal da Casa Civil – CVL;
- VII – Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos – SECONSERVA;
- VIII – Pensa – Sala de Ideias – CVL;
- IX – Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro – CET-Rio;
- X – Secretaria de Estado de Transportes – SETRANS;
- XI – Associação Transporte Ativo (TA);
- XII – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP).

§1.º Poderão integrar o Grupo de Trabalho representantes de outros órgãos do Poder Público e da sociedade civil com atuação relacionada ao tema abordado.

§2.º Caberá à Secretaria Municipal de Meio Ambiente oficial os setores envolvidos para indicarem seus respectivos representantes.

Art. 3.º O Grupo de Trabalho deverá realizar suas atribuições de forma contínua e permanente, num prazo de 90 dias, prorrogáveis por mais 30 dias, contados a partir de sua instituição.

Art. 4.º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.
Rio de Janeiro, 18 de abril de 2016, 452º ano da fundação da Cidade.
EDUARDO PAES

GT Cicloviárias



PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Secretaria Municipal de Meio Ambiente
Gerência de Pequena Cicloviária - GPC

Av. Nelson Cavalcanti, 433 - Sala 1230/12º andar
Cidade 20211-110 - Rio de Janeiro - RJ



TERMO DE REFERÊNCIA

"PLANO DIRETOR CICLOVIÁRIO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO"

1 - APRESENTAÇÃO

Há quase 30 anos iniciaram-se as primeiras manifestações de ciclistas em prol da implantação de cicloviárias na cidade. No começo foram incorporadas aos projetos de reurbanização da orla da zona sul por ocasião das obras executadas na cidade para sediar a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento - Rio 92. A partir daí o processo de implantação da nossa rede cicloviária foi sendo construído paulatinamente, não sem algumas interrupções, até chegarmos a 2008 com cerca de 150 Km entre cicloviárias, ciclofaixas e faixas compartilhadas além de centenas de bicicletários instalados em áreas públicas.

A partir de 2009 uma abordagem diversa para as soluções que envolvem a circulação visando privilegiar o deslocamento de pessoas e não só o de veículos passou a ser buscada adotando-se o conceito de mobilidade urbana sustentável com o intuito de estimular o acesso democrático ao espaço urbano e priorizar os modos de transportes coletivos e não motorizados, socialmente inclusivos e abrangentes.

Desse modo, ao conduzir o Plano Estratégico de Governo para o período 2009-2012 e 2013-2016 o governo municipal alinhou as metas do setor de Transportes com as do Meio Ambiente e estabeleceu a implantação de um sistema de transporte público por ônibus de alta capacidade visando a redução das emissões de CO₂ contribuindo para que a meta de redução da emissão de gases de efeito estufa fosse atingida.

Nesse contexto foi criado o Programa "Rio, Capital da Bicicleta" visando implementar ações de incentivo e fomento ao uso da bicicleta como importante modo de transporte complementar aos transportes de massa para pequenas e médias distâncias e promover a conservação e ampliação do sistema cicloviário municipal além de implantar bicicletários nos pontos de maior demanda. A meta era executar mais 300 Km nesse período, ficando a malha cicloviária da cidade com uma extensão de 450 Km até o final de 2016.

Para o período 2017-2020, além da implantação de mais 135 Km de rede cicloviária e de 4.000 unidades de bicicletários, foi estabelecida como estratégia a elaboração de um Plano Diretor Cicloviário, fruto da demanda da população expressa na plataforma digital - Desafio Agora Rio ratificada

COB



COB



 Digite aqui o que procura

 Curtir 28 mil

 Seguir

[Notícias](#) | [Estudos](#) | [Estatísticas](#) | [Fotos](#) | [Vídeos](#) | [Mapas](#) | [Links](#) | [Agenda](#) | [Blogs](#) | [Mobilize-se](#) | Acompanhe a  [mobilidade](#) | [Campanhas](#) ▾

"Bike vai ser o melhor transporte durante a Olimpíada"

No Rio de Janeiro, há bicicletários disponíveis a uma quadra de cada instalação olímpica, avisa Zé Lobo, da Transporte Ativo

Tamanho da fonte [A+](#) [A-](#) | Tamanho original  Comunicar Erro  Imprimir  Enviar por E-mail  Compartilhar  Curtir 21  Tweet

[Home](#) | [Blog](#) | [Transporte Ativo](#) | [Banco de Dados](#) | [Contato](#)

[Início](#) » [Bicicleta todo Dia](#) » [Faça como os Holandeses!](#)

Faça como os Holandeses!

11/08/2016  Zé Lobo  Deixe um Comentário  Editar



Busca

Posts Recentes

[Divulgando as bicicletas e triciclos de carga do Rio para o mundo](#)
[Amhem-Nijmegen Velo-City 2017](#)
[Trancando a Bicicleta](#)
[Retrospectiva 2016](#)
[Ciclo Orgânico e as bicicletas da compostagem](#)



PMUS



www.pmus.com.br



28 Palestras

Transporte Ativo

Citizens can help city administration to move their cities to a better one and it is already happening in Rio de Janeiro, Brazil.

Transporte Ativo is helping the city to move forward towards more livable neighborhoods.

Some important projects are already implemented or being implemented like the Copacabana 30km Zone and City Center Cycle Network.



Taipei
Santiago
Medelin
Bogotá
Quito
Rio
Niterói
Manaus
São Paulo
Munique
Berna
Salvador
Maceió
Fortaleza

Fernando Jose
Lobo

Edu Bernhardt
Fabio Nazareth
Gabriela Binatti
Jonas Hagen
João Lacerda
JP Amaral
Rodrigo Vitório
Robson Combat
Zé Lobo

Palestrantes em 2016



Destaques

Velo-City - Taipei

Low Carbon City - Medellin

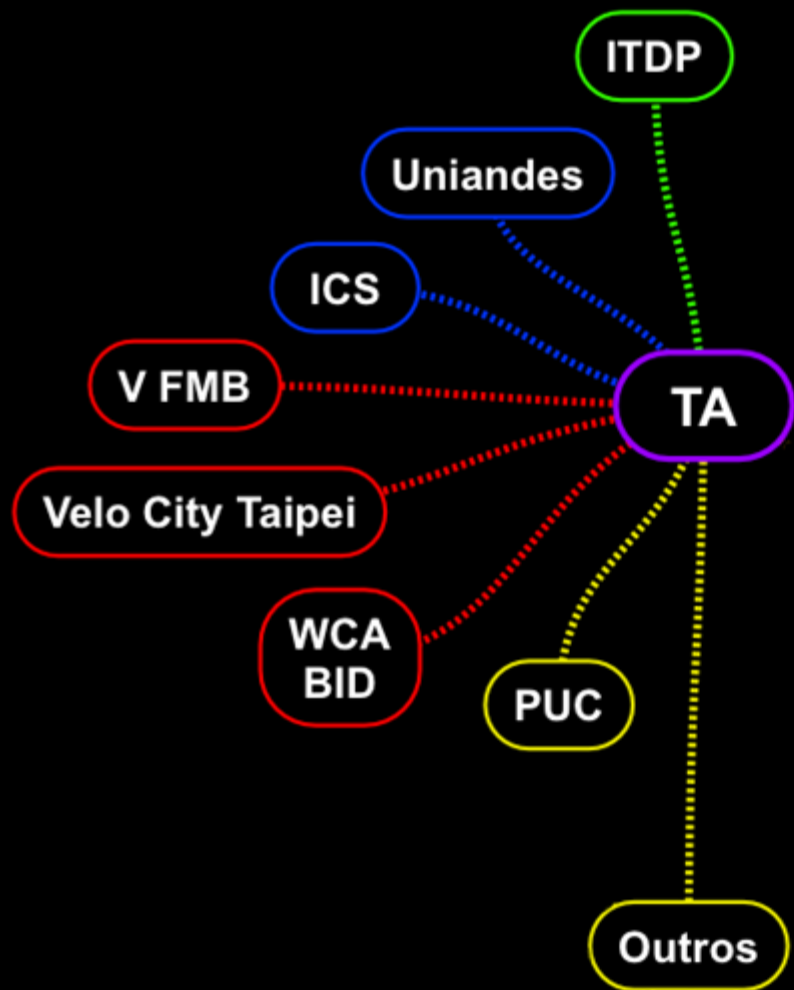
Shimano Lounge - Rio 2016

RuedaLab - Bogotá

Universidades PUC e UFRJ

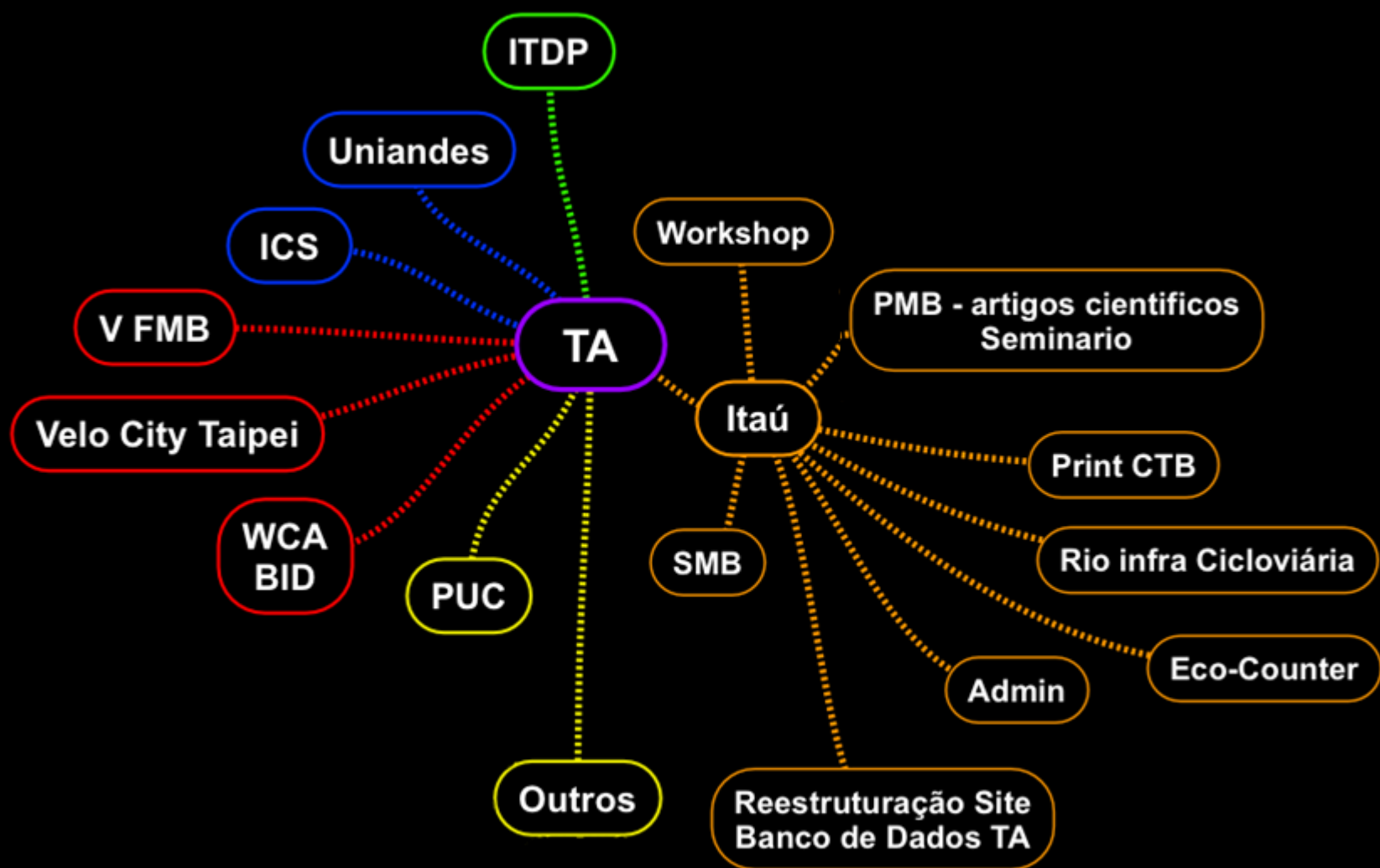
CarVelo Camp - Bern





ITDP







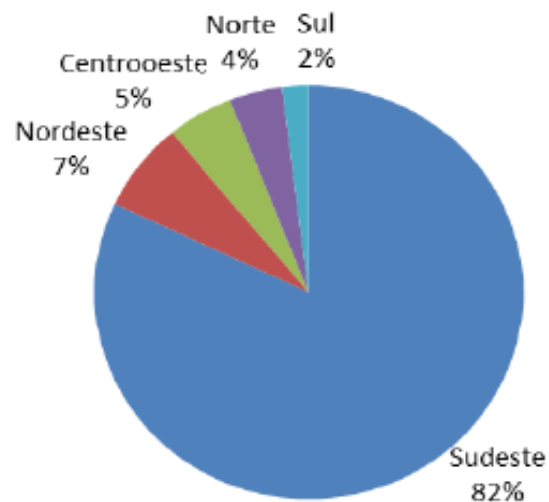
PROMOVENDO
A MOBILIDADE
POR BICICLETA
2016

PROJETO

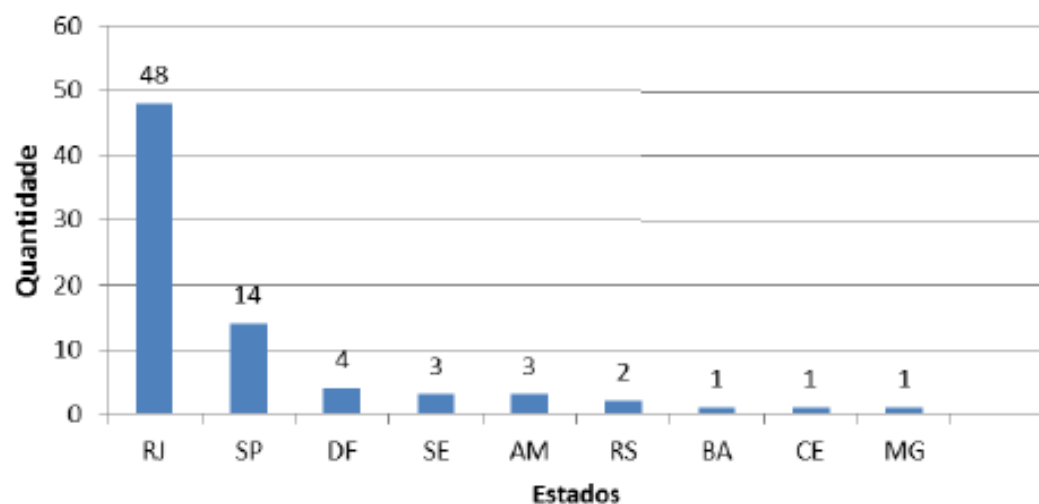
PROJETO



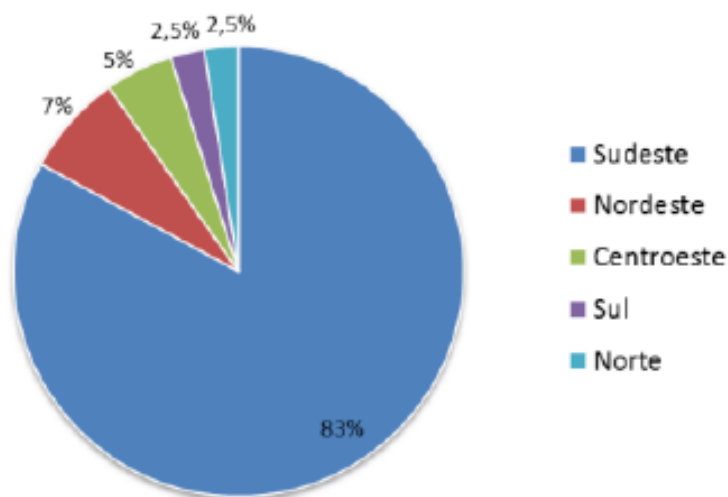
Participantes por região



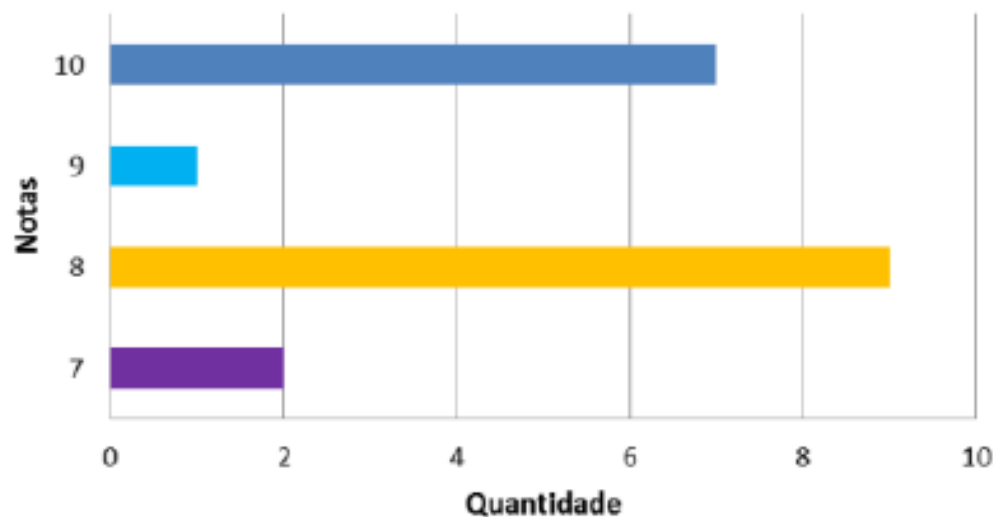
Participantes / estados



Organizações por região



Qual nota atribui ao aprendizado no WSTA?

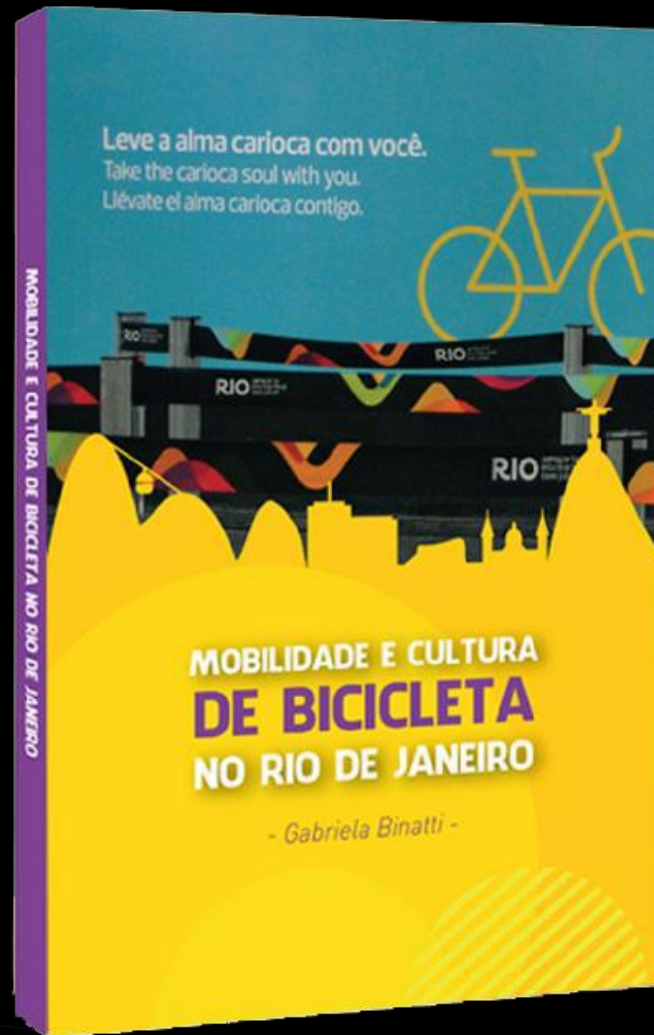




Mobilidade e Cultura da Bicicleta no Rio de Janeiro.



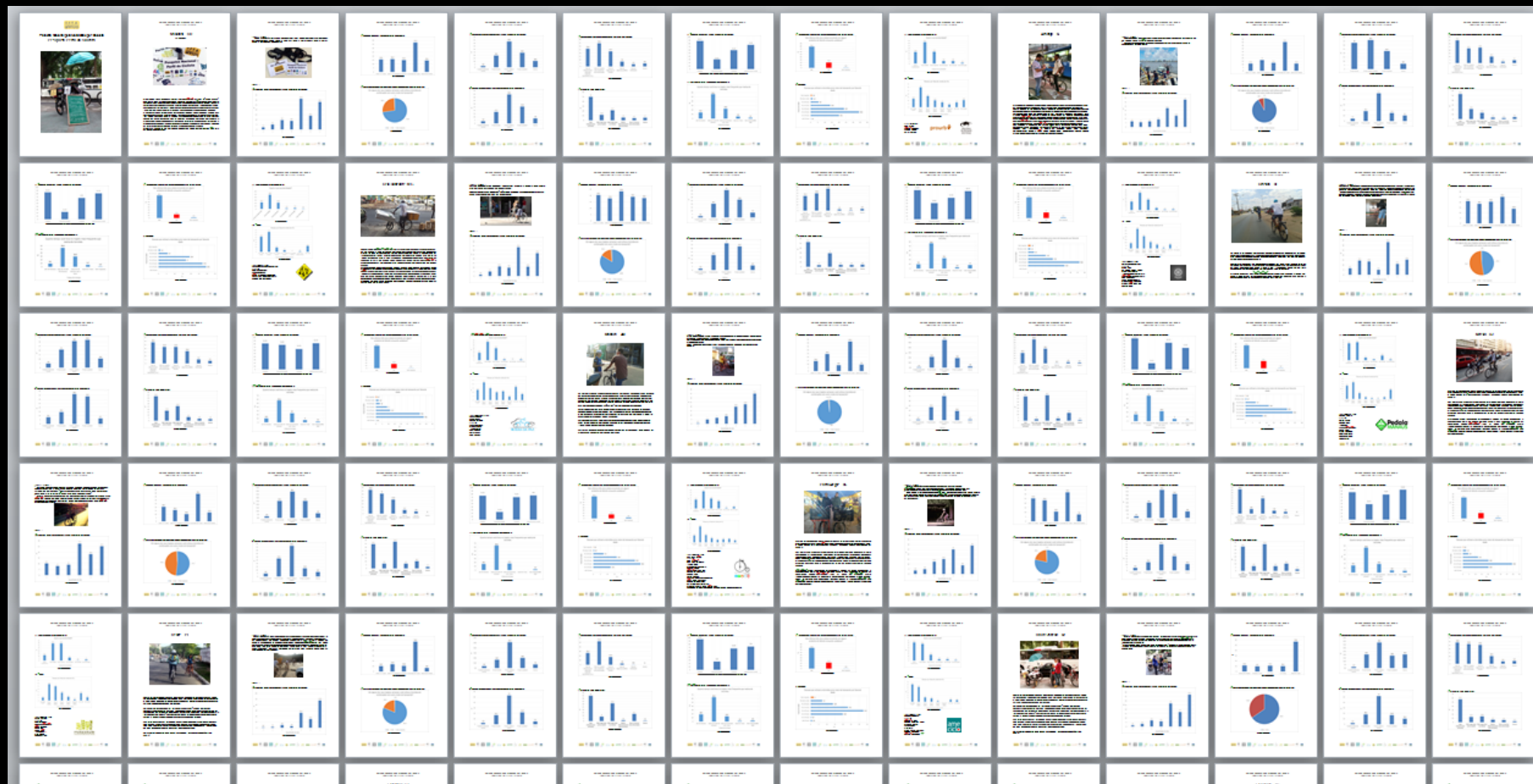
Mobilidade e Cultura da Bicicleta no Rio de Janeiro.



500 exemplares impressos
300 exemplares distribuídos
143 Downloads

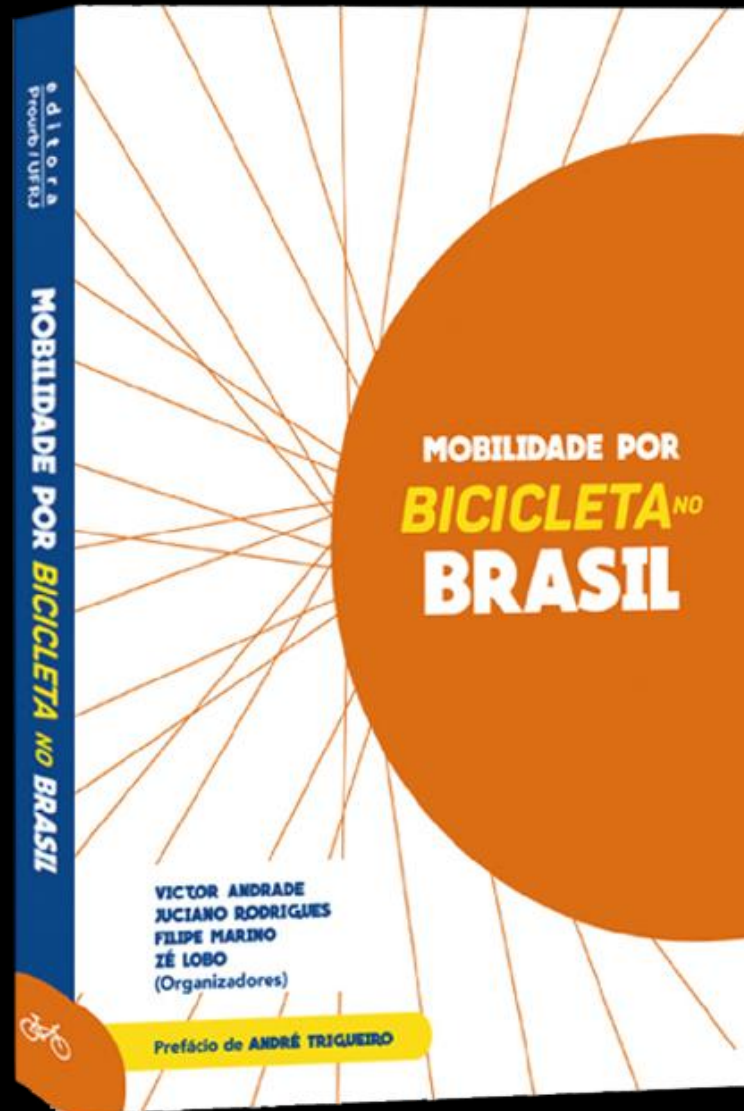
Análise dos resultados da pesquisa nacional perfil do Ciclista

Livro e Seminário



Mobilidade por Bicicleta no Brasil

Livro



500 exemplares impressos
350 exemplares distribuídos
880 Downloads

Pesquisa Bicicleta como Meio de Transporte

balanços, desafios, possibilidades.

Workshop



Participação de 15 instituições

Confraternização e lançamentos



Site + Blog + Mapa



TRANSPORTE ATIVO por mais pessoas em mais bicicletas mais vezes



[Início](#) [Sobre nós](#) [Banco de dados](#) [Áreas de ação](#) [Produções TA](#) [Mapa Ciclovitário](#) [Crianças](#) [Parceiros](#) [Contato](#)

[Transporte Ativo](#) » [Planejamento Ciclovitário](#) » Como seduzir a prefeitura para amar bicicletas

[« Quando um ciclista é o atropelador »](#) [Os ciclistas e as regras de trânsito »](#)

Como seduzir a prefeitura para amar bicicletas

Por João Lacerda | 19 de outubro de 2014 | [Planejamento Ciclovitário](#)



Foto: Michelle Castilho – Ciclovias invisíveis

Transporte Ativo

- [Sobre nós](#)
- [Mais informações](#)
- [Parceiros](#)
- [Prêmios](#)
- [Contato](#)

Bicicloteca

- [Banco de dados](#)
- [Produções TA](#)
- [Mapa Ciclovitário](#)
- [Crianças](#)

Patrocínio



Busca

Site

855.584 sessões 2.344 ao dia

241.592 downloads 662 ao dia

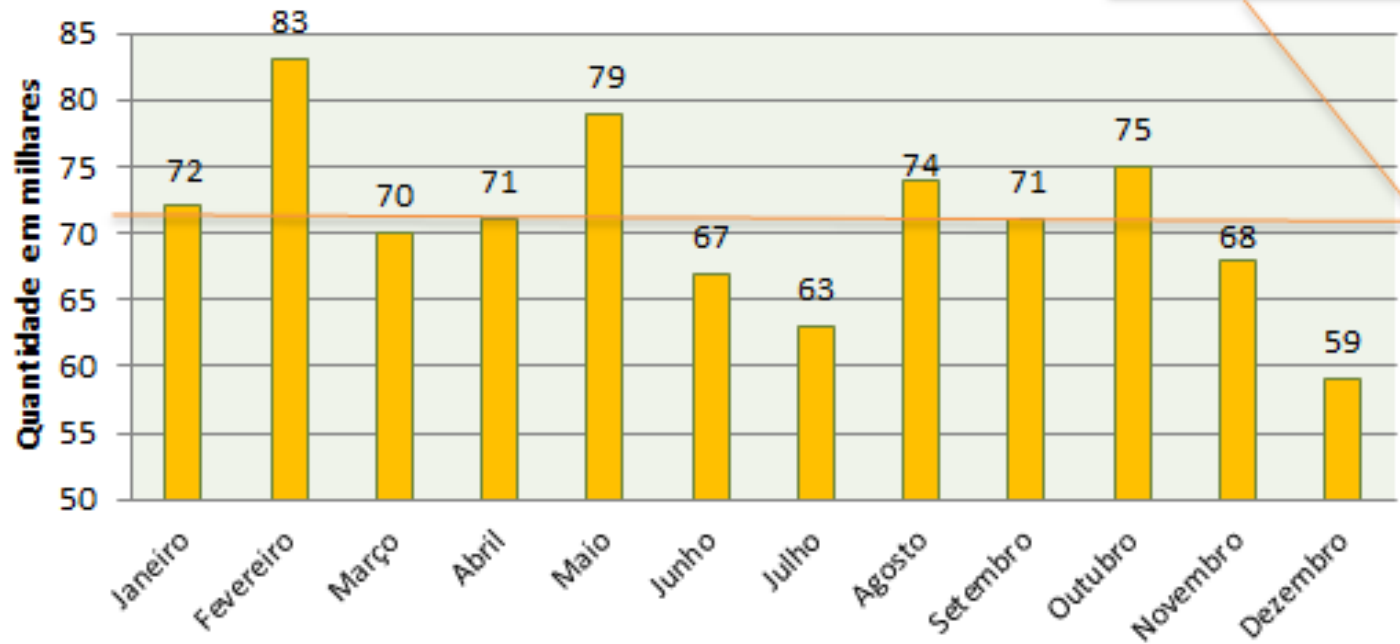
Os 6 arquivos mais baixados:

CTB de Bolso	24.572	67 ao dia
Diagramas Bicicletários	7.535	20 ao dia
De bicicleta para o trabalho	6.344	17 ao dia
Guia Bicicletários APCP	5.634	15 ao dia
Relatório Pesquisa Perfil do Ciclista	4,835	13 ao dia
Estacionamento para bicicletas	3.723	10 ao dia

Acessos	- 2,3%
Downloads	- 0,9%

Site

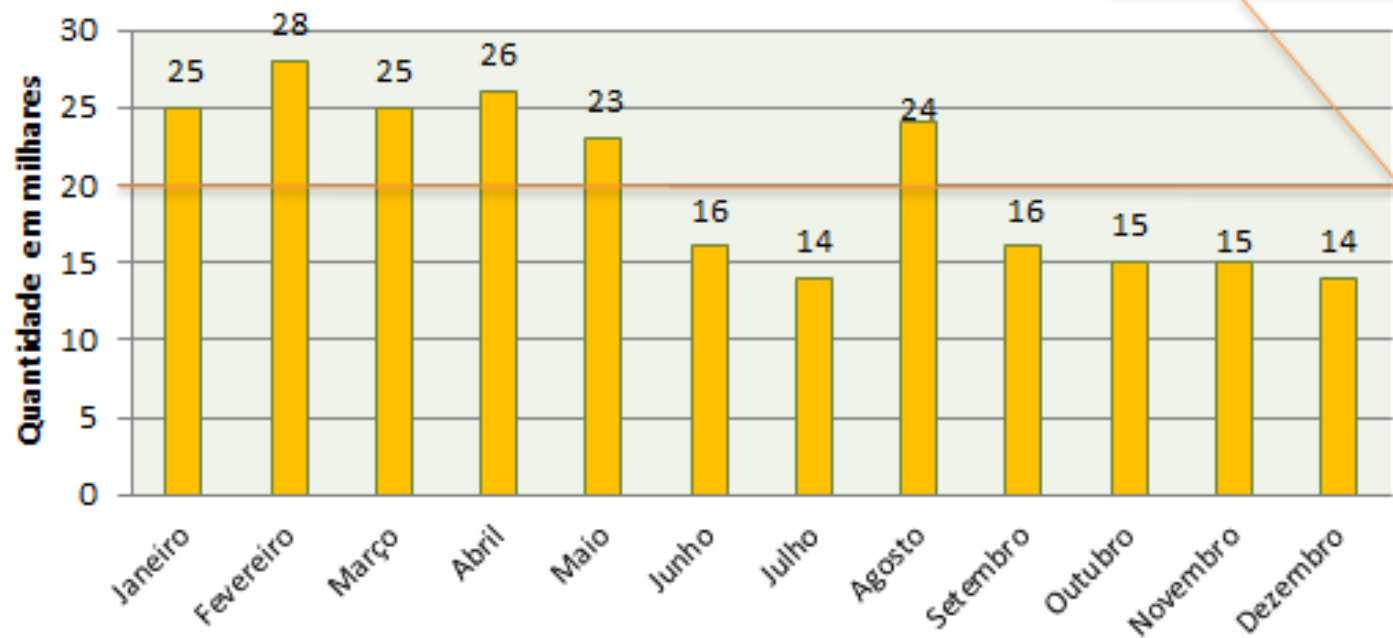
Sessões / Mês



Total: 855,000

Site

Downloads / Mês

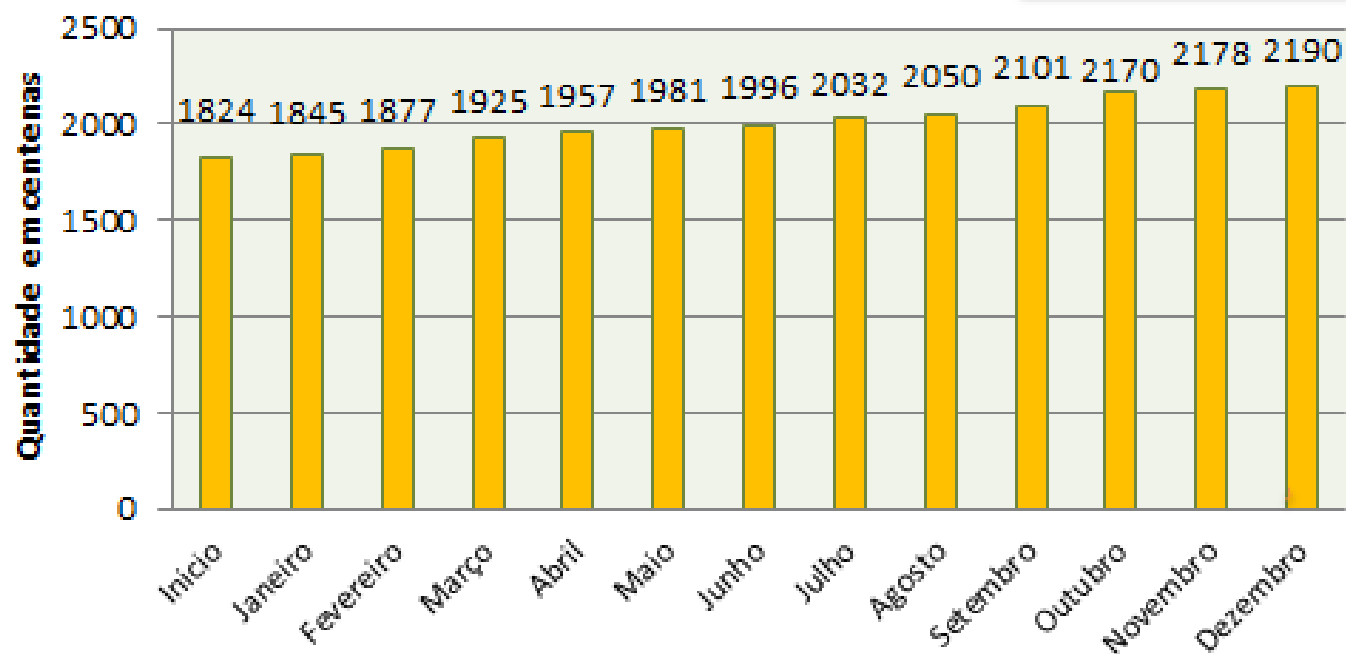


Total: 241,000

Mapa Cicloviário

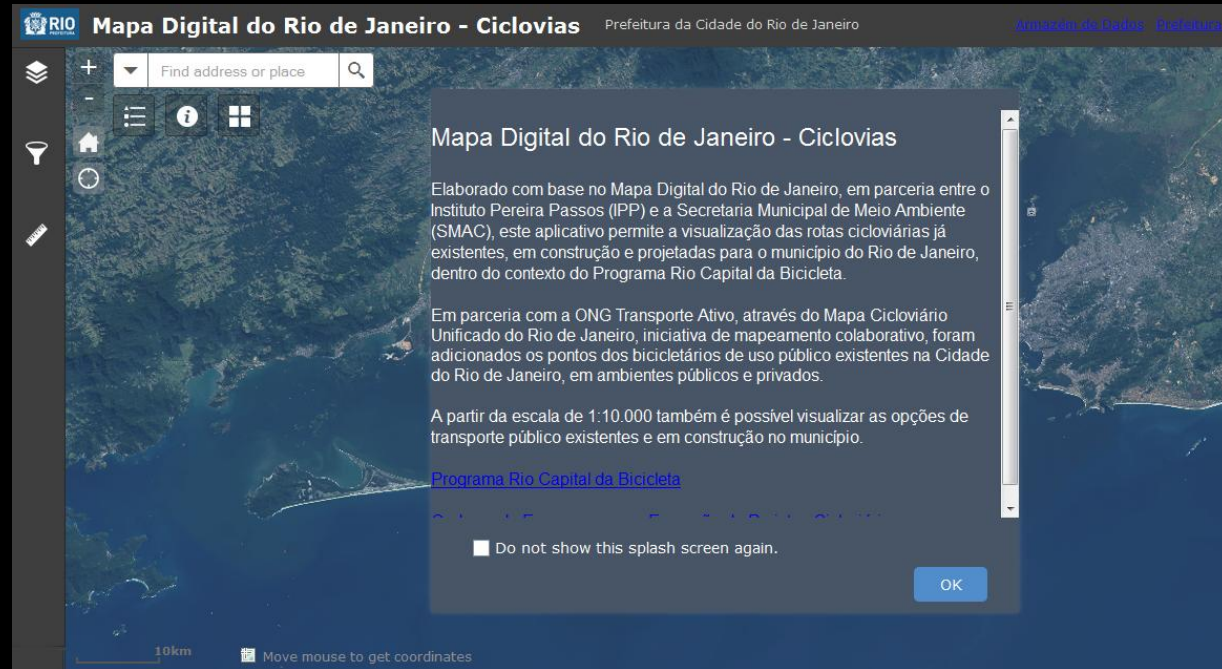
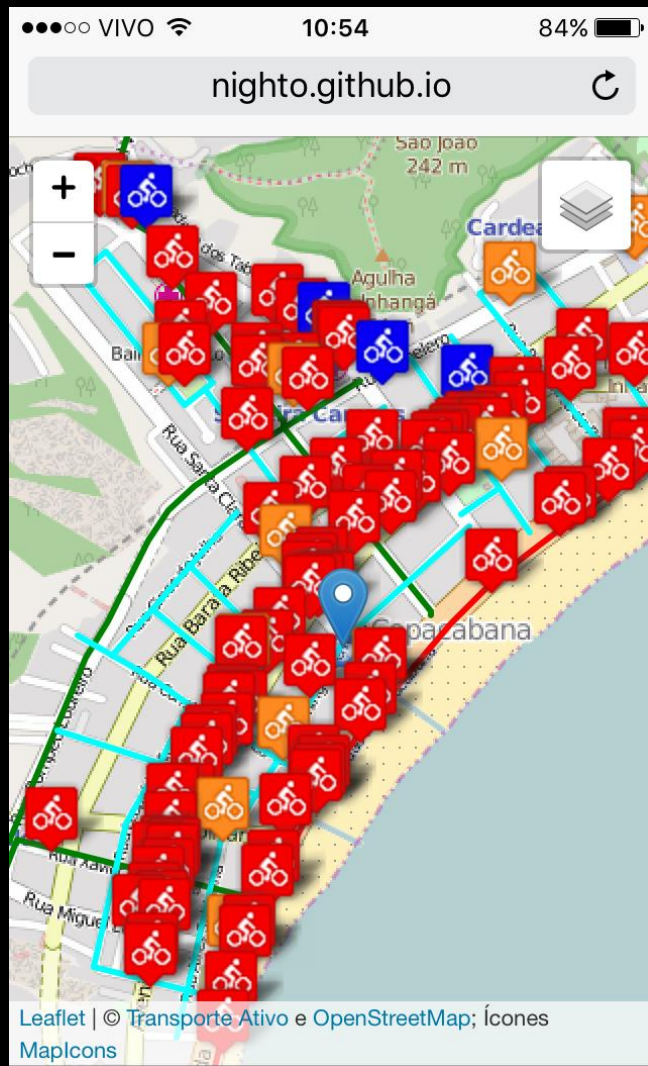
Crescimento / Mês 2016

média 31
pontos ao mês



Total: 366
novos pontos

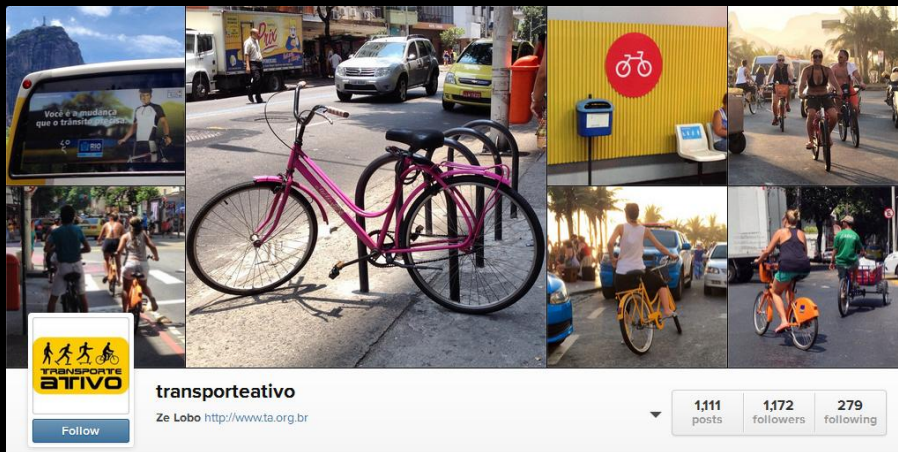
Mapa Cicloviário



Redes Sociais



Facebook 8275 + 20%

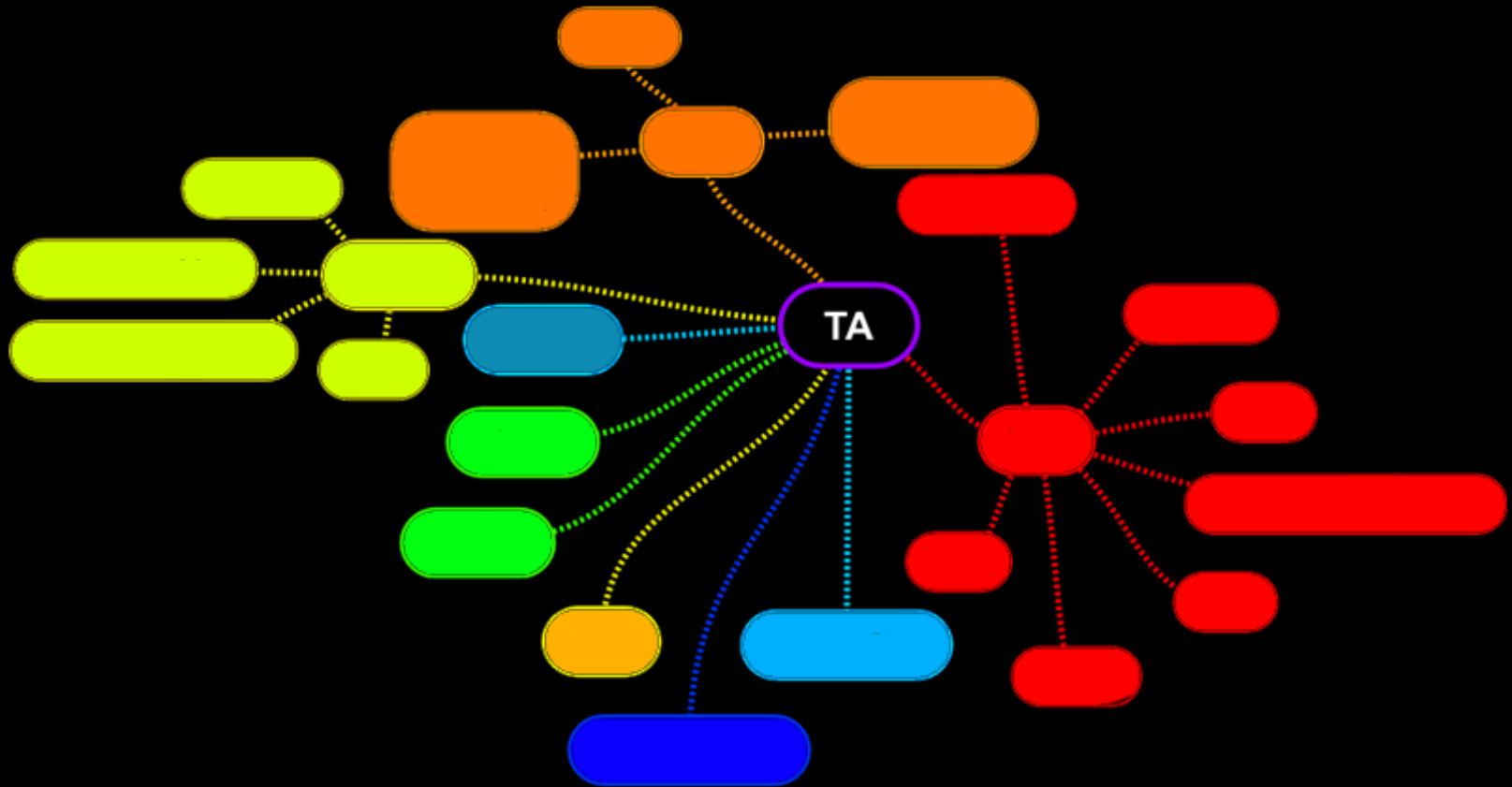


Instagram 2627 + 36%



Twitter 7442 + 8,5%

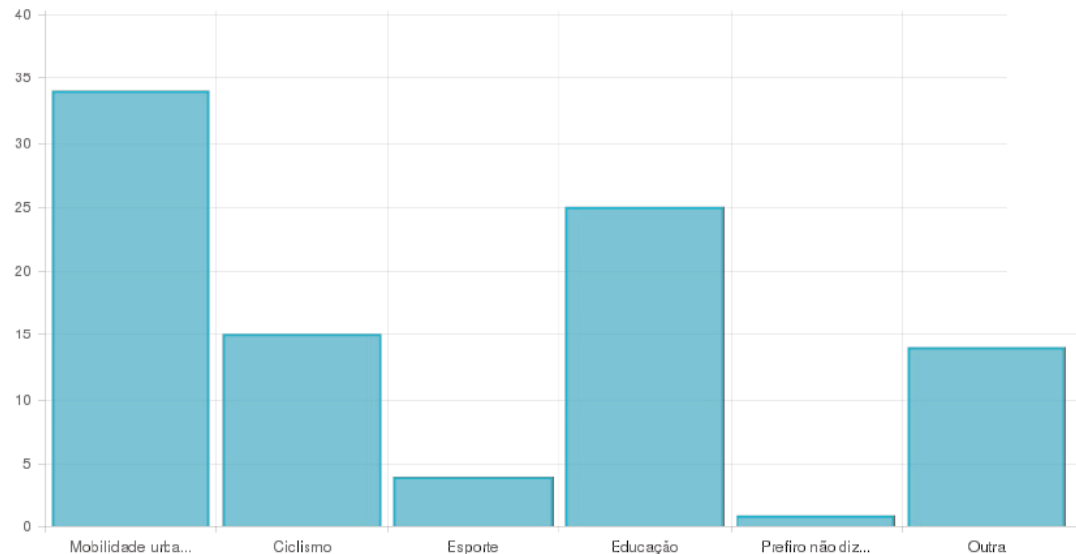
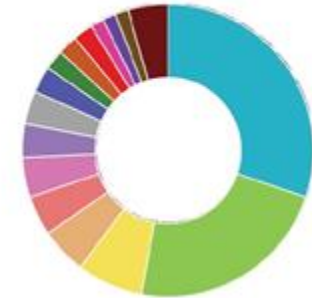
Plano de comunicação e sistematização do banco de dados TA



Plano de comunicação e sistematização do banco de dados TA

# Relatório: transporteativo		Total	
# Nome do Relatório: Downloads		1.742.921	
# Intervalo: 01/02/2006 - 31/11/2016			
#####			
/educativos/docs/de_bicidleta_para_o_trabalho.pdf	68507		
/site/banco/4leis/ctb_bolso.pdf	56901		
/site2/banco/4leis/ctb_bolso.pdf	46066	128.084	CTB de Bolso Total
/site/banco/7manuais/diagramas_bicicletario.pdf	45058	70.371	De Bicicleta para o Trabalho Total
/site/banco/7manuais/estacionamento_para_bicicletas_v1.pdf	39883	47.290	Diagramas Bicitetarios total
/site/banco/7manuais/guia_bicicletarios_apbp_v6.pdf	39334	43.647	Guia Bicicletarios apbp Total
/site3/img/bicidleta_de_sucata.pdf	31471	42.062	Estacionamentos para bicicletas Total
/site2/banco/4leis/ctb_bolso_original.pdf	25117		

	Mobilidade urbana	Ciclismo	Esporte	Educação	Prefiro não dizer	Outra	Respostas
All Data	34 (54%)	15 (24%)	4 (6%)	25 (40%)	1 (2%)	14 (22%)	

[illegible]

Plano de comunicação e sistematização do banco de dados TA

Relatórios e Pesquisas

ciclovias do rio	segurança	legislação	vídeos
artigos	bicicletários	bicicleta pública	manuals
planejamento cicloviário	relatórios e pesquisas		

- Perfil do Ciclista Brasileiro.    
- Cycling Delivers on the Global Goals – ECF & WCA 
- Tracking global bicycle ownership patterns. 
- The Best Complete streets Policies of 2013. Smart Growth America. 
- Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European cities. ECF-Cyclelogistics.
- Measuring the Streets – NY DOT. 
- San Francisco Bicycle Strategy. 
- Perfil da Mobilidade, do Transporte e do Trânsito nos Municípios Brasileiros 2003 – ANTP.
- Diagnóstico Florianópolis – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis.
- A Importância do Transporte não Motorizado para os países em desenvolvimento – I-cc. 
- Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, PDTU 2016.
- Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras
- O custo dos acidentes de trânsito nas rodovias – DNIT
- Dinâmica do Atrópelamento – ABRASPE.
- Risco de Atrópelamento – ABRASPE – E.J. Dares.
- Referências Irônicas sobre as ciclovias inglesas 
- Melhorando a Saúde Através do Transporte. 

Relatórios e Pesquisas

ciclovias do rio	segurança	legislação	vídeos
artigos	bicicletários	bicicleta pública	manuals
planejamento cicloviário	relatórios e pesquisas		

- Perfil do Ciclista Brasileiro.    
- Cycling Delivers on the Global Goals – ECF & WCA 
- The Best Complete streets Policies of 2013. Smart Growth America. 
- Measuring the Streets – NY DOT. 
- San Francisco Bicycle Strategy. 
- Potential to shift goods transport from cars to bicycles in European cities. ECF-Cyclelogistics.†
- Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, PDTU 2016.
- Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras
- Perfil da Mobilidade, do Transporte e do Trânsito nos Municípios Brasileiros 2003 – ANTP.
- A Importância do Transporte não Motorizado para os países em desenvolvimento – I-cc. 
- Dinâmica do Atrópelamento – ABRASPE.
- Risco de Atrópelamento – ABRASPE – E.J. Dares.
- Melhorando a Saúde Através do Transporte.† Todd Libman. 

Planejamento Cicloviário

ciclovias do rio	segurança	legislação	vídeos
artigos	bicicletários	bicicleta pública	manuals
planejamento cicloviário	relatórios e pesquisas		

- Falácias sobre a Bicicleta – Cycling Embassy of Great Britain. 
- Caderno de encargos para execução de projetos cicloviários – Rio de Janeiro.
- Cycle Network and Route Planning Guide, New Zealand 
- Handbook for Cycle-Friendly Design, Sustrans UK. 
- Plano Cicloviário Nacional Alemão – 2020. 
- Ciclovias, paradigmas de planejamento, BiciVitalize, Chile.
- Collection of Cycle Concepts 2012 – Cycling Embassy of Denmark. 
- Urban Bikeway Design Guide – NACTO.
- Street Design Manual NY DOT – New York City Department of Transportation. 
- Design standards to promote cycling – Transport for London 
- National Cycle manual – Autoridade Irlandesa de Trânsito 
- Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades 2007 
- Planejamento Cicloviário – Diagnóstico Nacional – GEIPIOT
- Planejamento Cicloviário Alemão – 2002 / 2012  
- Planejamento Cicloviário em função do Fluxo e Velocidade nas vias.
- Planejamento Urbano para Pedestres e Ciclistas – Arup Consulting Engineer.
- A Bicicleta e as cidades, como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana – TC Urbes.
- Os perigos da segregação no planejamento para bicicletas – Mario J. Alves PT.
- How to prepare a bike plan, An easy 3 stage guide – Road and Traffic Authority Australia 
- Workshop Internacional sobre Planejamento Cicloviário e Transportes Públicos – Rio de Janeiro 2007
- Guia para análise de investimentos em Planejamento Cicloviário – Bicyclepedia 
- Planejamento para Pedestres e Bicicletas, Guia de Melhores Práticas- Victoria Transport Policy Institute.
- Farto material sobre planejamento cicloviário – por autores 
- Milhares de estudos Cicloviários disponíveis para download -Fahrradportal. 

Planejamento Cicloviário

ciclovias do rio	segurança	legislação	vídeos
artigos	bicicletários	bicicleta pública	manuals
planejamento cicloviário	relatórios e pesquisas		

- Falácias sobre a Bicicleta – Cycling Embassy of Great Britain. 
- Caderno de encargos para execução de projetos cicloviários – Rio de Janeiro.
- Handbook for Cycle-Friendly Design, Sustrans UK. 
- Collection of Cycle Concepts 2012 – Cycling Embassy of Denmark. 
- Urban Bikeway Design Guide – NACTO.
- Street Design Manual NY DOT – New York City Department of Transportation. 
- Plano Cicloviário Nacional Alemão – 2020. 
- Planejamento Cicloviário Alemão – 2002 / 2012  
- National Cycle manual – Autoridade Irlandesa de Trânsito 
- Cycle Network and Route Planning Guide, New Zealand 
- How to prepare a bike plan, An easy 3 stage guide – Road and Traffic Authority Australia 
- Guia para análise de investimentos em Planejamento Cicloviário – Bicyclepedia 
- Ciclovias, paradigmas de planejamento, BiciVitalize, Chile.
- Planejamento Cicloviário em função do Fluxo e Velocidade nas vias.
- A Bicicleta e as cidades, como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana – TC Urbes
- Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades 2007 
- Planejamento Cicloviário – Diagnóstico Nacional – GEIPIOT
- Os perigos da segregação no planejamento para bicicletas – Mario J. Alves PT.
- Planejamento Urbano para Pedestres e Ciclistas – Arup Consulting Engineer.
- Planejamento para Pedestres e Bicicletas, Guia de Melhores Práticas- Victoria Transport Policy Institute.†
- Workshop Internacional sobre Planejamento Cicloviário e Transportes Públicos – Rio de Janeiro 2007
- Estudos Cicloviários disponíveis para download – Fahrradportal. 



PERFIL DO CICLISTA BRASILEIRO

2015

PROJETO DE PESQUISA
DEBATE E AVALIAÇÃO

Transporte Ativo

Pesquisa para conhecer visitantes do portal

Participe

Destaques



CTB de Bolso



De Bicicleta para o Trabalho



Banco de Dados

Workshop Pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro: Balanço, Possibilidades e Desafios.

29/11/2015 2x Lido 1 Comentário 0 Editar



Busca

Posts Recentes

Workshop Pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro: Balanço, Possibilidades e Desafios.

Novo Site TA

Bem vindos!

Avulsos do RMC

Ampliando o conhecimento sobre o uso da bicicleta nas cidades da América Latina



Ciclistas e o Código de Trânsito Brasileiro



Direitos e deveres

Claudiléa Pinto



CTB de Bolso

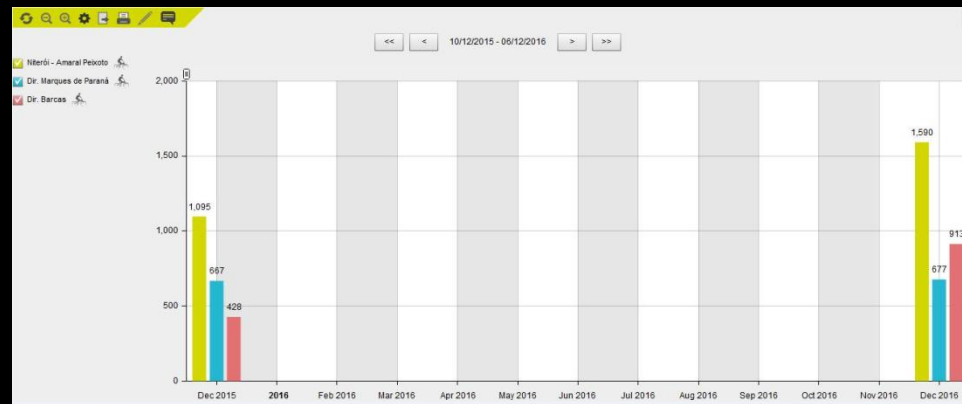
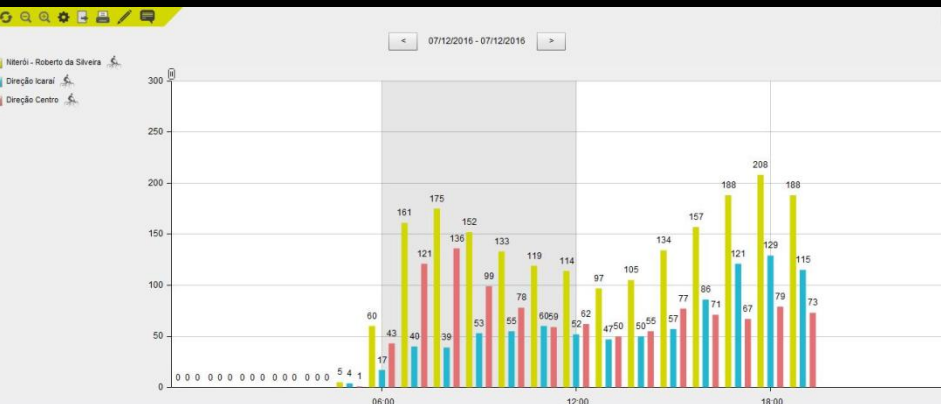


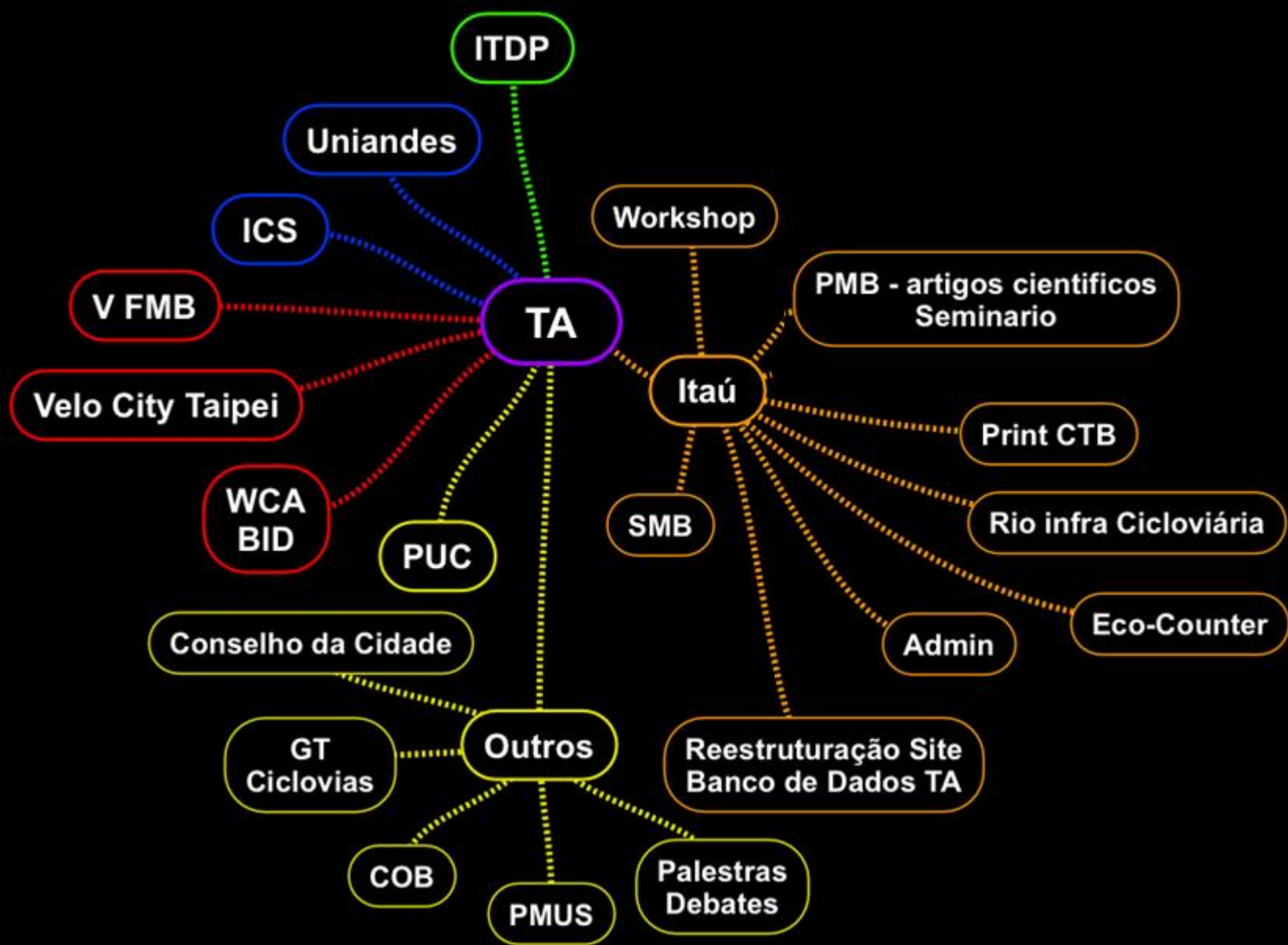
23 grupos em 16 cidades de 10 estados

Eco Counter



Eco Counter





O que rolou
além disso.

Contagens Botafogo



Formulário para Contagem de ciclistas

Faça uma marca para cada ciclista que passar pela área de contagem. Utilize as setas correspondentes, conforme a direção da bicicleta.

Horário: _____ Contador: 412

Mulheres 143 10,1%	Real Grandeza 96 2,3%	Túnel Velho 80 1,9%	Capote 133 3,2%
Voluntários da Pátria 85 2,1%		Voluntários da Pátria 139 3,4%	
99 2,5%	102 2,5%	1445 35,5%	738 18,2%
38 1,0%	34 0,8%	349 8,5%	52 1,3%
SPU Serviço 62 1,5%	Carqueira 14 0,3%	Real Grandeza 11 0,3%	52 Bike Rio 56,1%
16 Triciclo 49 1,2%	1188 29,2%	20 0,5%	83 Elétrica 20,5%
Total 355 8,5%	São Clemente 152 3,7%	50 12,4%	Skate / Patinete / Pátas 24 6,0%
Carro de Bolo 1251 30,7%	Motocicleta 114 28,4%	Burro sem Rato 21 5,3%	Carro / Carrocinha 9 2,3%
442 CONTAGEM → 30,3%			



Realização:

Transporte Ativo, botafogopedepassagem, AMAB, ACRJ e ACIG.



Esta contagem foi feita de acordo com metodologia desenvolvida pela Associação Transporte Ativo



Pesquisa Perfil do Ciclista em diversas Linguas



Pesquisa Perfil do Ciclista



ACOMPANHE A PREFEITURA NAS REDES SOCIAIS

[f](#) [t](#) [v](#) [c](#) [i](#)

PREFEITURA BOA VISTA
Trabalhar e Cuidar das Pessoas

Canal do Cidadão **Empresas** **Turismo**

[Prefeitura](#) [Editais](#) [Servidores](#) [Portal da Transparência](#) [Diário Oficial](#) [Notícias](#) [Multimídia](#) [Fale Conosco](#)

[Home](#) | [Canal do Cidadão](#) | [Voz do Cidadão](#) | [Levantamento](#)

Projetos

História da Nossa Gente

Campanhas

Voz do Cidadão

Consulta Pública

Serviços

- Requerimento da SEPF
- Taxas Diversas
- Acompanhamento de Processos
- Emissão DAM de Parcelamento
- Verificação de Autenticidade de Certidões para Contribuintes
- Emissão de DAM de IPTU e Taxa Coletiva de Lixo
- Verificação Autenticidade de Certidões para Imóveis e Terrenos
- Mapa Cartográfico

Levantamento - Perfil dos Ciclistas em Boa Vista

Abril de 2016

Todos os campos são obrigatórios.

Faixa etária:

☐ 12 a 18 anos ☐ 18 a 25 anos ☐ 26 a 30 anos
☐ 31 a 40 anos ☐ 41 a 50 anos ☐ mais de 50 anos

Grau de escolaridade:

☐ Fundamental ☐ Ensino médio ☐ Superior ☐ Pós-graduação

Renda:

☐ sem renda ☐ de 1 a 2 salários mínimos ☐ de 2 a 3 salários mínimos
☐ de 3 a 5 salários mínimos ☐ mais de 5 salários mínimos

Quantos dias da semana costuma utilizar a bicicleta como meio de transporte?

☐ 1 dia ☐ 2 dias ☐ 3 dias ☐ 4 dias ☐ 5 dias ☐ 6 dias ☐ 7 dias

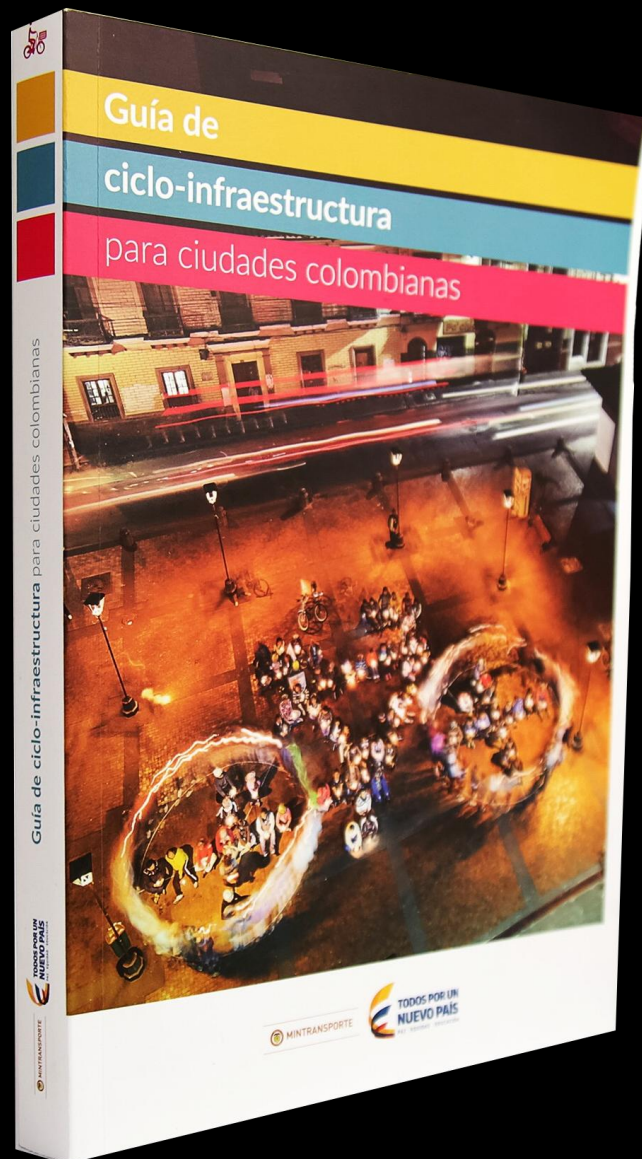
Há quanto tempo utiliza a bicicleta como meio de transporte?

☐ 3 meses ☐ 1 ano ☐ 2 anos ☐ 3 anos ☐ mais de 5 anos

Qual a principal motivação para começar a utilizar a bicicleta como meio de transporte?

☐ É ambientalmente correto ☐ É barato ☐ É mais rápido e prático
☐ É mais saudável ☐ Outros

Guia Colombiano



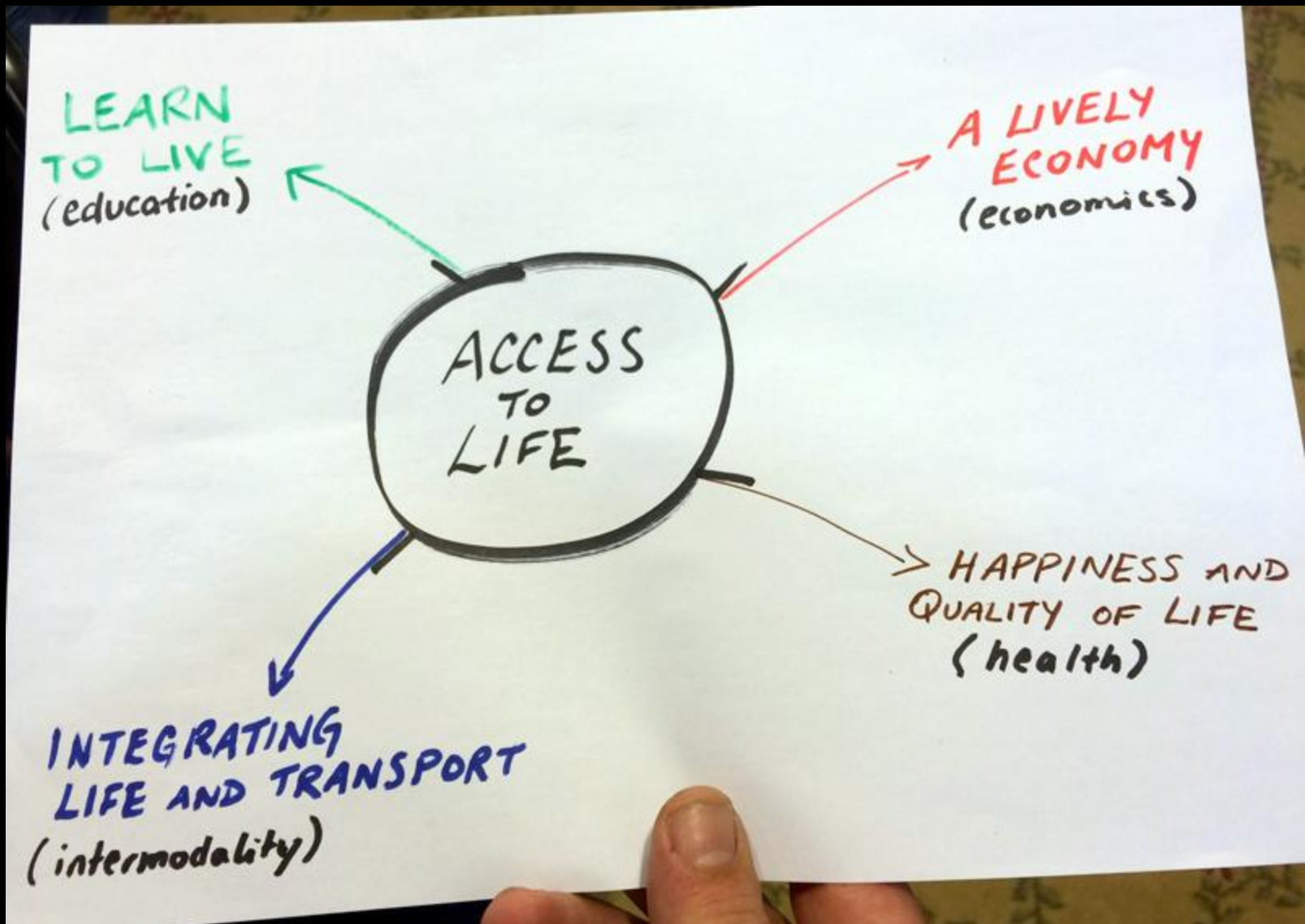
Conselho WCA



Workshop Velo-City 2018



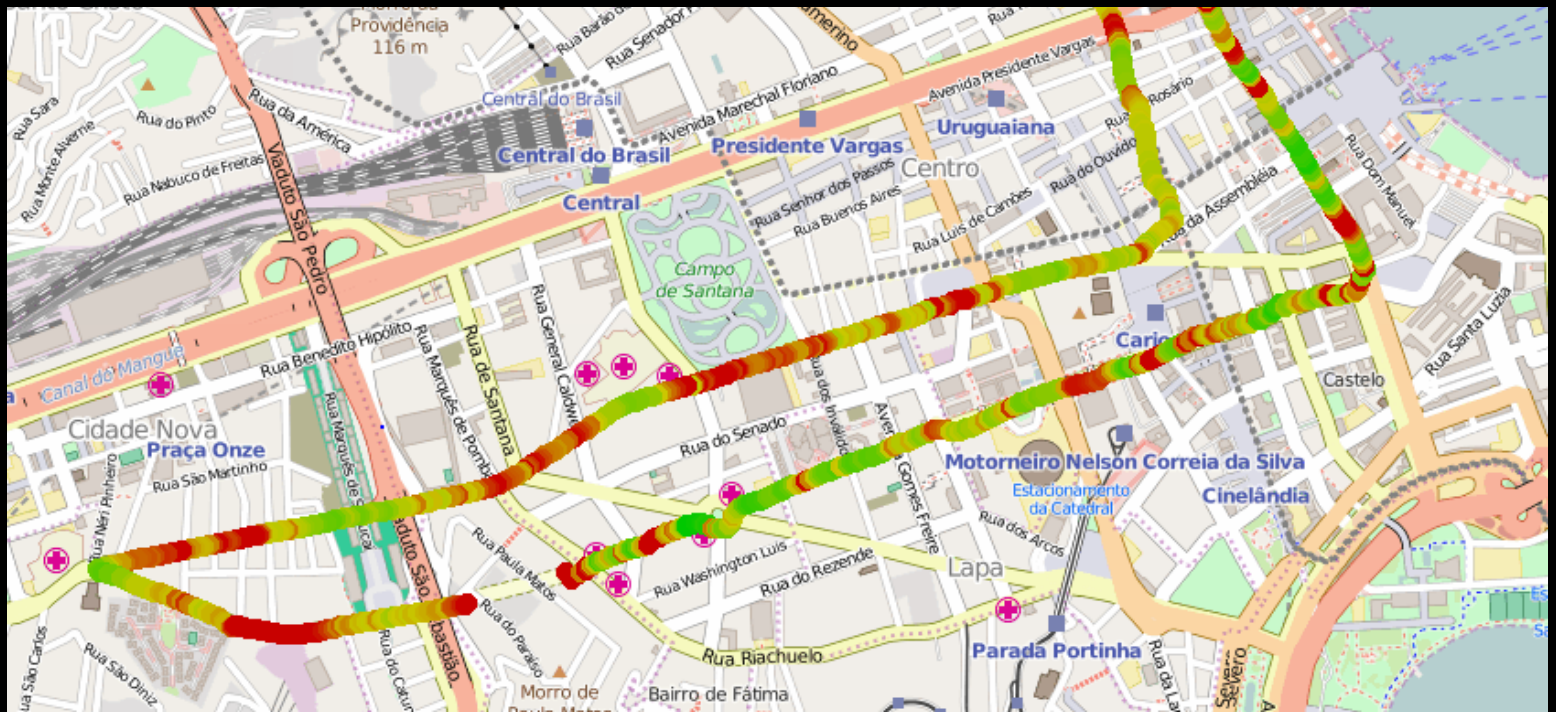
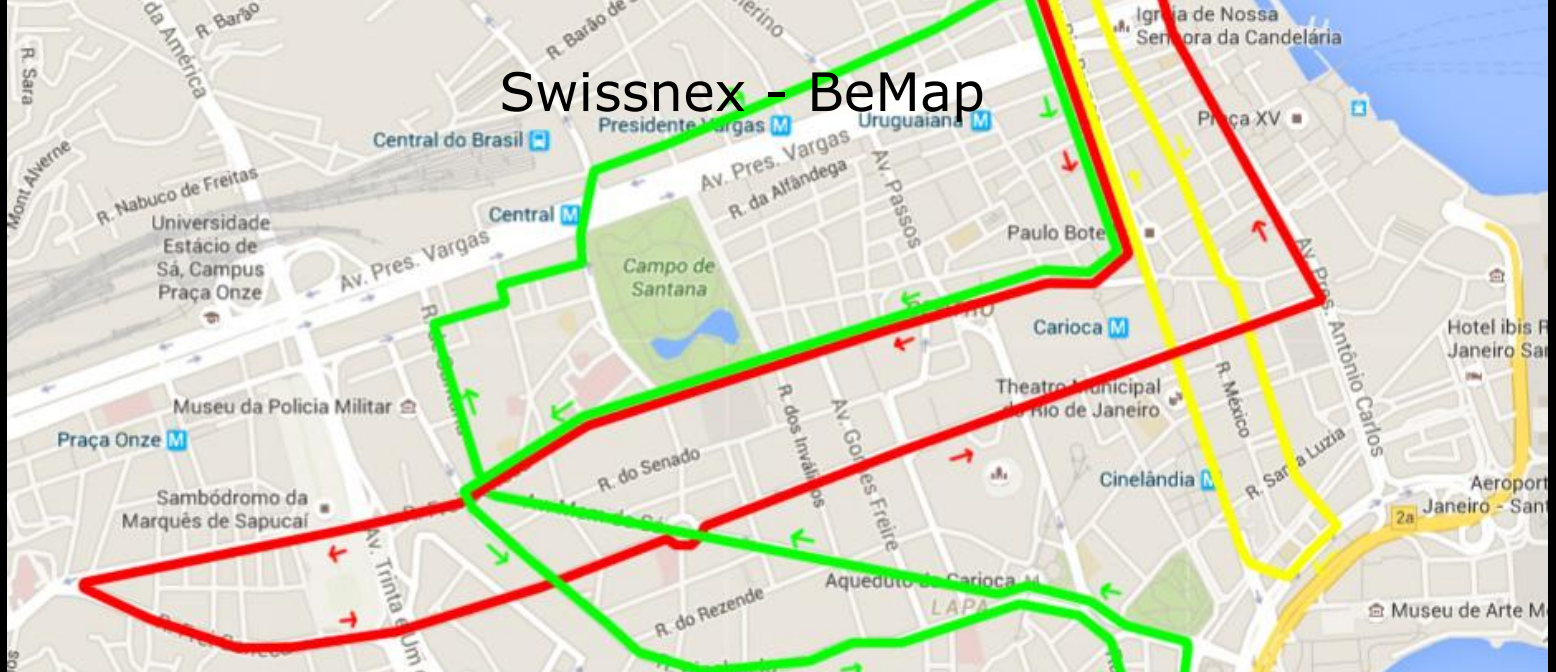
Workshop Velo-City 2018



Swissnex – Mapping Party



Swissnex - BeMap



#RIO2017

CAMPANHA #RIO2017

[Início](#) [Candidatos](#) [Notícias](#) [Contato](#)

Ideias para o Rio pós-Jogos

65 organizações da sociedade civil se uniram para defender uma agenda de universalização do acesso a direitos e oportunidades, aprimoramento da gestão pública e desenvolvimento sustentável no Rio inteiro

Defendendo uma agenda pública para todo território e população da cidade m

| Agenda

RIO
2017



Planejamento
Urbano e
ciclomobilidade



Planejamento
ciclovitário



Bicicleta nas
universidades



Bicicletas
cargueiras e
courriers



Frotas de
Bicicletas



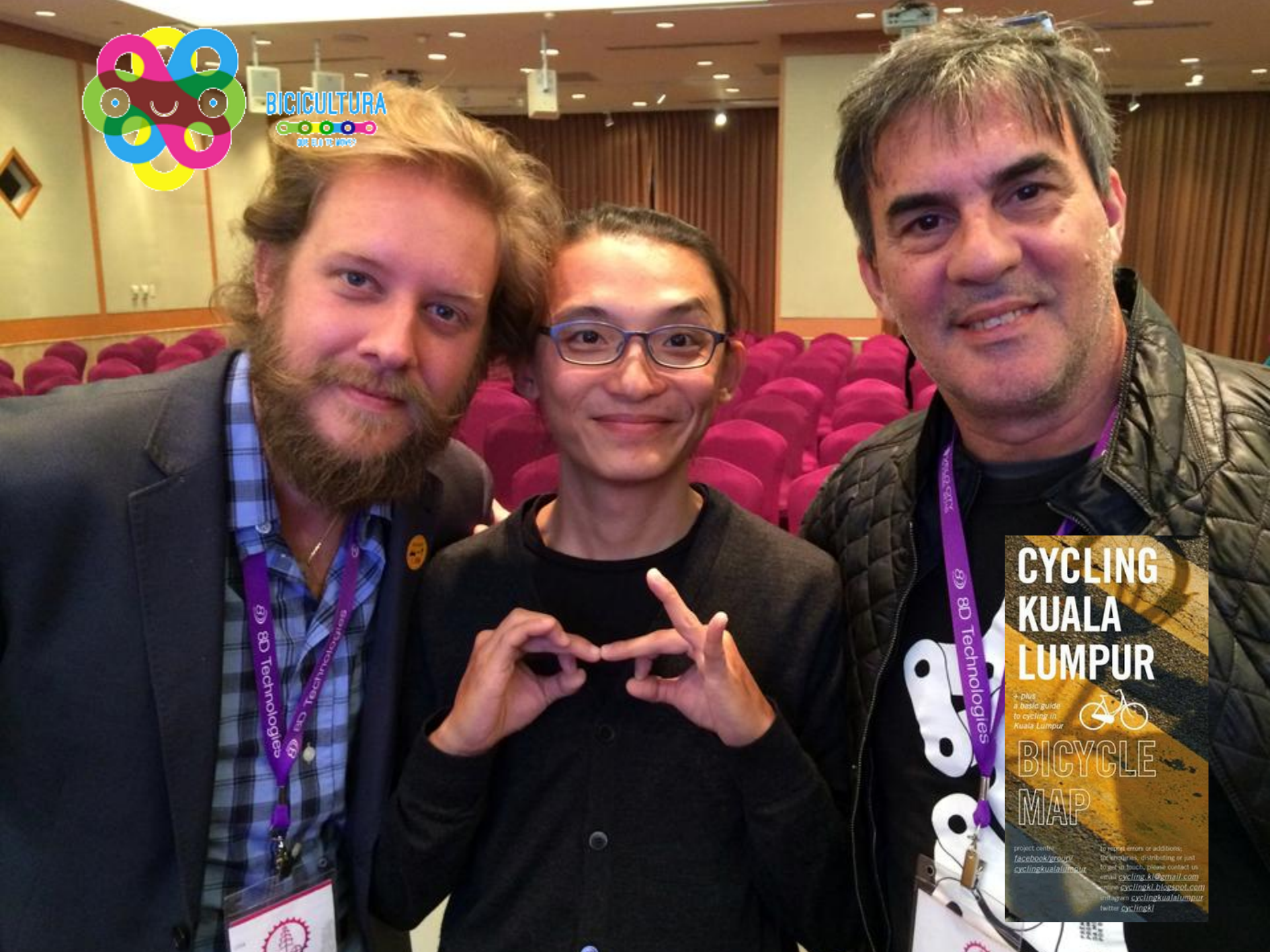
Mapeamento
colaborativo



Slow Ride



BICIGULTURA
ON THE MOVE



CYCLING KUALA LUMPUR

+ plus
a basic guide
to cycling in
Kuala Lumpur



BICYCLE MAP

project co-ord:
facebook group/
cyclingkualalumpur

to report errors or additions:
if you're new, grab a bike or want
to get in touch, please contact us
email: cycling.kl@gmail.com
web: cyclingkl.blogspot.com
instagram: [cyclingkualalumpur](https://www.instagram.com/cyclingkualalumpur)
twitter: [cyclingkl](https://twitter.com/cyclingkl)

CRC - Bienal de Arquitectura Veneza



CRC - Habitat III

STUDIO-X RIO

BOTTOM-UP INITIATIVES.
THEY ADDRESS THE CHALLENGES IMPOSED BY URBAN INEQUALITY AND ENVIRONMENTAL DEGRADATION, ISSUES PRESENT IN MOST LATIN AMERICAN CITIES, BUT ALSO FEED OFF OF INITIATIVES UNDERTAKEN BY THEIR POPULATION AND LOCAL GOVERNMENTS.

OVER FIVE YEARS, AROUND 300 EVENTS WERE HELD, INCLUDING LECTURES, EXHIBITIONS AND WORKSHOPS, MADE POSSIBLE BY A NETWORK OF OVER 350 COLLABORATORS.

IN THE AFTERMATH OF THE OLYMPIC GAMES AND IN A CONTEXT OF CRISIS IN THE CITIES OF BRAZIL AND LATIN AMERICA, STUDIO-X RIO FACES THE CHALLENGE OF COMING UP WITH SUSTAINABLE ALTERNATIVES IN LINE WITH ENVIRONMENTAL AND SOCIAL AGENDAS ON A GLOBAL SCALE IN THE COMING YEARS.

GREEN INFRASTRUCTURE
Agua Carbono Exhibition
Catalina Diaz Architects
who presented
alternative proposals for
the treatment of water
in Rio de Janeiro.

HOUSING THE MAJORITY
Joaquim Lourenço at Brazil Housing
Pratiba in a public discussion
debate.

PROTÓTIPO CENTRO

STUDIO-X RIO

CRC - Museu do Amanhã



RAPS



Rede de Ação Política pela Sustentabilidade

5º Forum Manaus



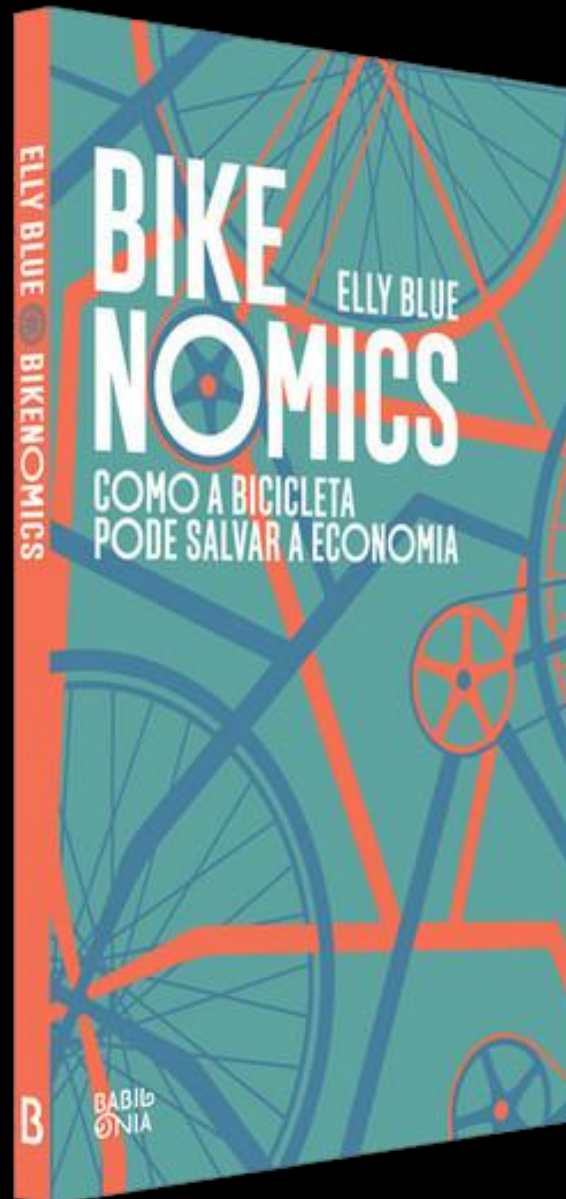
339 of 346



18%



Bikenomics



Medellin – Quito



Ciudades Bajas en
Carbono | Low Carbon
City Forum



#ResisteHábitat3



ACTIVE AND ACCESSIBLE CITIES:

CYCLING DELIVERS ON THE NEW URBAN AGENDA & GLOBAL GOALS

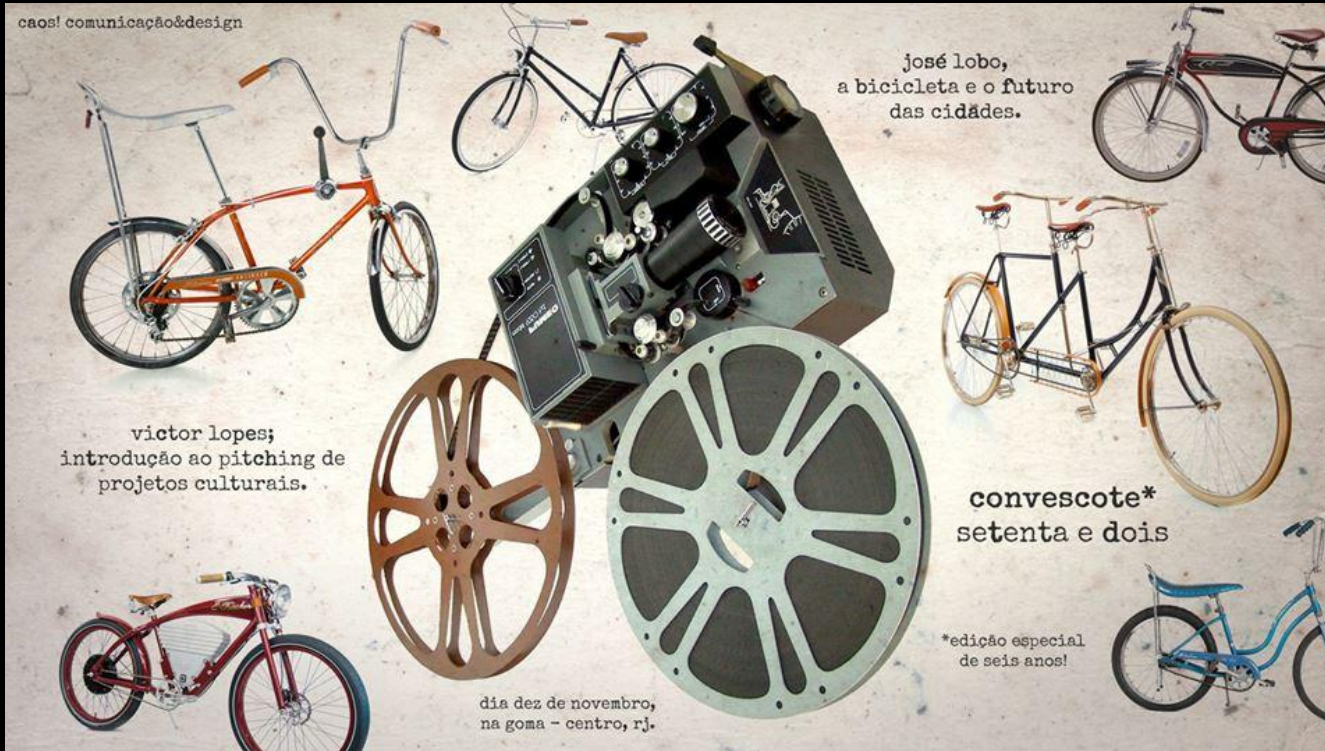
October 20th | 2:00 – 4:00PM | Room MR18 | Casa de la Cultura Ecuatoriana Benjamin Carrion

European Cyclists' Federation & World Cycling Alliance

Co-organizers: Hyderabad Bicycling Club, Next Bike, Bike Anjo,
Transporte Ativo, Laboratorio de Cambio Social



Convescote 72 / Lab 71



Você é convidado especial para o evento de pré-estreia do Laboratório Criativo_71, abrindo as portas do mais novo espaço colaborativo do Rio de Janeiro:



**LABORATÓRIO
DE NEGÓCIOS
SUSTENTÁVEIS E
INOVAÇÃO SOCIAL**

>>PALESTRANTES CONVIDADOS<<

ONG Transporte Ativo | ONG Atitude Social (Santa Marta) | Re-Roupa

>>AGENDA<<

- 14H** - RECEPÇÃO COM WELCOME DRINK, CAFÉ E BISCOITOS
14H30 - GABRIELA VARANDA (ABERTURA)
15H - ROBESPIERRE AVILA - MÚSICO, PRODUTOR CULTURAL, DIRETOR PRESIDENTE DA ONG ATITUDE SOCIAL, COORDENADOR DO PONTO DE CULTURA AOS PÉS DO SANTA MARTA
15H30 - GABRIELA MAZEPA - ESTILISTA E PESQUISADORA DE UPCYCLING, A TÉCNICA DE REAPROVEITAR O QUE JÁ ESTÁ PRONTO É ABRASILEIRADA E FEITA LOCALMENTE NO ATELÊ CARIOCA DA ESTILISTA. ASSIM, CADA PEÇA CARREGA SUA PRÓPRIA E EXCLUSIVA HISTÓRIA.
16H - ZÉ LOBO - FUNDADOR DA ONG TRANSPORTE ATIVO
16H30 - LUIZ FERNANDO FERREIRA (LAB_71)
17H - DEBATE COM MEDIAÇÃO DE GABRIELA VARANDA E LEO FEIJÓ
18H - SESSÃO DE CINEMA | DOCUMENTÁRIO
19H - SHOW COM LUKASH NA VIZINHA 123 (O INGRESSO CUSTA R\$ 20 E R\$ 10 PARA QUEM PASSAR PELO LAB_71 AO LONGO DO DIA)

PROGRAMAÇÃO COMPLETA EM [FACEBOOK.COM/LAB71RIO](https://www.facebook.com/lab71rio)
Classificação livre. Sejam bem-vindos!
[Entrada gratuita]

**LABORATÓRIO
CRIATIVO
VO_71**

Desconferência Hacker



GABRIELA BINATTI

RIO DE JANEIRO (BRA)



Como ciclista, dé un consejo a quienes quieren practicar ciclismo urbano de manera segura

"La bici es la forma más segura de moverse por la ciudad. Elija caminos que conozca y le hagan sentirse seguro y disfrute del camino".

 **RuedaLab**
Congreso Latinoamericano Sobre Ciclismo Urbano



GABRIELA BINATTI

RIO DE JANEIRO (BRA)



¿Qué cree que piensa o siente un ciclista mientras rueda por su ciudad (o país)?

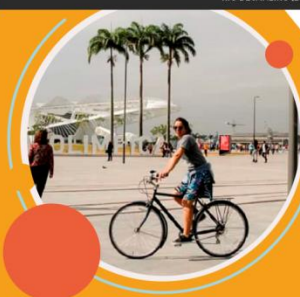
"¡Felicidad!".

 **RuedaLab**
Congreso Latinoamericano Sobre Ciclismo Urbano



GABRIELA BINATTI

RIO DE JANEIRO (BRA)



En su opinión ¿qué le falta a la sociedad y a las instituciones aprender de los ciclistas urbanos?

"La gran diferencia entre la bici y los demás modos de transporte es la escala humana. Es desplazarse con eficiencia y aun así sentir la ciudad: sus personas, olores, colores, amores y miedos".

 **RuedaLab**
Congreso Latinoamericano Sobre Ciclismo Urbano



GABRIELA BINATTI

RIO DE JANEIRO (BRA)



¿Qué piensa cuando ve a una mujer montando en bicicleta?

"Qué suerte que tiene esta mujer de poder pedalear -sentirse empoderada para eso-, sentir la ciudad y la seguridad que la bici proporciona".

 **RuedaLab**
Congreso Latinoamericano Sobre Ciclismo Urbano



Inclusão da bicicleta como alternativa de transporte deve ser política de Estado, dizem especialistas

Nesta segunda-feira (18/04), às 22h, na TV Alerj, Canal 12 da NET

Robson Combat
Conselheiro da Organização Transporte Ativo

Raphael Pazos
Presidente da Comissão de Segurança no Ciclismo do RJ

twitter.com/forumdeserv
www.querodiscutirmeuestado.rj.gov.br

Raphael Pazos
Presidente da Comissão
de Segurança no
Ciclismo do RJ

Robson Combat
Conselheiro da
Organização
Transporte Ativo

twitter.com/forumdesenv
www.querodiscutiromeuestado.rj.gov.br



REVISTA

SECOVIRIO

BICICLETAS

Por que o seu condomínio
ainda vai se render a elas

Foto: Arquivo Secovirio

QUEM SÃO OS CICLISTAS BRASILEIROS?



Pedalam mais de
5 dias por semana



Tempo de
deslocamento

Fonte: Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista



ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

QUEM SÃO OS CICLISTAS BRASILEIROS?



25 a 34 anos



35 a 44 anos

Fonte: Pesquisa Nacional Perfil do Ciclista



30%
dos homens
pedalam todos
os dias

18,7%
das mulheres
pedalam todos
os dias

ipea Instituto de Pesquisa
Econômica Aplicada

RAPIDEZ E PRATICIDADE

MOTIVOS APONTADOS POR CICLISTAS PARA
ADOTAR A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE



GILBERTO
KASSAB

VIVO 4G 15:03 70%

Instagram



respeiteumcarroamenos

1m

ORLA DE
COPACABANA



7.496
BICICLETAS

625
CICLISTAS
/HORA

10
BICICLETAS
/MINUTO

48%
TRABALHO
E ESCOLA

7%
ENTREGAS

27%
MULHERES



FONTE: DNC TRANSPORTE ATIVO

PLANO DE AÇÃO

AÇÕES DE INCENTIVO AO TRANSPORTE ATIVO:

DESENVOLVENDO CIDADES SUSTENTÁVEIS

Elaborado pelo WRI Brasil.

INTRODUÇÃO

O rápido crescimento e desenvolvimento urbano do Brasil trouxe desafios sociais, econômicos e ambientais complexos. O aumento do poder aquisitivo somado ao padrão carrocentrista de desenvolvimento resultou em congestionamentos, expansão urbana, poluição do ar e um forte incremento nas estatísticas de mortes no trânsito.

No mundo, o número de carros nas vias urbanas atualmente soma mais de 1 bilhão, com estimativa de crescimento para 2,5 bilhões em 2050.

No Brasil, 42.266 pessoas morreram vítimas de acidentes de trânsito em 2013, de acordo com dados do Ministério da Saúde. As maiores vítimas são pedestres, ciclistas e motociclistas que, juntos, representam mais de 50% das mortes. No mundo, a violência no trânsito é a principal causa da morte de jovens entre 15 e 29 anos.

Adicionado a isso, a falta de investimento em infraestrutura para atender as necessidades dos pedestres e ciclistas desencoraja deslocamentos ativos e aumenta a inatividade física. No Brasil, entre 2002 e

2007 houve uma redução de 6% na atividade física e as projeções apontam para uma redução de 34% até 2030.



21 de Paulo (Foto: 48 meses 01/01/11) 01/01/11 Cidade Sustentável

Há um amplo consenso de que a infraestrutura e os programas voltados para os deslocamentos ativos nas cidades brasileiras não atendem às necessidades ambientais e humanas e são insuficientes para responder às demandas do crescimento populacional e das alterações climáticas. Este documento apresenta os desafios e as ações para colocar a mobilidade urbana das cidades brasileiras em um caminho mais seguro e sustentável, através do transporte ativo.

CADERNO TÉCNICO PARA PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA

TRANSPORTE ATIVO

Secretaria Nacional de
Mobilidade Urbana - SeMob

Ministério das
Cidades

APOIO TÉCNICO:

WRI BRASIL







Bullitt



Gazelle



Ciclo Orgânico



*Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
Gabinete do Prefeito*

Prezado Zé Lobo,

Foi uma honra ter governado, nas últimas oito anos, a cidade do Rio de Janeiro, esse lugar incrível com povo tão acolhedor. A oportunidade de representar o Rio e as cariacas durante esse período foi uma experiência extremamente prazerosa, desafiadora e da qual já sinto imensa saudade. A sua parceria foi muito importante para nos ajudar a fazer o Rio avançar desde 2009.

Ampliamos a rede de mobilidade, expandimos os serviços de saúde e educação, revitalizamos o Centro e o Porto, além de áreas das Zonas Norte e Oeste. O Rio foi palco das maiores e mais emocionantes eventos do planeta: Jogos Mundiais Militares, Rio+20, Jornada Mundial da Juventude, Copa do Mundo e Jogos Olímpicos e Paralímpicos - a primeira edição na América do Sul. E teve ainda o aniversário de 450 anos da cidade que, com o passar do tempo, continua maravilhosa.

Sabemos que ainda é preciso fazer muito, mas temos orgulho das transformações que contribuíram para tornar o Rio mais inclusivo e integrado. Por isso, muito obrigado pela sua ajuda e por ter acreditado na nossa cidade. A partir do dia 1º de janeiro de 2017, deixa de ser prefeito, mas permaneço sendo um carioca apaixonado que continuará trabalhando para que o Rio de Janeiro seja cada vez melhor.

Mais uma vez, obrigado a você e a todas as cariacas por esses anos que me fizeram o prefeito mais feliz do mundo.

Até breve,

Eduardo Paes



Parceiros:



STUDIOX GLOBAL NETWORK INITIATIVE

LABMOB
Laboratório de Mobilidade Sustentável

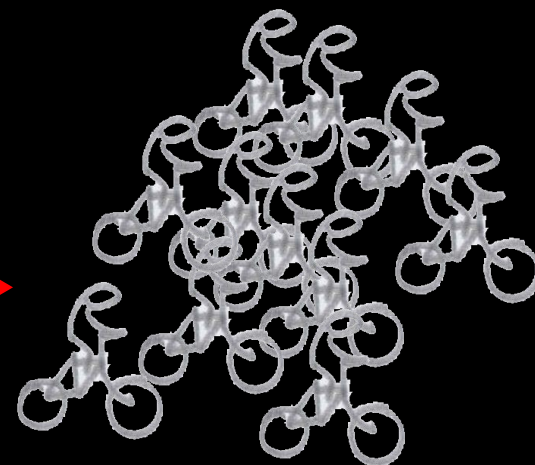


Patrocínio



TRANSPORTE ATIVO

2017



Retrospectiva 2016

 Transporte Ativo  Personalizar  7  8  Novo  Editar post

Olá, admin 

Home Blog Transporte Ativo Banco de Dados Contato

Retrospectiva 2016

01/01/2017 Ze Lobo  Deixe um Comentário!  Editar



O ano que passou, foi repleto de desafios e conquistas, agora iniciamos uma nova rodada de 365 dias, veja abaixo um pouco do que rolou em 2016.

Foram 61 ações, em 14 cidades de 6 países; 28 palestras; 151 aparições na mídia, dentre elas TVs, Rádios, Impressos e Web. Participamos da revisão do Guia de ciclo-infraestruturas para cidades colombianas; do grupo de trabalho para elaboração do termo de referência para o Plano Diretor Ciclovitário Carioca, diversos eventos dentre eles a participação do Projeto Ciclo Rotas Centro na Bienal de Arquitetura em Veneza, no Habitat III em Quito, Equador e no Museu do Amanhã no Rio, falamos sobre bicicletas e logística na Colômbia e na Suíça e sobre o Rio de Janeiro no Velo City Global em Taipei.



Busca

Posts Recentes

[Divulgando as bicicletas e triciclos de carga do Rio para o mundo](#)
[Arnhem-Nijmegen Velo-City 2017](#)
[Trancando a Bicicleta](#)
[Retrospectiva 2016](#)
[Ciclo Orgânico e as bicicletas da compostagem](#)





Seleção Time Itaú Velo-City 2017



Prenda ou Perca



Rio Cargo Bikes no TRB

Clean, Silent, Space-Efficient And Non-Trivial Urban Freight Delivery: An Overview Of Cycle Logistics In Rio De Janeiro – 17-05735



Jonas X. Hagen,¹ Zé Lobo² and Clarisse Cunha Linke³

¹Urban Planning, Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, Columbia University, New York City, USA
²Transporte Ativo, Rb de Janeiro, Brazil, ITDP Brasil, Rio de Janeiro, Brazil



A Long History & Thriving Practice

This paper uses the historical cycle logistics put forth by Schöten et al. (2015). The use of human-powered, electrically-assisted and diesel bicycles, cargo bikes and cargo tricycles for the transport of goods between kind of, generally in urban areas (p.52). Using bicycles and tricycles for delivery urban freight can help reduce the negative effects of motor and freight delivery and create more sustainable cities (p.14). Last-mile delivery of urban freight is considered one of the most for the most expensive and polluting, and least efficient part of the whole supply chain (15).

Cycle logistics appear to have a long history in Rio, as evidenced by an article in the newspaper *Jornal da Manhã* (published in São Paulo, 2010) reporting on the use of cycle delivery vehicles that was common in 1925. Another newspaper article (*Jornal da Manhã*, 1917) reports that many cargo bicycles used by businesses in the city center, and that these establishments reduced their delivery costs by up to 30% with these vehicles. Another observation suggests that the use of cycle logistics may have increased, at least in Copacabana, since the 1930s.

Figure 1: Bicycle in Rio de Janeiro in 1917



Source: *Jornal da Manhã*

Inventory & Survey in 9 Commercial Centers

The data presented in this paper was gathered as part of a project carried out by the Brazilian NGO Transporte Ativo, in partnership with the Brazilian office of international NGO the Institute for Transport and Development Policy (ITDP Brazil). The goal of this project was to discover key characteristics of cycle logistics in Rio de Janeiro. The last step of the inventory and survey of establishments that used cycle logistics. The inventory and survey was designed to determine the following information on human-powered vehicles for urban freight delivery commercial centers of the city.

- Number and types of establishments that used these vehicles
- Types of human-powered vehicles used
- Who owned these vehicles
- Number of people the establishments employed to make the deliveries
- Number of daily delivery deliveries
- Geographic location of deliveries made

Figure 2: Source in inventory and survey



The researchers wanted to survey a geographically diverse group of diverse commercial centers of Rio de Janeiro in the city's seven sub-municipalities. As such, they consulted with a specialist at the municipal authority charged with implementing and monitoring projects in public spaces (RUBR) to select three commercial centers in terms of commercial activities, as evidenced by business establishments and shops. Considering budget and time constraints, the researchers selected nine commercial centers that combined a broad range of income and urban typologies, and were geographically evenly distributed across the city. After identifying commercial centers in the city's seven sub-municipalities, the researchers defined the boundaries of the areas where the inventory and survey would take place in consultation with the specialist at RUBR. The goal was to identify unique characteristics of the nine areas. The mean area of the survey areas was 1.25 square kilometers (a standard deviation of 0.20).

Vehicles

The researchers found a total of 823 vehicles: 29 three-wheeled bicycles (40% of all vehicles), 218 cargo bicycles (26.3%), and 141 tricycles (20.3%). All of these vehicles are 100% human-powered, with no motor assistance.

Table 2: Types of Vehicles

271 (43%)	218 (34.5%)	141 (23.5%)

All photos by Zé Lobo

Abstract

This paper presents information on cycle logistics (the use of bicycles and tricycles for last-mile urban freight delivery) in Rio de Janeiro. The authors first review literature on delivery of urban goods by bicycle and tricycle. They then describe the research design, and present the results of an inventory and survey of businesses using cycle logistics in nine commercial centers of Rio de Janeiro. The authors then compare the practice of human-powered urban freight delivery in Rio de Janeiro to that of human-powered delivery in Europe and the North America. Finally, they outline a research agenda for human-powered urban freight delivery in Rio de Janeiro.

Establishments

The inventory identified a total of 222 establishments that used human-powered vehicles for cycle logistics in their commercial centers of Rio de Janeiro. The establishments belonged to the broad categories of food and beverage (49%), manufactured goods (22%), services (19%), and health (14%).

These establishments included 51 restaurants (18%), 44 pharmacies (19.5%), 99 supermarkets (12.5%), 27 hardware & building supply stores (12%), 24 of shops (10.5%), 22 beverage distributors (10%), 21 clothing cleaners (10%), 15 juice stores (5%), 15 bakeries (4%), 13 multi-use stores (4%), and 32 other types of establishments (11%) of which there were more than 10 in each establishment category. The last category ("other") included butcher, hair salons, lighting stores, florists, postal services, and 17 other types of businesses.

Table 3: Establishments using cycle logistics

Category	Percentage	Type	Number	Percentage
Food and beverage	49%	Restaurants	51	15.8%
		Supermarkets	99	12.1%
		Beverage distributors	22	6.8%
		Juice stores	15	4.7%
		Bakeries	13	4.2%
		Butchers	8	2.3%
		Others	32	4.9%
		Hardware & construction supplies	27	8.4%
		Lighting stores	4	1.2%
		Others	9	2.8%
Manufactured goods	22.5%	Post shops	24	7.5%
		Cleaning cleaners	21	6.8%
		Maternity stores	13	4.0%
		Key smiths	5	1.5%
		Florists	4	1.2%
Services	15%	Postal services	3	0.9%
		Others	2	0.6%
		Pharmacies	44	12.7%

Workforce

Researchers recorded 650 vehicles that made deliveries of urban freight by bicycle or tricycle, with a 222 establishments, the gave a mean of 2.07 human-powered vehicles per business that engaged in cycle logistics (25% confidence level) ± 0.423, standard deviation (1.75). Establishments with eight or more human-powered vehicles delivered an average of the national postal service (1000) with 15 vehicles, a beverage distributor with 12, a restaurant and another supermarket with 10, and another restaurant and a pharmacy with eight. The recorded number of vehicles was slightly higher than the vehicles recorded (622 vehicles), resulting in 1.05 vehicles per vehicle.

Deliveries and geographical reach

The survey asked how many deliveries each establishment made daily, resulting in 1,324 reported daily deliveries to the 218 establishments that gave answers to the question (new from the total 222 businesses). The gave a mean of 24.12 deliveries per business (20% confidence level) ± 2.22, standard deviation (1.45). A total of nine businesses reported completing 1000 or more daily deliveries (a supermarket (170 deliveries), a restaurant, post shop and another supermarket (150), a pharmacy and a juice store (120), and a pharmacy and another restaurant, and another juice store (100). These businesses range from large, corporate supermarket chains to small neighborhood businesses.

The mean number of deliveries per vehicle was 1.02 (25% confidence level) ± 0.14, standard deviation (0.24). The nine businesses with the highest delivery vehicle rate (40 or more deliveries per vehicle) included two supermarkets (75 and 70 deliveries per vehicle), two juice stores (50 and 40), three bakeries (30 with 30, one with 40), a beverage distributor (40), and a florist and a cleaning cleaner (40 deliveries per vehicle). These businesses with the highest delivery vehicle rate also had relatively few (between one and three) delivery vehicles. Most of the businesses (about 75%) made deliveries in an area of under 3 kilometers, with the remaining 25% delivering in areas up to 10 kilometers from the establishment. Six businesses delivered in an area of up to eight kilometers (five pharmacies and one post shop).

Commercial centers

Although the areas surveyed were very similar in size (around 1 square kilometer), the number of businesses that used cycle logistics varied greatly. The nine centers with the largest number of these businesses accounted for 33% of the total establishments using cycle logistics. Copacabana was home to 18 businesses (58%), Tijuca, 68 (21%), and Centro, 32 (10%). In fact, these three areas accounted for 33% of all businesses using cycle logistics recorded in the inventory.

While the do Governador, Bangu, Madureira, Tijuca and Santa Cruz had relatively few businesses using cycle logistics, Campo Grande stood out because researchers did not register any such businesses.

Table 4: Commercial Centers and Cycle Logistics

Commercial Center	Businesses using cycle logistics	Percentage of total businesses using cycle logistics
Copacabana	187	58%
Tijuca	68	21%
Centro	32	10%
Ilha do Governador	12	4%
Bangu	9	3%
Madureira	7	2%
Taquara	5	1.5%
Santa Cruz	2	0.5%
Campo Grande	0	0%

Discussion & Conclusion

The researchers of these commercial centers (Copacabana, Tijuca, and Centro) in the field of businesses that employ cycle logistics in their areas of the inventory, pose the question of what circumstances allow these businesses to thrive in these areas. Copacabana and Tijuca are relatively dense, high-income areas with a more "traditional" urban typology – relatively many small and apartment buildings with small home businesses. Centro is the business center of the city, and also has a relatively dense, active place, with a traditional urban typology. Though with fewer residential buildings than in Copacabana and Tijuca, these areas are more modern and have a relatively less dense and urban typology (typical of peripheral neighborhoods in Latin America (e.g. fewer apartment buildings), these variables (income, density and urban typology) should be investigated as possible explanations for the prevalence of cycle logistics in these neighborhoods.

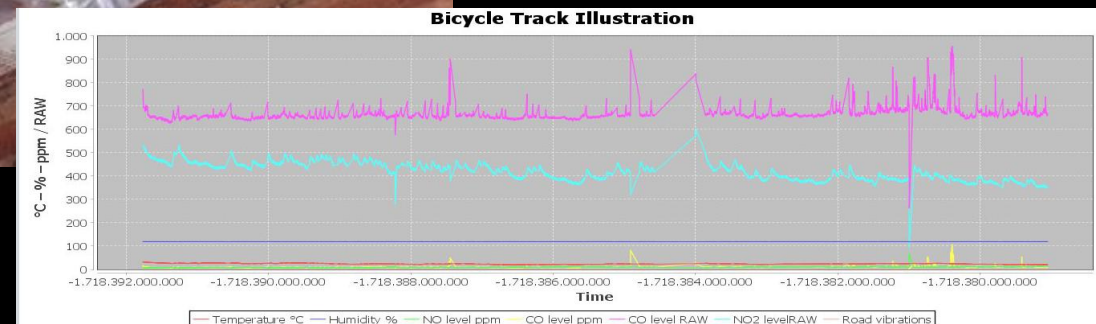
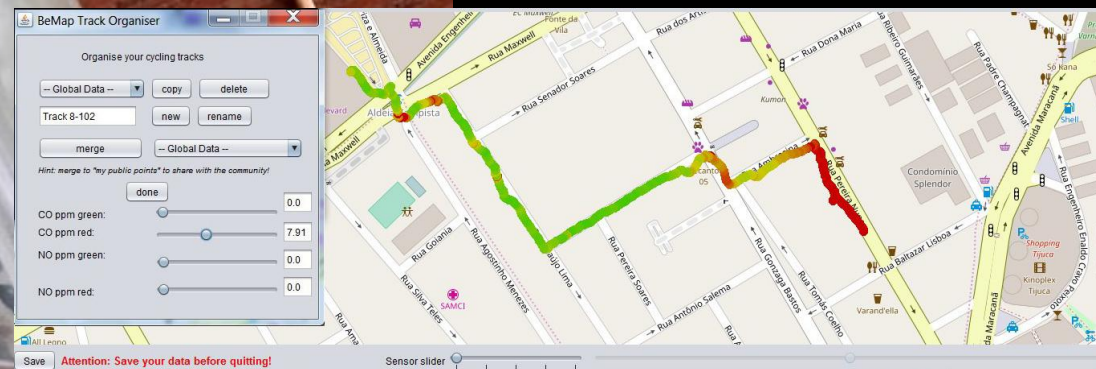
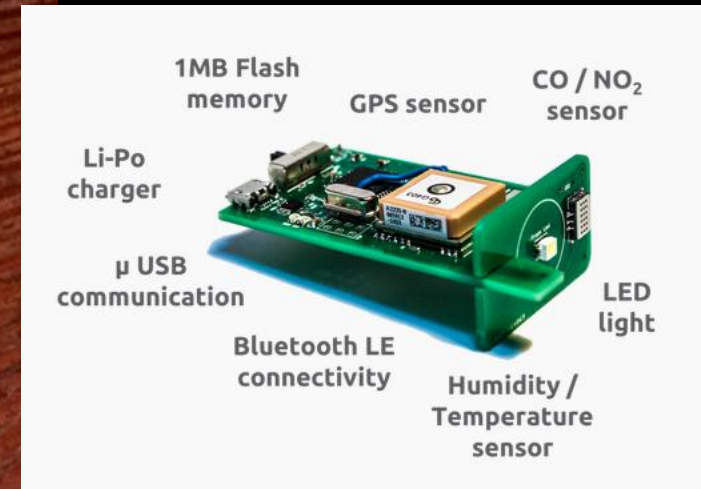
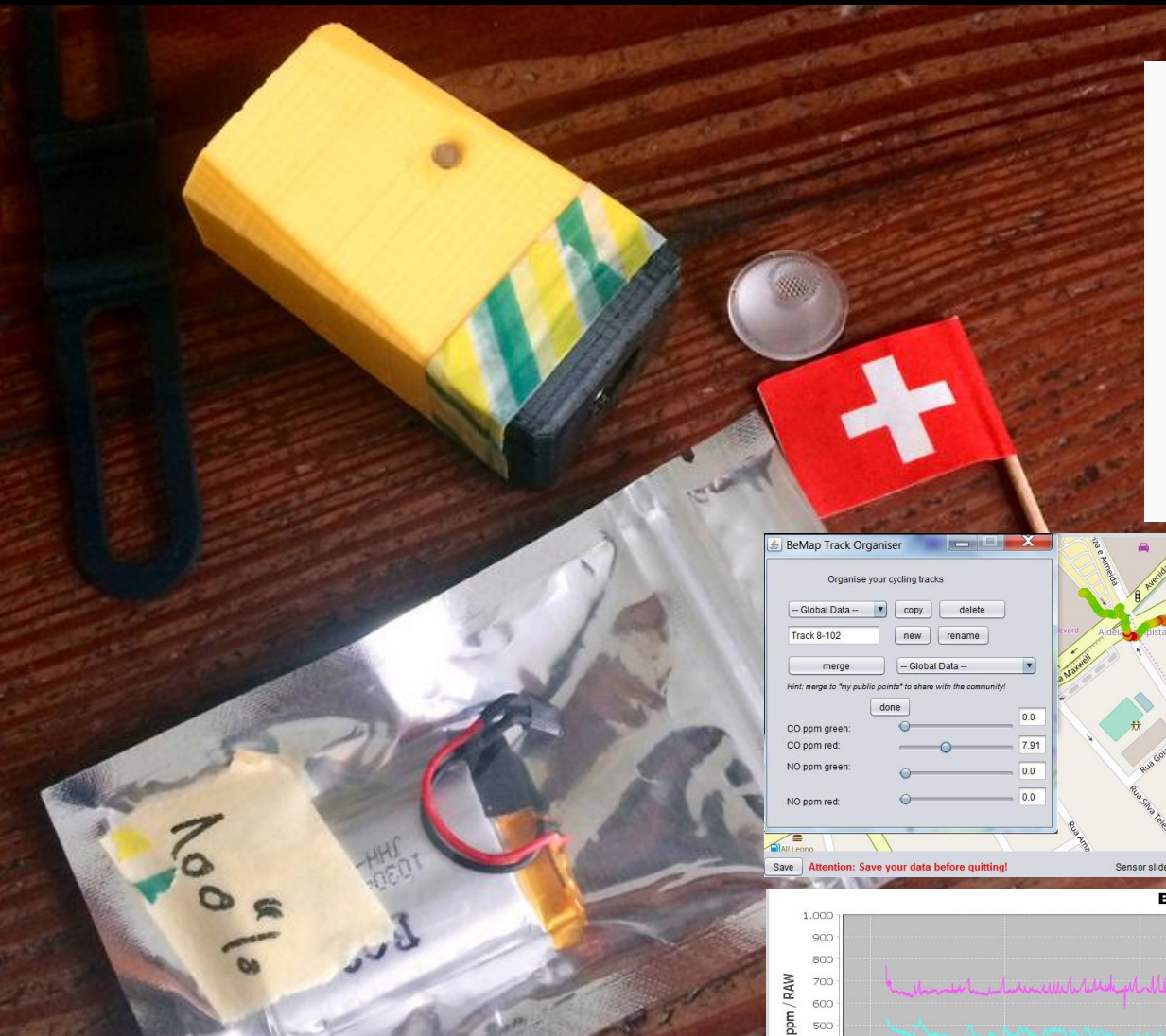
Cycle logistics in Rio may be a present non-formal economic in terms of emissions of greenhouse gases and urban space. In order to determine these, survey must be conducted in a way that measures the length of trip, the weight and volume of freight delivered, and delivery time can be determined (this is not possible with traditional household survey). The information would also allow for calculation to derive the urban space that these vehicles save, both in terms of parking and road space used had the trips been made by equivalent motorized options – e.g., motorcycles (for bicycles and cargo bikes) and vans (for tricycles).

Given that cycle logistics are a clean, silent, and space-efficient way to complete last-mile deliveries, municipal authorities may have a role in stimulating such deliveries. The road transportation sector is the largest source of greenhouse gas emissions (25%) in the city of Rio de Janeiro, and cycle logistics could help reduce these emissions. According to the Municipality of Rio de Janeiro Law No. 2,260 (2011), the goal of the City is to reduce carbon emissions by 20% by 2020, an increase in the use of zero-emission vehicles (bicycles and tricycles) could help meet the goal.

Acknowledgements

This research was funded by the British Embassy in Rio de Janeiro and the authors extend the authors' gratitude to the Embassy for its support. The authors would also like to thank the field researches: Rúbia Pereira, Eduardo Bernhardt, Fabio R. de Lencastre, Gabriela Serrão, Rodrigo Vilas, and Roberto Carballo for their invaluable contributions. The views and opinions expressed in this article are those of the authors and do not necessarily reflect the official policy or position of the British Embassy in Brazil.

Sensor BeMap



TA

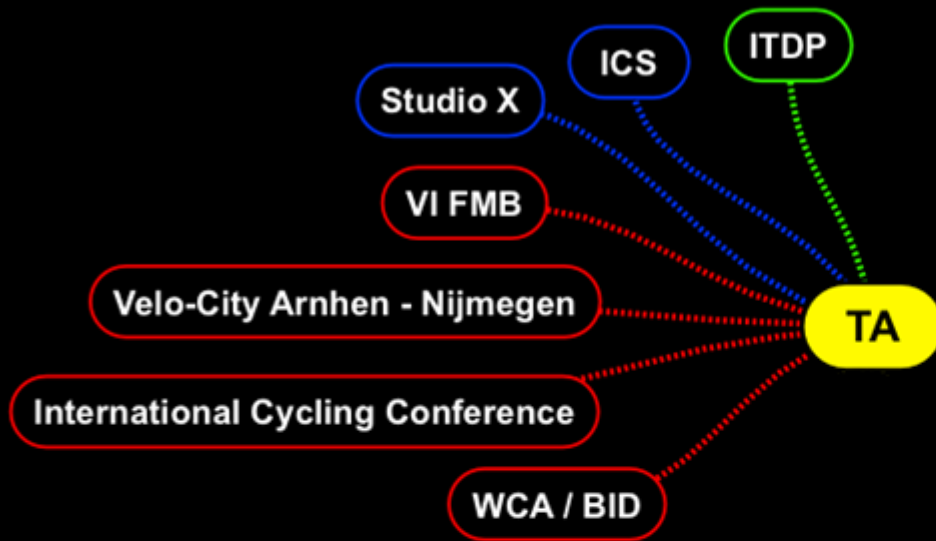


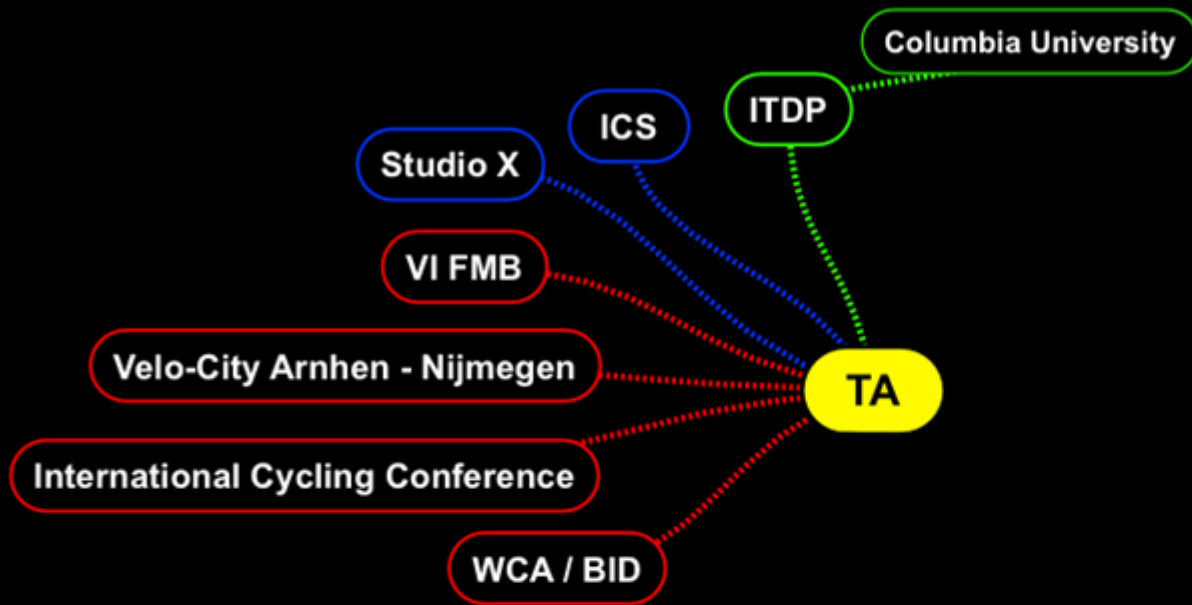
Cidade ?
Mesquita (RJ) Secretário de Transportes
São Luis de Montes Belos (GO) Secretário de Meio Ambiente
Ciclovía Translagunar Niterói

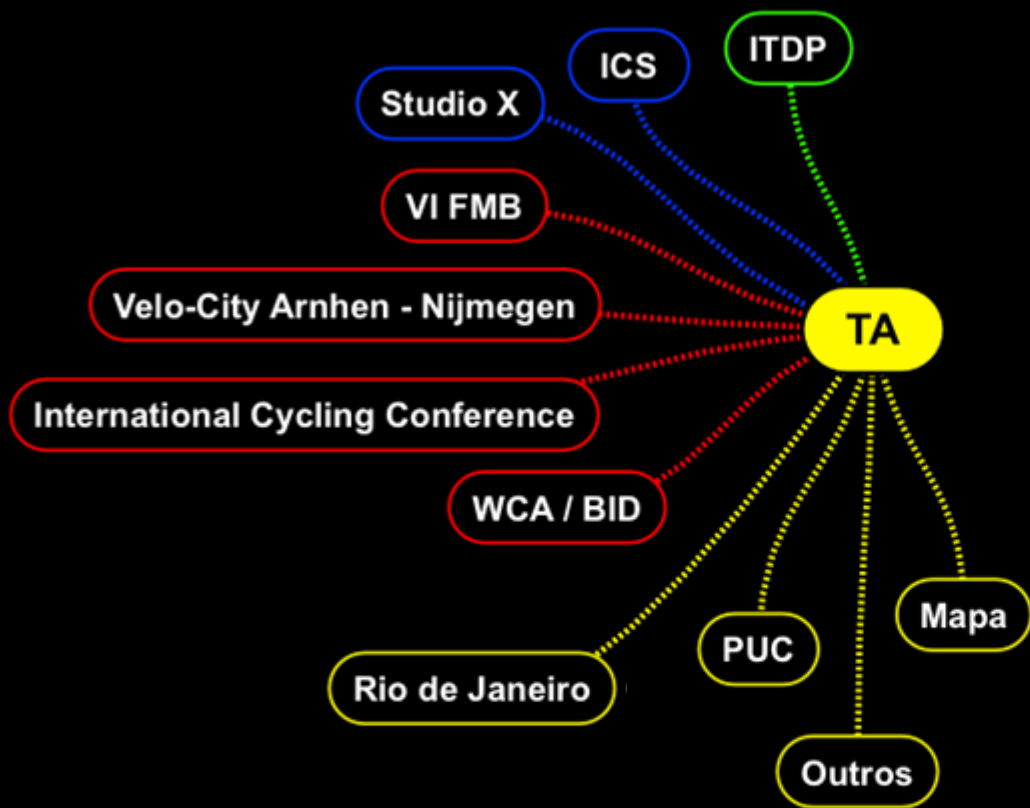


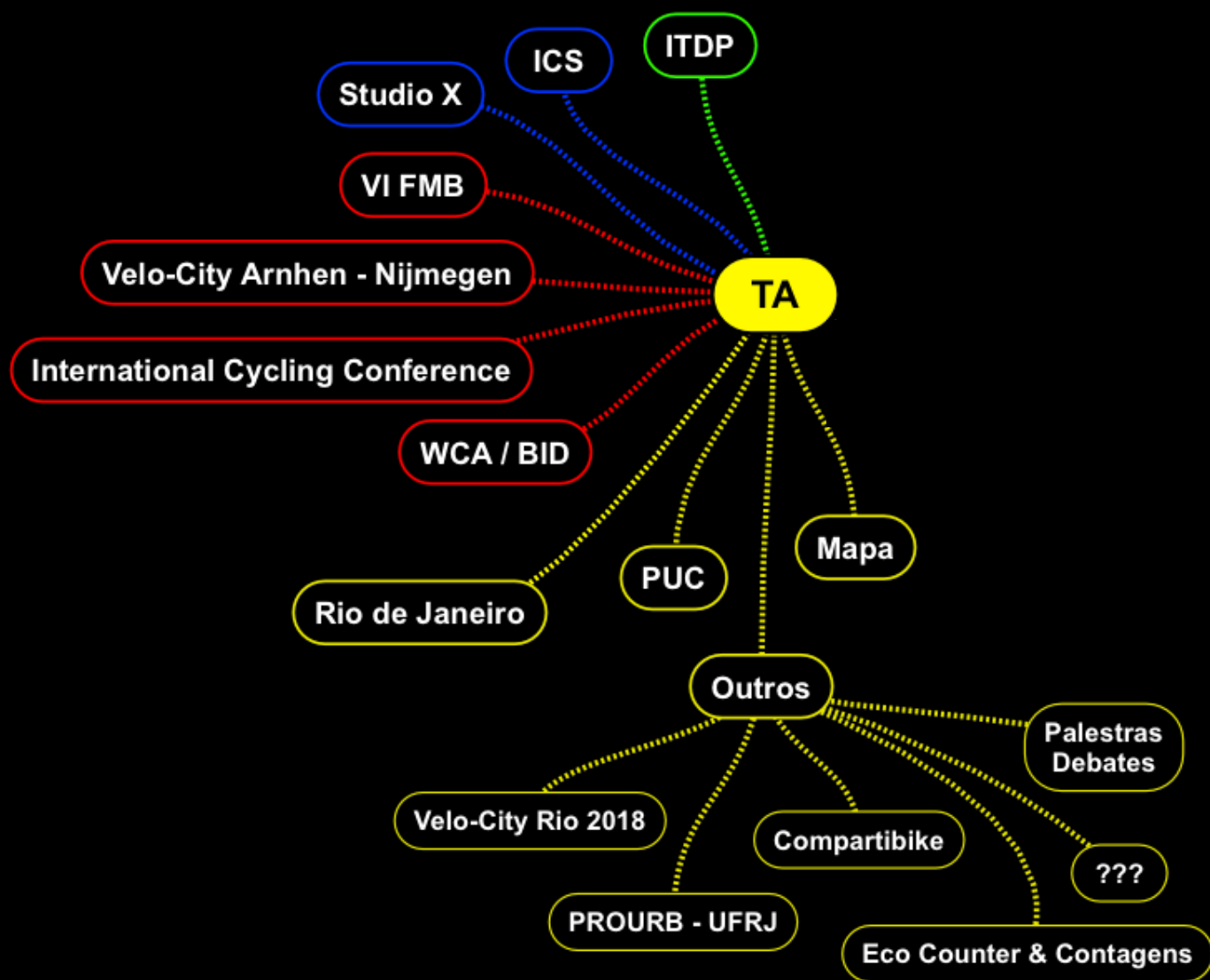


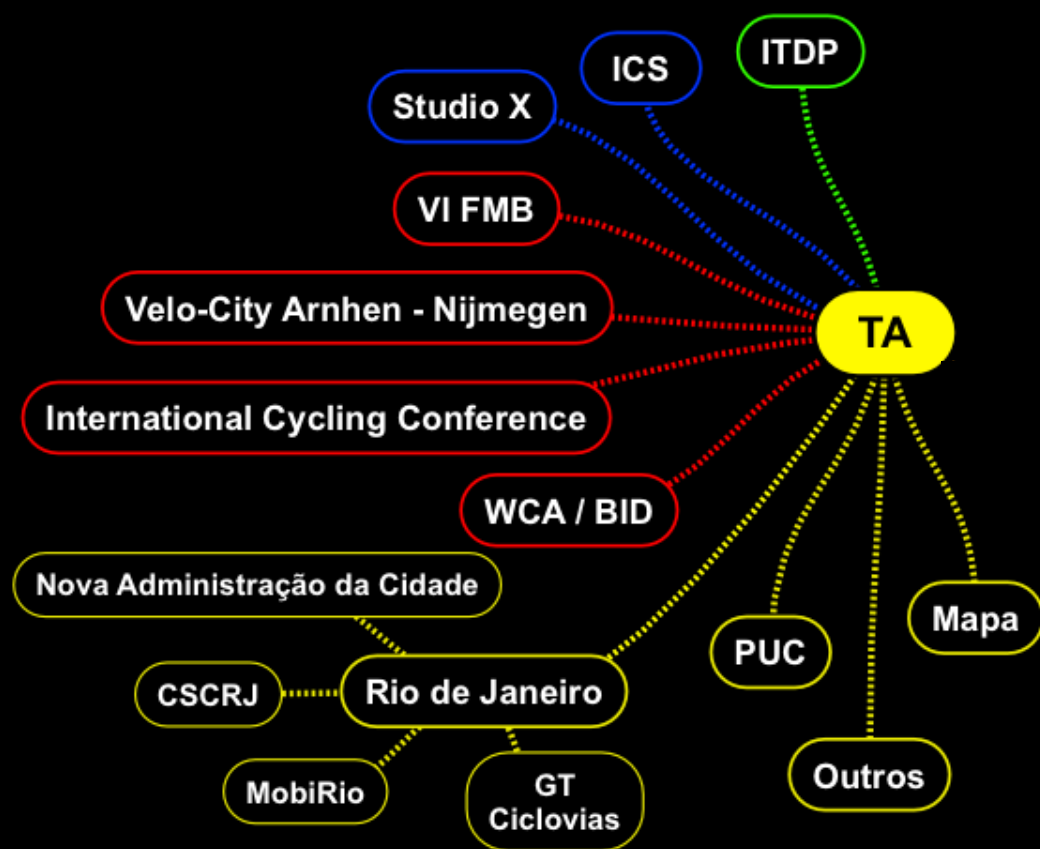


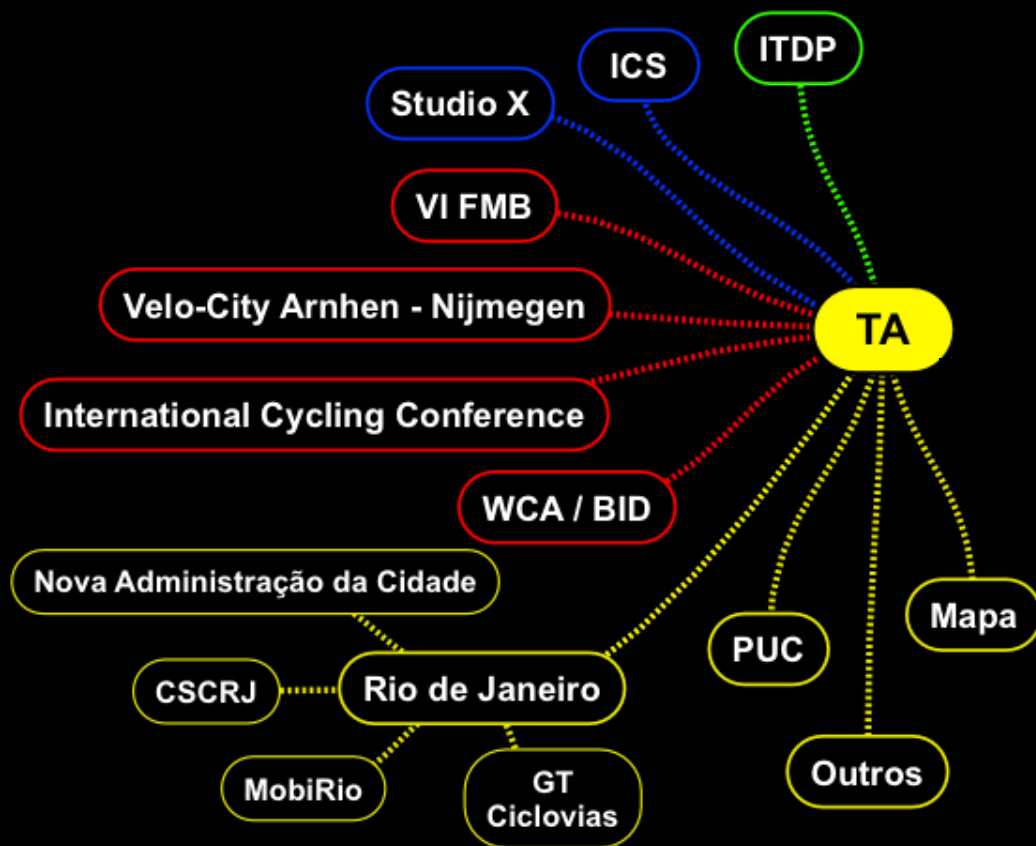


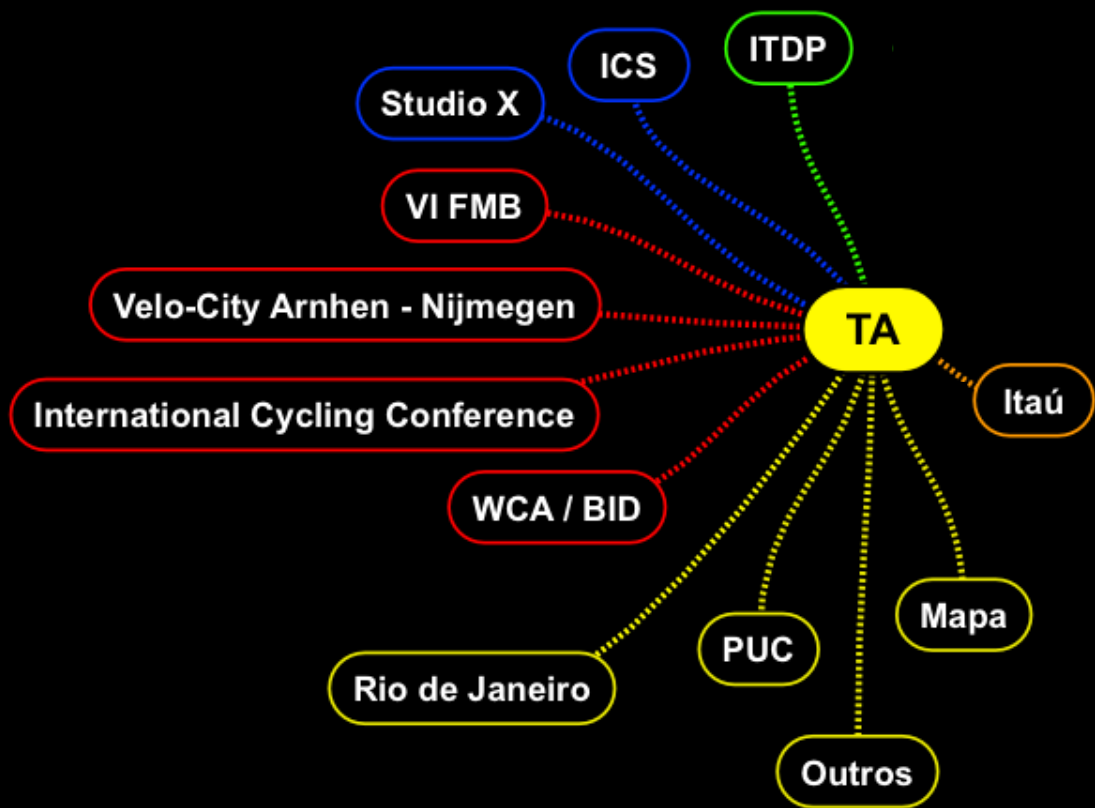


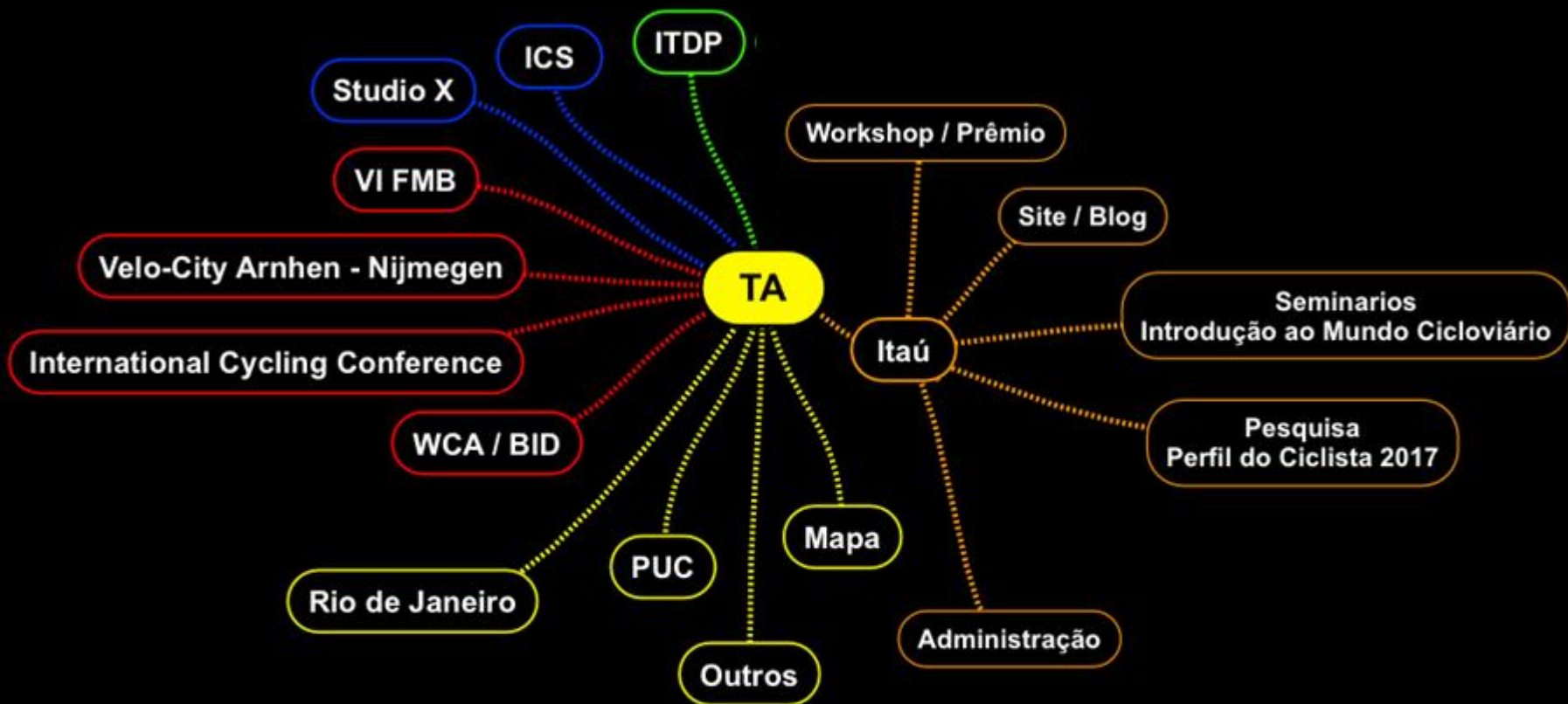


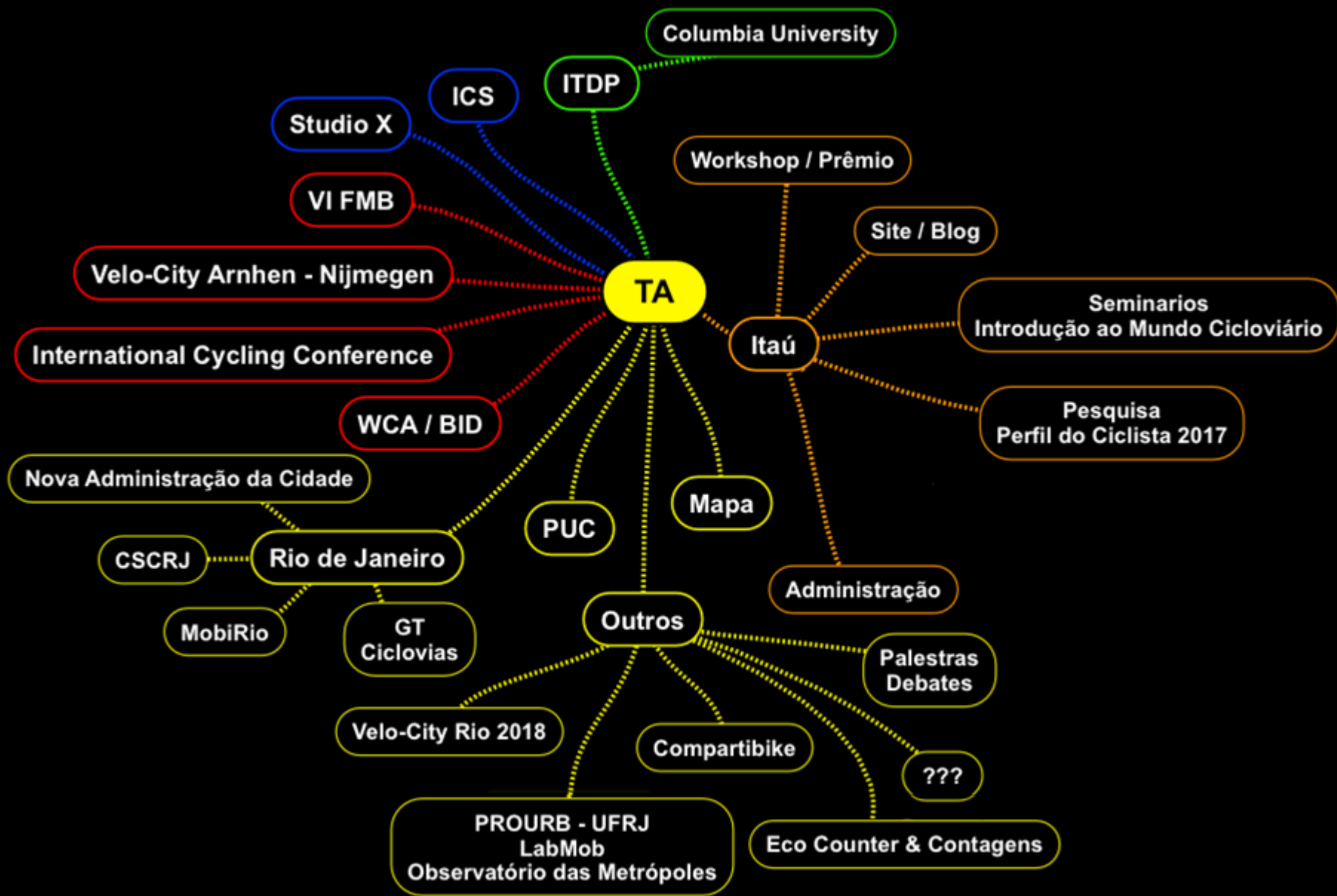


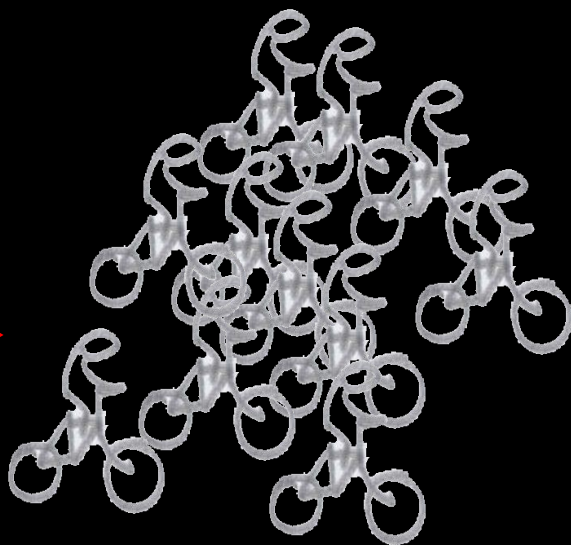














Obrigado!



**CYCLING
VISIONARIES
AWARDS**



www.ta.org.br

