

MOBILIDADE URBANA

Curitiba se destaca por plano cicloviário e está entre as cidades mais agradáveis para pedalar



Prefeitura efetiva bicicleta como modal oferecendo mais opção para a comunidade

Ao longo da atual gestão, a Prefeitura Municipal de Curitiba investiu na implantação do novo Plano Estratégico Cicloviário elaborado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

O Plano Estratégico Cicloviário é um marco de humanização dos espaços públicos, atendendo os anseios de parte da população que tem na bicicleta um meio de locomoção para o trabalho, estudo e lazer, ou ainda a utiliza para a prática desportiva. Desde que foi lançado, em setembro de 2013 o Plano Estratégico Cicloviário já atuou sobre mais de 75 km de estruturas cicloviárias, isso representa mais da metade implantada em Curitiba ao longo de 30 anos.

Ao criar mecanismos para favorecer o deslocamento cicloviário com segurança, a Prefeitura Municipal efetiva a bicicleta como um modal de transporte oferecendo mais uma opção para a comunidade. Além disso, é reforçado o caráter de multimodalidade que o município busca consolidar.

Foram implementadas ciclovias que são espaços exclusivos para fluxo de bicicletas. Há uma separação física (mureta, meio-fio, grade, blocos de concreto) isolando os ciclistas dos demais veículos. Por isso, diz-se que a ciclovia é segregada.

Ciclofaixas nada mais são que faixas exclusivas para bicicletas, no mesmo nível da via de

tráfego dos veículos automotores; Ciclorrotas são vias de tráfego comum e de baixo movimento com sinalização horizontal e vertical alertando para a presença de ciclistas. Veículos motorizados e bicicletas compartilham o mesmo espaço, com preferência para os ciclistas. Existe uma indicação de redução de velocidade, em relação às vias normais, obrigando os motoristas a dirigir mais devagar; Passeio compartilhado é um espaço totalmente isolado (segregado) do tráfego de veículos onde ciclistas e pedestres compartilham a mesma área e o mesmo espaço. Nesse caso, o pedestre tem a preferência sobre as bicicletas.

Outra premissa fundamental é tornar o ciclista visível para as pessoas, em especial para os motoristas. “Como a bicicleta é pequena, quase não ocupa espaço na via e não faz barulho, acaba passando despercebida. É preciso que a comunidade se habitue a enxergar o ciclista e a respeitá-lo como integrante do trânsito. O ciclista é bom até para quem não gosta ou não sabe pedalar, pois cada bicicleta a mais no trânsito representa um carro a menos”, destaca o arquiteto Sérgio Póvoa Pires, presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), órgão responsável pelos projetos cicloviários da cidade.

Com o plano, as vias e calçadas de Curitiba passaram por melhorias. Até o momento, a

atual administração já atuou sobre 74,07 km de estruturas cicloviárias, sendo 6,85 km de vias requalificadas, 9,8 km de estruturas cicláveis independentes (não conectadas à malha cicloviária, representadas por calçadas pavimentadas que têm a função de passeio compartilhado) e 57,42 km de estruturas cicláveis conectadas à malha que forma a rede cicloviária da cidade.

CURITIBA ENTRE AS DEZ CIDADES DO MUNDO MAIS AGRADÁVEIS PARA SE PEDALAR

Segundo uma lista feita pelo site norte-americano Mother Nature Network (MNN), que publica notícias e textos relacionados ao meio ambiente e questões de responsabilidade social, a capital paranaense é a única cidade latino-americana ser relacionada pelo site. As outras são Portland (Estados Unidos), Minneapolis (Estados Unidos), Copenhague (Dinamarca), Amsterdã (Holanda), Perth (Austrália), Kyoto (Japão), Kaohsiun (Taiwan), Berlim (Alemanha) e Montreal (Canadá).

A seleção levou em consideração diversos fatores, como a qualidade da infraestrutura para bicicletas e o respeito dos motoristas em relação aos ciclistas. Para o município, o destaque é o

Plano Estratégico Ciclovitário da atual gestão para unir os parques urbanos através de vias cicláveis, a construção de bicicletários em terminais de ônibus e a lei municipal que destinou 5% das áreas residenciais e comerciais para estacionamento de bicicletas e motos.

Fonte: Assessoria de Comunicação
IPPUC



Urban mobility

Curitiba stands out for cyclings plan and is among the most pleasant cities to ride a bike

The city hall states the bicycle as modal, offering more choice for the community

During the current administration, the Curitiba City Hall invested in the implementation of the new Cycling Strategic Plan prepared by the Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC (Institute of Research and Urban Planning of Curitiba).

The Cycling Strategic Plan is a framework for humanization of public spaces, meeting the yearnings of the population that has the bicycle as a mean of transportation for work, study and leisure, or to use for sports. Since it was launched in September 2013 the Cycling Strategic Plan has worked on over 75 km of cycling structures, it is more than half located in Curitiba over 30 years.

To create mechanisms to promote the bicycle rides safely, the city hall effective the bicycle as a mode of transport offering another option for the community. Moreover, it strengthened the character of multimodality that the city searches to consolidate.

Bike paths have been implemented exclusively for bicycles flow. There is a physical separation (short wall, curb, railing, concrete blocks) isolating cyclists from other vehicles. Therefore, it is said that the bike path is secreted.

Lanes are nothing but dedicated tracks for bicycles, at the same level of traffic roads to the motor vehicles; Ciclorrotas (bicycle routes) are common traffic routes and of low movement with horizontal and vertical signs warning of the presence of cyclists. Motor vehicles and bicycles share the same space with a preference for cyclists. There is a speed reduction indication, additional to the conventional way, forcing motorists to drive slower; Shared ride is a completely isolated space (segregated) of vehicle traffic where cyclists and pedestrians share the same area and the same space. In this case, the pedestrian is preferred on bicycles.

Another fundamental premise is to make the rider visible for people, especially for drivers. “As the bike is small, hardly takes up space on the track and makes no noise, it is unnoticed. It takes the community to get used to seeing the cyclist and respect him as a member of transit. The cyclist is good even for those who do not like or do not know cycling because each bike represents one less car in the traffic”, says the architect Sérgio Póvoa Pires, president of the

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC (Institute of Research and Planning of Curitiba Urban), organ responsible for Cycling projects in the city.

With the plan, Curitiba ways and sidewalks underwent improvements. So far, the current administration has acted on 74.07 km of cycling structures, with 6.85 km of reclassified roads, 9.8 km of bike lanes structures independent (not connected to the cycling network, represented by paved walkways that have the function of shared ride) and 57.42 km of cycle structures connected to the mesh that forms the cycle network in the city.

Curitiba among the ten nicer cities in the world to ride a bike

According to a list compiled by the US website Mother Nature Network (MNN), which publishes news and texts related to the environment and social responsibility issues, the capital of Pará is the only Latin American city to be connected by the site. The others are Portland (USA), Minneapolis (USA), Copenhagen (Denmark), Amsterdam (Netherlands), Perth (Australia), Kyoto (Japan), Kaohsiun (Taiwan), Berlin (Germany) and Montreal (Canada).

The selection took into account several factors such as the quality of infrastructure for bicycles and the respect of the drivers towards cyclists. For the city, the highlight is the current management of the Cycling Strategic Plan to unite the city parks through the cycle routes, the construction of bike racks at bus terminals and bylaw which allocated 5% of residential and commercial areas for bicycle parking and bikes. **Source:** Press Office IPPUC.