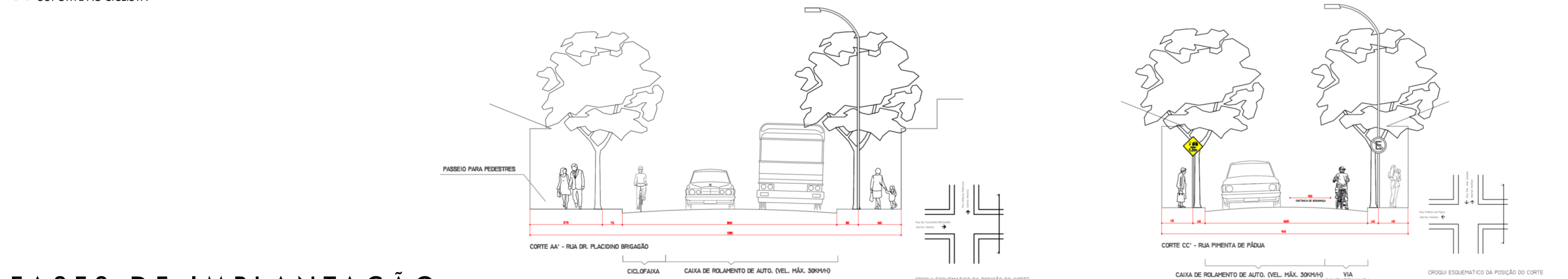
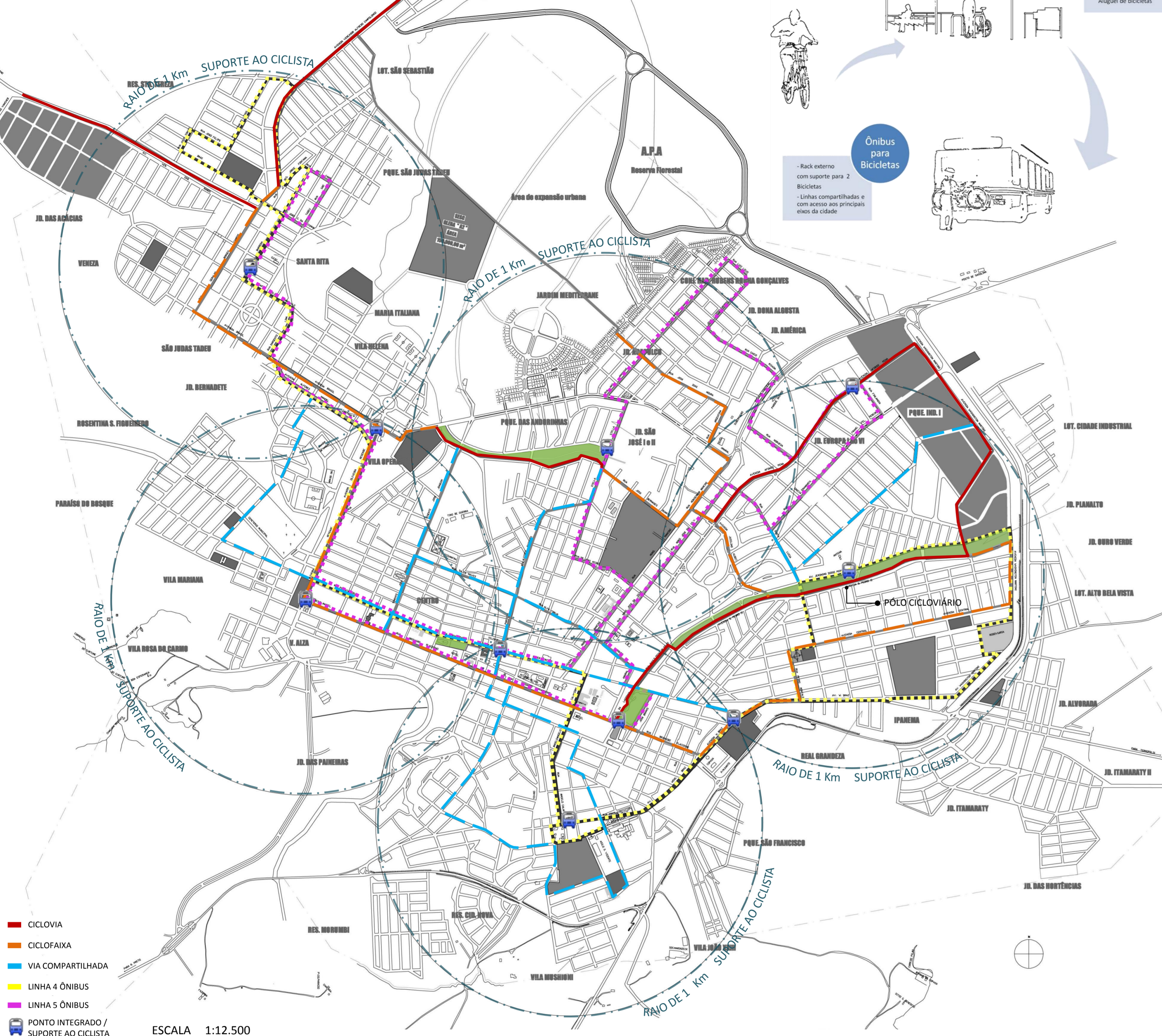
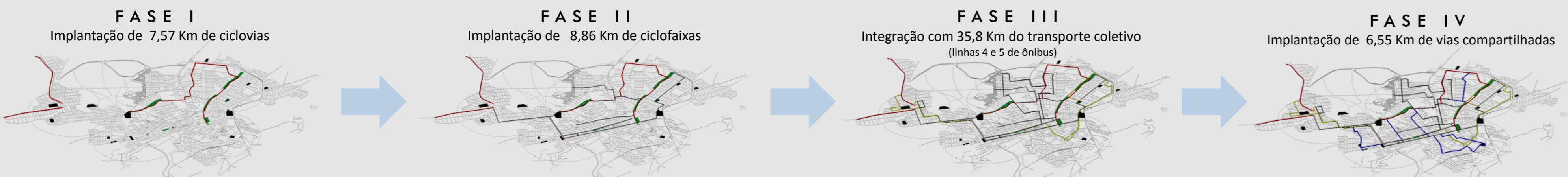


# REDE CICLOVIÁRIA - SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO -



## FASES DE IMPLANTAÇÃO



## 1. OBJETIVOS

O presente projeto adotou e aplicou em seu desenvolvimento aspectos que tem por objetivos principais a garantia de espaços privilegiados e seguros às viagens ciclistas do município de São Sebastião do Paraíso. Para isso, foi elaborada uma rede cicloviária integrada ao sistema de transporte coletivo que atendesse às novas soluções que abrangem as atuais discussões da mobilidade urbana contemporânea.

## 2. CONCEITUAÇÃO

Podemos separar os espaços cicloviários em 3 categorias: a-) os compartilhados; b-) os parcialmente segregados; c-) os totalmente segregados. No primeiro caso destacamos a via pública e o passeio compartilhado; no segundo encontramos a ciclofaixa e o passeio separado; e no último caso se situa a ciclovia. Tomando por base essas definições realizou-se uma leitura dos mapas de uso e ocupação do solo, linhas de transporte público, topografia e levantamento fotográfico, a fim de se estabelecer o lançamento da rede cicloviária com intervenções aplicáveis condizentes à realidade do município de São Sebastião do Paraíso, aliando exequibilidade técnica e econômica em sua execução.

## 3. ESPAÇOS CICLOVIÁRIOS

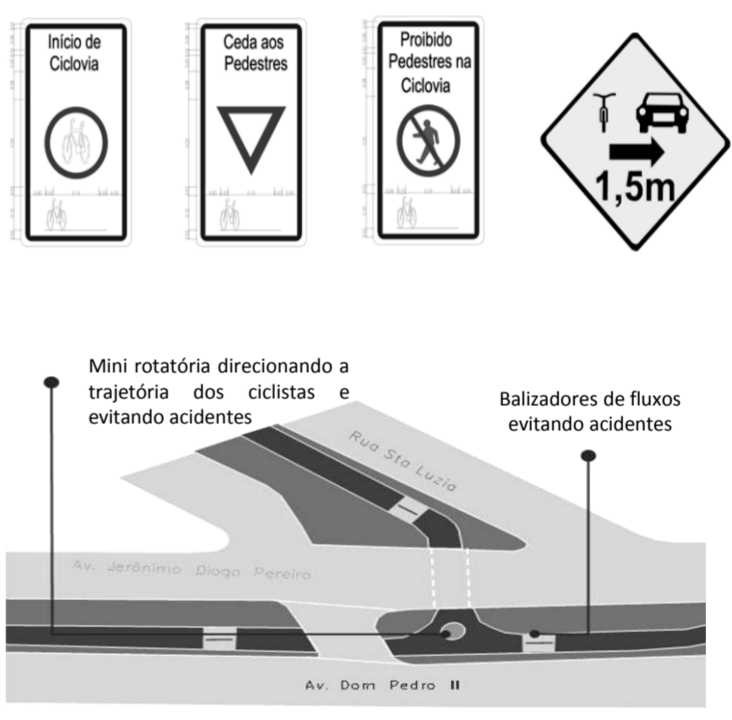
**3.1 Vias compartilhadas**  
O limite máximo de velocidade a ser aplicado para os automóveis em vias de uso compartilhado deve ser de 30km/h. Sua adoção ocorre, em nosso caso, na via Pimenta de Pádua cuja dimensão de 6 metros de largura não permite inclusão de um espaço exclusivo para bicicletas em detrimento do tráfego de veículos motorizados (ver perfil). O compartilhamento ocorre em nossa rede, também nas vias situadas em bairros residenciais e de menor fluxo.

**3.2 Ciclofaixas**  
A ciclofaixa é a forma de organização de espaço cicloviário que apresenta maior viabilidade econômica para ser implementada. Em São Sebastião do Paraíso há poucas vias com áreas disponíveis para acréscimos laterais ao viário construído. Neste sentido a ciclofaixa aparece como solução adequada em vias como a rua Dr. Placidino Brigagão, cuja dimensão não ultrapassa os 8 metros de largura (ver perfil).

**3.3 Ciclovias**  
A ciclovia constitui a infra-estrutura mais privilegiada à circulação das bicicletas. No entanto, para que seja implantada ela precisa de espaços laterais nas vias existentes, de áreas generosas nas calçadas ou de canteiros centrais com razoável largura das avenidas. Em nossa rede as ciclovias se encontram nos setores dos parques lineares e nas vias mais largas do município.

## 4. SINALIZAÇÃO

Vias bem sinalizadas são fundamentais para garantir viagens seguras e precisas aos ciclistas. Para a sinalização horizontal destacamos a pintura de bordo; a marca da bicicleta no piso, identificadora de via ciclável; faixa vermelha na área de cruzamentos sobre vias de tráfego motorizado.



## 5. INTERSEÇÕES

O cruzamento entre vias e ciclovias deve ser o mais direto e menor possível. No encontro de duas vias ciclistas, deve ser criada uma mini rotatória como forma de induzir o ciclista a um posicionamento mais direcionado na sua trajetória, evitando acidentes. Em situações onde é grande o fluxo de veículo e não existe a presença de pedestres ou travessia destinada a eles, são utilizadas cercas balizadoras na ciclovia.

## 6. A REDE CICLOVIÁRIA

Foi elaborada uma rede que garantisse a circulação de espaços seguros aos ciclistas, em razão da velocidade ou devido à intensa presença de veículos motorizados. Esta segurança foi associada ao tratamento dos cruzamentos com sinalização adequada, para orientar os motoristas quanto à presença dos ciclistas, sinalização vertical ao longo das vias, assim como faixas laterais indicando espaços especiais à circulação de ciclistas. No plano estratégico da rede, foram lançadas rotas que consideram os principais eixos conectores entre as diferentes zonas do município, permitindo o acesso dos equipamentos de lazer, cultura e ensino.

**6.1 Pontos de Suporte ao Ciclista**  
Delimitou-se no raio de 1km de influência pontos de suporte, que contém espaços para aluguel de bicicletas, estacionamento e descanso. Esses pontos permitem a integração com o transporte público garantindo uma alternativa de mobilidade urbana aos ciclistas. Os ônibus das linhas 4 e 5 serão adaptados com racks especiais em frente ao veículo para embarque de bicicletas.

**6.2 Possibilidade de Integração entre Bicicletas e Transporte Público**  
- Uso da bicicleta no início ou no fim na viagem principal, conectando aos locais de embarque dos sistemas de transporte público.  
- Uso da bicicleta para a microacessibilidade, através de sistema de aluguel, servindo de apoio aos sistemas de transporte público.  
- O uso da bicicleta no percurso total, utilizando-a de forma embarcada no sistemas de transporte público.

**6.3 O Pólo na Rede**  
Seu sistema de locação de bicicletas está conectado com os demais pontos de suporte ao ciclista. O usuário terá disponível 20 bicicletas para aluguel. Há duas formas de devolução da bicicleta: nos pontos de suporte ao ciclista espalhados pela cidade ou no mesmo local de início da viagem. Para a locação das bicicletas o cidadão de S. Sebastião do Paraíso deverá ser cadastrado.



Via compartilhada: rua Pimenta de Pádua com sinalizações verticais e horizontais. Limite de velocidade de 30km/h.



Ciclovia: área de passeio da Lagoinha compartilhada entre pedestres e ciclistas. Sinalização aos ciclistas e pedestres.



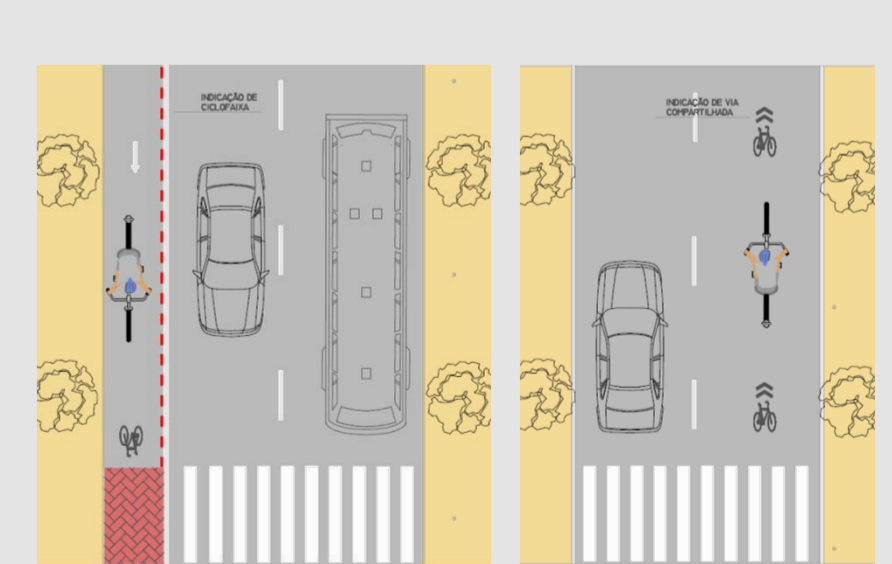
Ponto de Ônibus integrado com Rede Cicloviária: espaço destinado para embarque, aluguel e estacionamento de bicicletas.



Ciclofaixa: Av. Oliveira Resende com espaço parcialmente segregado para ciclistas. Linhas de bordo delimitam a ciclofaixa.



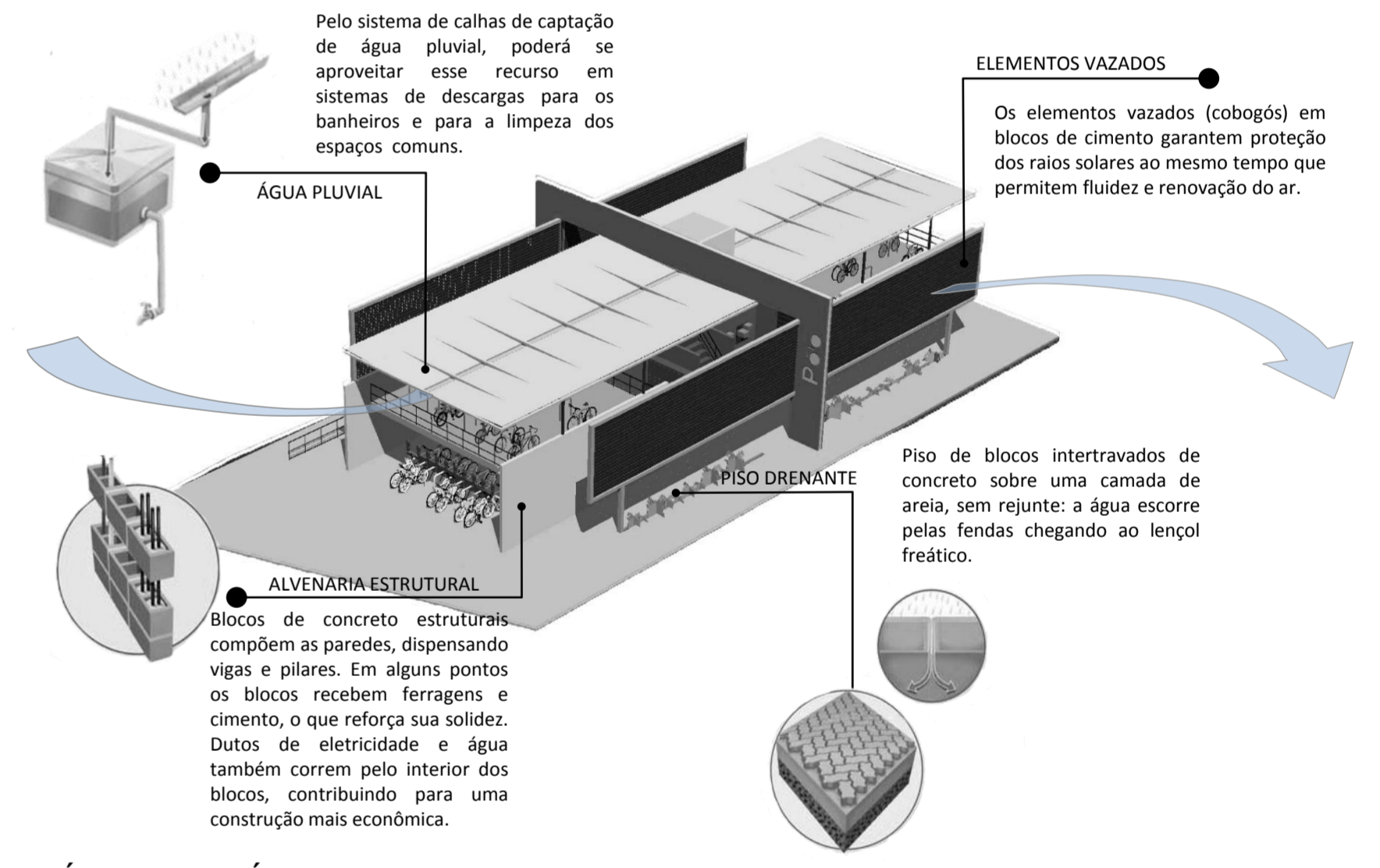
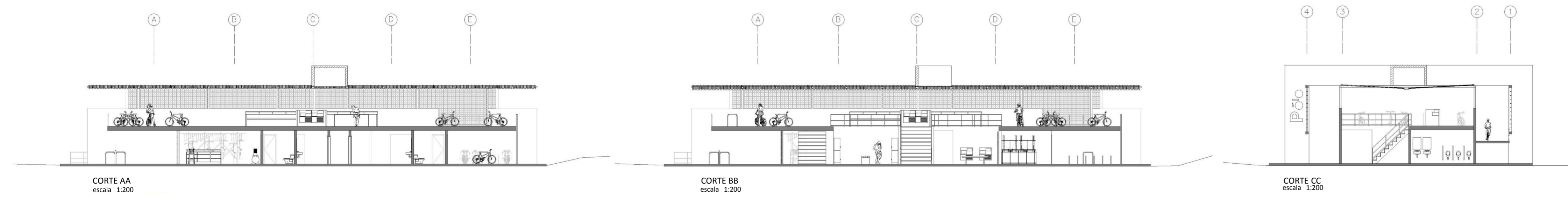
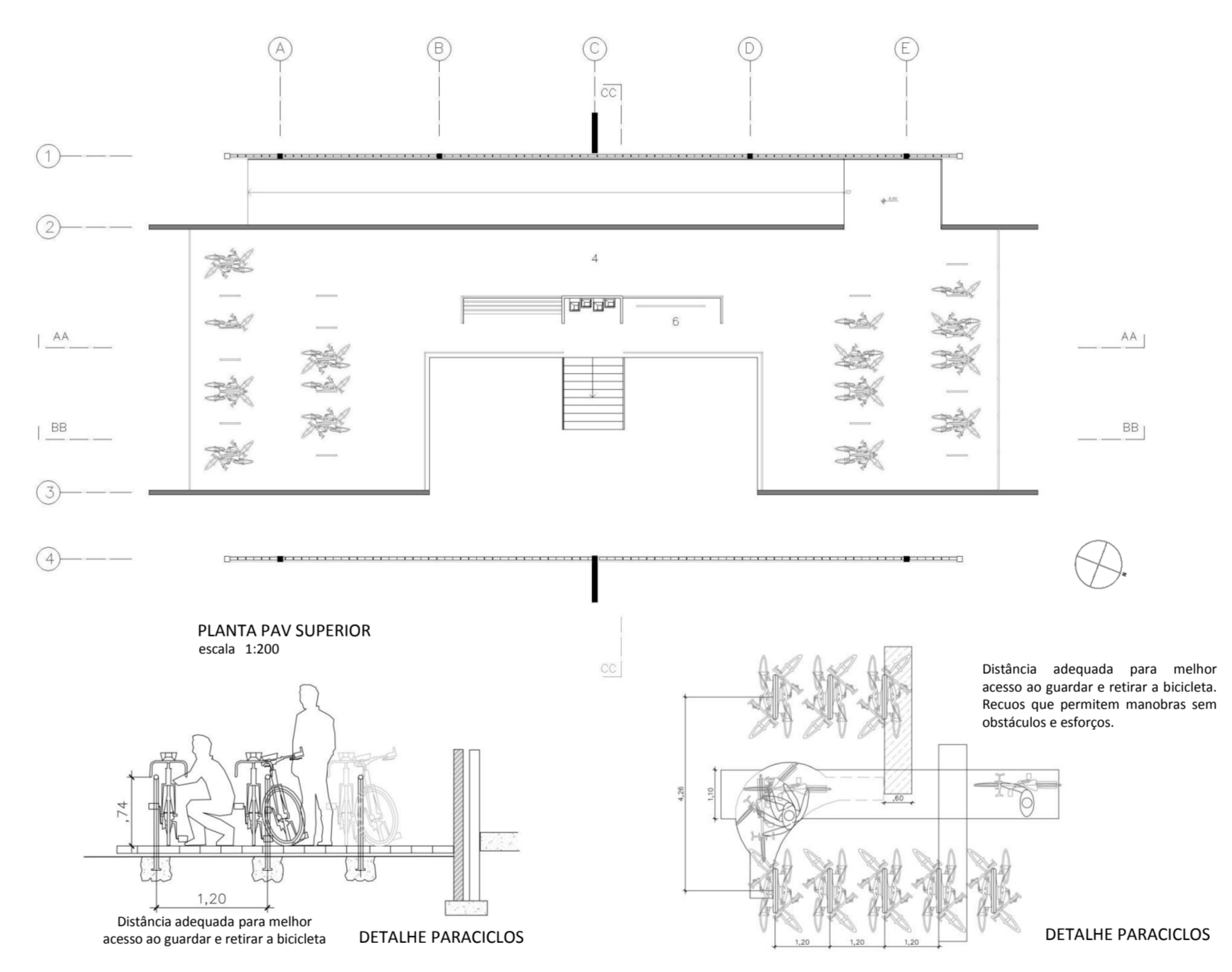
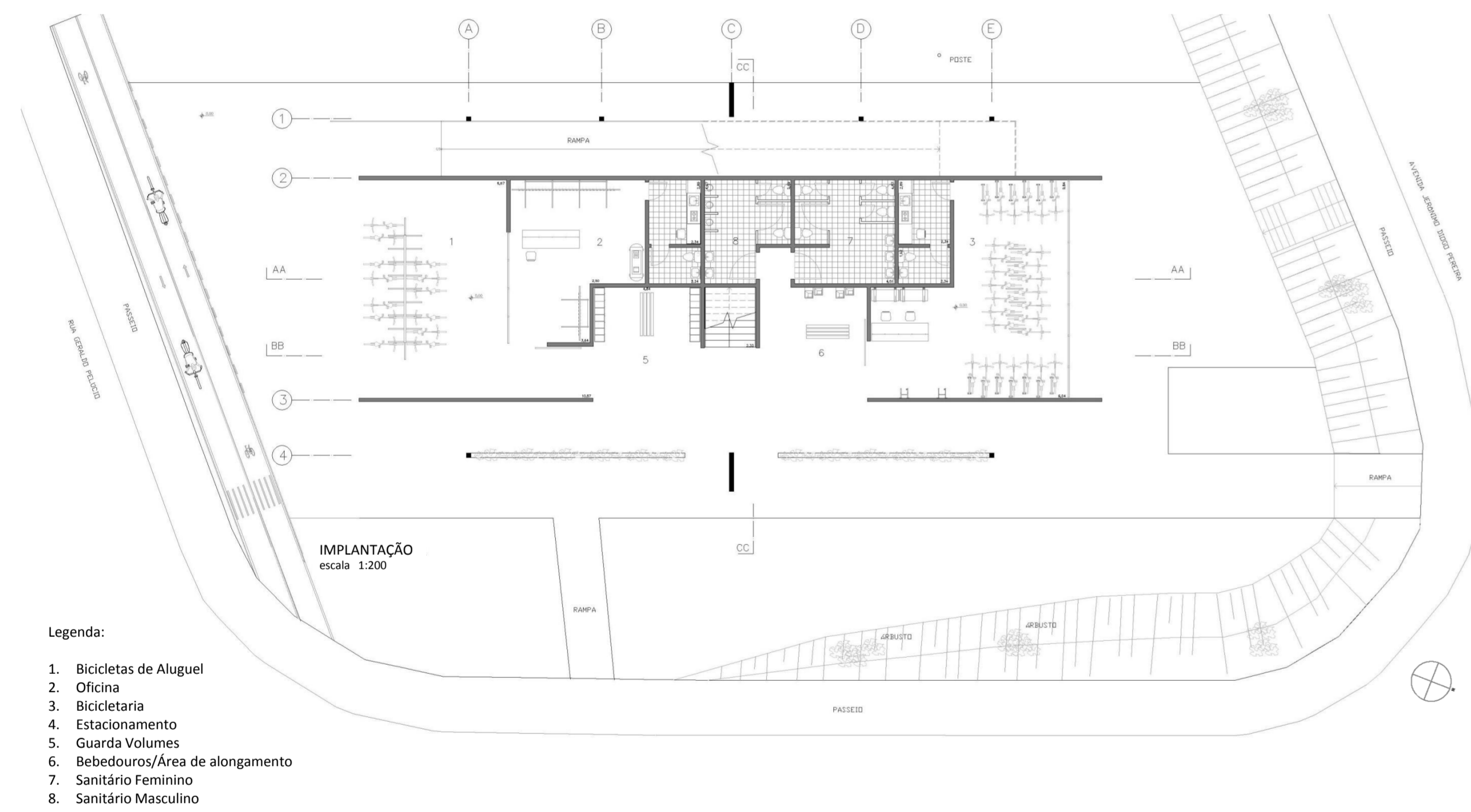
Ciclofaixa: rua Dr. Placidino Brigagão com espaço parcialmente segregado para ciclistas. Linhas de bordo delimitam a ciclofaixa.



Esquemas em planta da Dr. Brigagão Placidino com ciclofaixa e rua Pimenta de Pádua com via compartilhada.

## Prêmio Soluções para Cidades 2011 - Cidades Cicláveis

PROMOÇÃO: Associação Brasileira de Cimento Portland. ORGANIZAÇÃO: Instituto de Arquitetos do Brasil Departamento de São Paulo. PRANCHA: 1/2. 001



**PÓLO CICLOVIÁRIO**

**1. Partido**  
O partido adotado foi uma lâmina única, posicionada transversalmente ao eixo do parque linear, sendo permeável e acessível ao fluxo de bicicletas provenientes da ciclovia localizada à sua frente. Na parte superior se encontra o espaço coberto destinado ao estacionamento de bicicletas, que oferece uma área para alongamentos e descanso com bebedouro, tendo seu acesso por uma rampa em *steel/deck* com tratamento anti deslizante. No nível do parque estão instalados os espaços para aluguel de bicicletas próximos à ciclovia. A oficina, o guarda volumes, os sanitários e a bicicletaria encontram-se no mesmo nível garantindo melhor circulação e maior acessibilidade aos usuários.

**2. Estrutura**  
Uma estrutura simples e delgada à base de cimento e concreto, composta por pórticos contraventados. Pilares descarregam o peso da cobertura nas paredes de alvenaria, que por sua vez são estruturais.

**3. Técnicas Sustentáveis**  
No eixo longitudinal de simetria da estrutura nota-se uma viga calha que coleta a água pluvial, que posteriormente é tratada e enviada à caixa d'água superior. Esta água pode ser utilizada para a limpeza e descargas do Pólo. Os elementos vazados (cobogós) permitem uma iluminação natural controlada e uma ventilação cruzada que protege e resfria a alvenaria. O piso com blocos intertravados de concreto é permeável, permitindo que a água chegue até o lençol freático.



<b>Prêmio Soluções para Cidades 2011 - Cidades Cicláveis</b>		PRANCHA	<b>2/2</b>
PROMOÇÃO	ORGANIZAÇÃO		
		Associação Brasileira de Cimento Portland	Instituto de Arquitetos do Brasil Departamento de São Paulo
			<b>001</b>