

---

# Ruas para resposta e recuperação da pandemia

---



Global  
Designing  
Cities  
Initiative

# Prefácio

---

Até pouco tempo atrás, reivindicar espaço dos carros nas ruas e destiná-lo para pedestres e ciclistas era considerado um ato radical, quase revolucionário. Hoje, as ruas focadas nas pessoas constituem uma prática global recomendada e comprovada e a resposta de primeira linha para os departamentos de trânsito e transporte público durante a crise da COVID-19, de Berlim a Bruxelas e Bogotá e de Minneapolis à Cidade do México e Milão.

Este é um momento histórico em que as cidades podem mudar de rumo. Pode haver opções limitadas de mobilidade, pois a crise reduziu o volume de tráfego e a oferta de transporte público, e as pessoas abrigam-se em casa. Mas essas faixas vazias oferecem novas possibilidades para as pessoas usarem as ruas em viagens essenciais e atividades saudáveis no momento, e formam o esboço das futuras cidades que precisamos construir. Criar ruas seguras e adequadas para caminhar, além de opções para se locomover, são essenciais durante a resposta inicial à crise e também para alcançar uma recuperação econômica de longo prazo que seja equitativa, sustentável e duradoura.

Os departamentos de trânsito e transporte público em todo o mundo estão liderando a resposta com passos ousados, criativos e rápidos para remodelar as ruas e usar seus ativos existentes de maneira diferente. Este documento reflete a vasta produção desses funcionários públicos incansáveis durante um período incrivelmente difícil e, muitas vezes, com grandes riscos pessoais, e fornece a orientação oportuna de que prefeitos, líderes e planejadores de todo o mundo precisam decidir seus próximos passos. O uso adaptativo das ruas pode conduzir a resposta e a recuperação globais a essa crise, mantendo as pessoas seguras e em movimento, mantendo as cidades unidas.

## Janette Sadik-Khan

Presidente da Associação Nacional de Oficiais de Transporte da Cidade

Dirigente, Associados da Bloomberg

# Introdução

---

Em poucas semanas, grande parte do mundo que conhecemos mudou. A pandemia da COVID-19 alterou radicalmente a maneira como a maioria das pessoas vive o dia a dia com grandes mudanças na maneira como nos movemos no mundo, como obtemos mantimentos e comida, se saímos de casa, para onde vamos, quem vemos e o que somos. O requisito de “distanciamento social ou físico”, mantendo pelo menos 2 metros de distância entre as pessoas, com reduções ou proibições significativas de reuniões e multidões, combinado com o que sabemos hoje sobre a transmissão desse coronavírus e sua maior comunicabilidade em ambientes internos, requer que realoquemos nossas ruas e calçadas para uso público durante esta crise e para o futuro.

**A necessidade é agora.** Cidades em todo o mundo estão trabalhando em tempo real para lidar com o terrível número de mortes da COVID-19 e seus devastadores impactos econômicos e sociais. Para atender às nossas necessidades imediatas de saúde e traçar um curso seguro para permitir a abertura de empresas, instituições e serviços, as cidades estão inovando e se adaptando. Elas estão mudando suas ruas ao longo dos dias para ajudar os moradores a se manterem seguros em tempos de crise e preparar pessoas e sociedades para a recuperação da saúde, social e econômica que vem pela frente. Essas práticas emergentes de transporte e desenho de ruas estão na linha de frente da defesa das cidades contra esse coronavírus, essencial para evitar futuros surtos e parte integrante da nossa resposta total à saúde pública.

Os impactos da COVID-19 são vastos e durarão. Como as cidades ao redor do mundo estão observando, mudar nossas ruas agora, mudando a forma como o espaço é alocado ou compartilhado e quais usos são priorizados, é uma ferramenta essencial para mitigar os impactos de mortalidade, saúde, econômico e social da COVID-19. À medida que nos recuperamos, devemos continuar alinhando as estratégias de desenho e recuperação de ruas para garantir que as desigualdades e os desafios existentes que esse vírus está ampliando não sejam exacerbados no mundo que construiremos nos próximos meses e anos.

## Sobre este documento

Este documento agrega e sintetiza práticas emergentes em transporte e desenho de ruas em resposta à pandemia da COVID-19. Ele destaca as iniciativas atuais das cidades para reorganizar as ruas a fim de melhor gerenciar essa crise e apoiar a recuperação econômica. Este recurso em evolução não é uma lista completa de opções, nem é moldado para as necessidades de uma comunidade específica; toda cidade deve avaliar o contexto e a necessidade local, bem como a trajetória da pandemia na comunidade, para informar uma estratégia de resposta e implantação.

Essas práticas emergentes são organizadas em fichas de implantação independentes. Para ajudar as cidades a inovar rapidamente, serão divulgadas fichas adicionais à medida que forem desenvolvidas, e esse recurso será atualizado e expandido continuamente nas próximas semanas e meses, com base nas práticas em evolução.

Este recurso foi financiado por **Bloomberg Philanthropies** e desenvolvido por **NACTO + GDCI**, com o apoio de **Bloomberg Associates**, **Street Plans** e **Sam Schwartz Consulting**.





---

# Ruas para **resposta**

# Ruas para **recuperação**

---

# Repensando as ruas em um período de distanciamento físico

Em uma época em que somos obrigados a manter um distanciamento físico para proteger a saúde pública, as ruas precisam mais do que nunca estar adaptadas.

As ruas devem ser configuradas para que as pessoas possam se **mover com segurança** pela cidade. As necessidades de mobilidade dos trabalhadores essenciais são fundamentais; precisamos garantir que as pessoas que prestam assistência médica, fornecem alimentação e serviços, que permitem que a maioria de nós fique em casa, possam se mover com segurança e eficiência. À medida que passamos lentamente da crise para a recuperação, nossas ruas devem oferecer opções melhores e mais seguras para todos. Configurar nossas ruas para favorecer os deslocamentos a pé, de bicicleta e o transporte público será essencial para nossa recuperação econômica. Essas políticas são fundamentais para garantir que nossas ruas não fiquem congestionadas e que possamos dar continuidade a iniciativas para reduzir as mortes no trânsito e as emissões de gases de efeito estufa.

No entanto, como a COVID-19 deixou claro, nossas ruas propiciam mais do que apenas movimento. Em todo o mundo, as ruas estão oferecendo espaço para que as pessoas possam ter **acesso a comida e serviços essenciais**. Nossas ruas proporcionam locais para filas fora de mercearias, supermercados e atividades comerciais essenciais. À medida que as restrições são suspensas, especialmente antes da contenção completa da doença ou do desenvolvimento de uma vacina, as ruas podem proporcionar espaço para

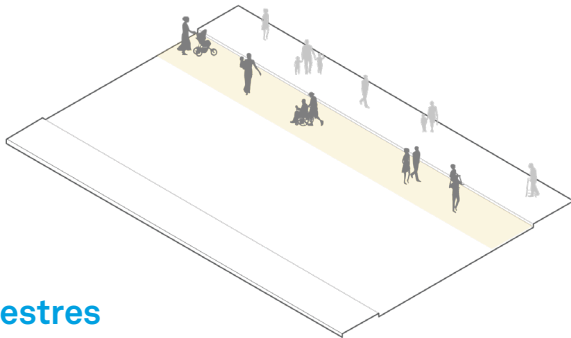
restaurantes, vendedores e lojas para atender os clientes ao ar livre, e para escolas e creches retomarem as aulas, permitindo que as empresas reabram e mais pessoas voltem, com segurança, ao trabalho.

Nossas ruas são fundamentais para nossa **saúde** física, mental e imunológica. Nas cidades de todo o mundo, as ruas são locais de alívio ao ar livre essencial para pessoas sem quintal ou varanda. As ruas são ferramentas fundamentais em uma abordagem de redução de riscos à saúde pública que cria espaço para as pessoas se exercitarem e brincarem nas proximidades de suas casas e fornecem os recursos necessários para o cumprimento realista das diretrizes de distanciamento físico. Quando a primeira onda dessa pandemia diminuir, as políticas que vislumbram as ruas como espaços públicos podem ajudar as pessoas a se reunirem com segurança e a reduzir os acidentes de trânsito e mortes que ocorrerão com o aumento do uso de veículos.

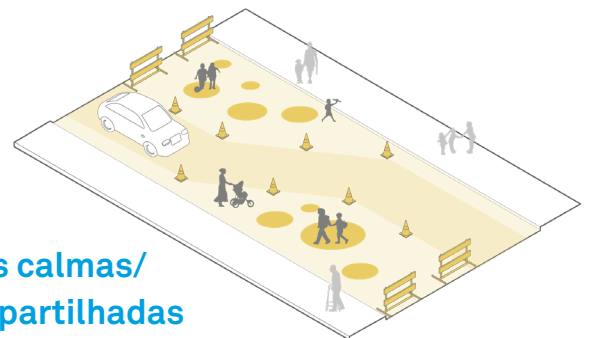
Por fim, as ruas da era COVID-19 oferecem espaços para os **serviços sociais** que permitirão que as cidades reabram com segurança mais cedo. As ruas oferecem espaço para instalações médicas e de teste itinerantes e pontos de distribuição de alimentos e água potável. As ruas oferecem espaço para pontos de acesso Wi-Fi, para que as crianças possam frequentar a escola remotamente e as pessoas possam trabalhar em casa. Enquanto planejamos a recuperação, as ruas podem ser um local onde nossos apoios sociais, como escolas, bibliotecas, instituições religiosas e culturais, podem retomar com segurança os serviços e programas que as pessoas precisam.

As ruas e cidades que vemos do outro lado da pandemia serão diferentes das que conhecíamos há alguns meses. Como administradores municipais e de transportes, nosso trabalho não é retornar aos padrões desiguais, perigosos e insustentáveis do passado, mas ajudar a moldar um futuro melhor. As ruas que criamos hoje fornecerão a base para nossa recuperação nos próximos anos.

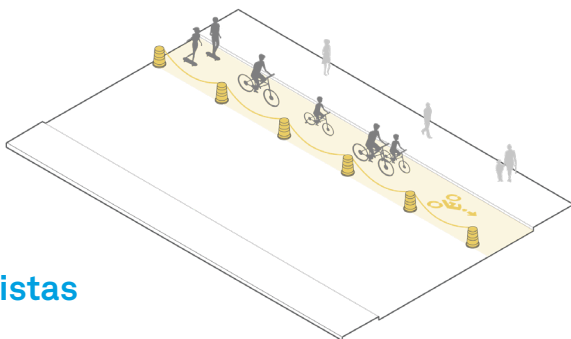
## Pedestres



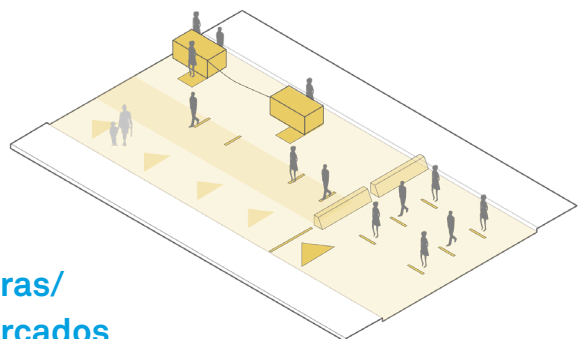
## Ruas calmas/ compartilhadas



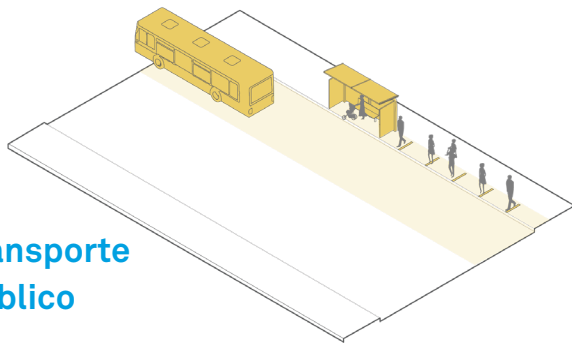
## Ciclistas



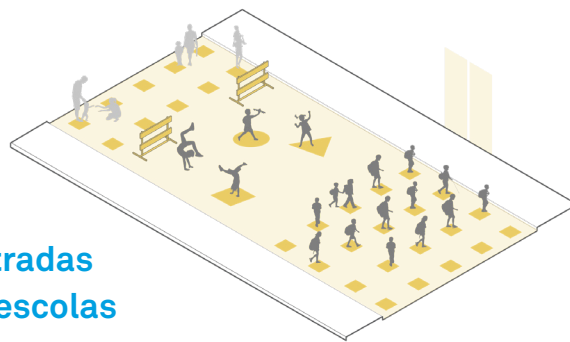
## Feiras/ Mercados



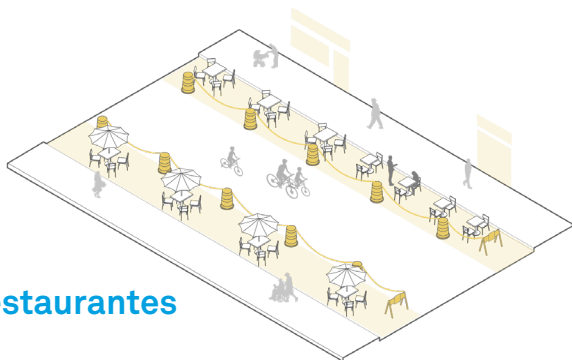
**Transporte público**



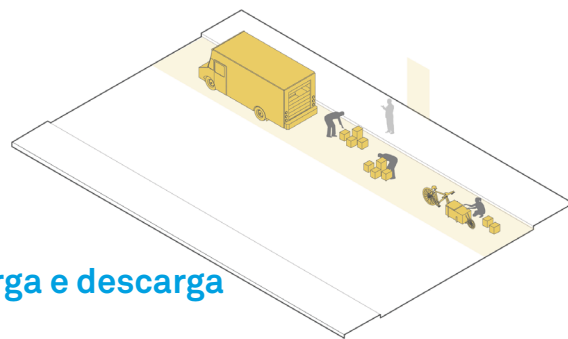
**Entradas de escolas**



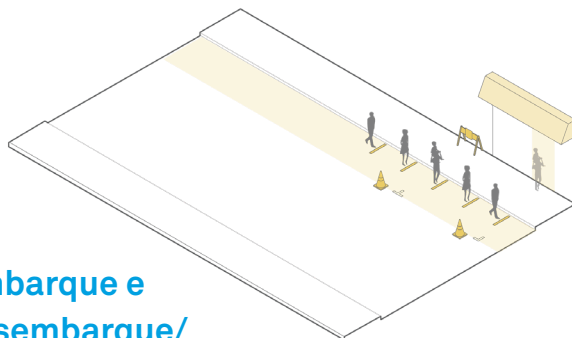
**Restaurantes**



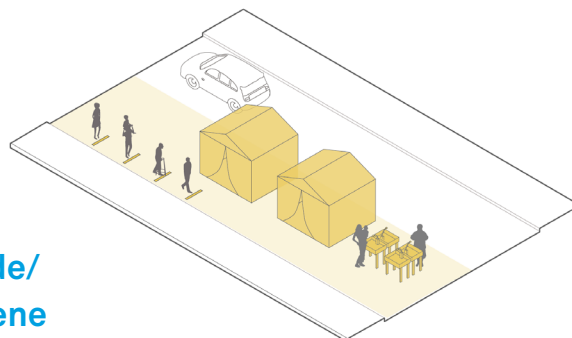
**Carga e descarga**



**Embarque e desembarque/  
Formação de filas**



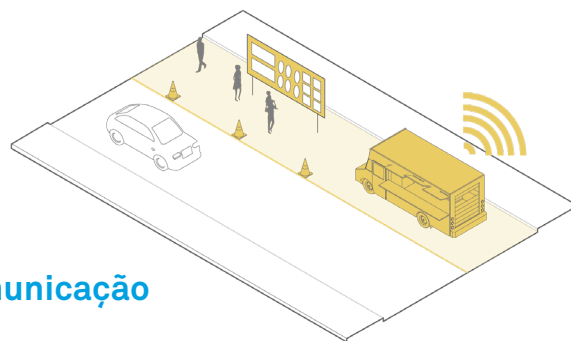
**Saúde/  
Higiene**



**Ruas abertas/  
para recreação**



**Comunicação**



# Princípios orientadores para resposta e recuperação à COVID-19

Dados os impactos graves e agudos da COVID-19, as cidades devem estabelecer princípios para orientar os investimentos e a tomada de decisões. Os princípios de cada cidade devem ser fundamentados no contexto local, histórico e necessidades, e devem ser compartilhados publicamente, assim como entre departamentos e organizações parceiras. Apresentamos abaixo uma **abordagem de exemplo** incluindo seis princípios que podem ser usados para informar as fases contínuas de resposta e recuperação.

## 1 Ajudar primeiro as pessoas mais vulneráveis.

A COVID-19 está ampliando as desigualdades raciais e socioeconômicas existentes e está impactando desproporcionalmente os mais marginalizados da sociedade. Planejadores e tomadores de decisão devem considerar desigualdades sistêmicas, níveis desiguais de risco e exposição e recursos financeiros e sociais díspares disponíveis para seus moradores, além de trabalhar para garantir que o apoio seja prestado primeiro às pessoas que mais precisam.

## 2 Amplificar e apoiar as orientações de saúde pública.

O distanciamento físico é uma estratégia central de saúde pública para reduzir a transmissão e o potencial ressurgimento de surtos da COVID-19. Em particular, aumentar a quantidade de espaços ao ar livre disponíveis para as pessoas pode facilitar o cumprimento das orientações de saúde pública por períodos mais longos, ajudando nas iniciativas para reduzir a propagação do vírus. À medida que as cidades passam para as fases de recuperação de longo prazo, as ruas oferecem oportunidades únicas para promover a saúde pública e melhorar os resultados de saúde para todos.

## 3 Tornar as ruas mais seguras para hoje e amanhã

Especialmente durante os períodos de surto da COVID-19, os trabalhadores essenciais precisam se deslocar e devem poder fazê-lo com segurança. As mudanças emergenciais nas ruas devem garantir que os veículos trafeguem a velocidades seguras, mesmo com menos veículos nas ruas. À medida que as restrições de permanência em casa diminuem, os deslocamentos aumentam. Para garantir que a recuperação não aconteça com impasses esmagadores da economia e o aumento das mortes no trânsito e das emissões de carbono, no momento, as cidades devem priorizar as ruas para transporte público, ciclismo e caminhada.

## 4 Apoiar trabalhadores e economias locais.

Lojas, restaurantes, mercados, escolas e creches são essenciais para a nossa saúde econômica. As taxas de desemprego aumentaram drasticamente e as empresas locais sofreram impactos devastadores. Garantir que as empresas possam reabrir com segurança e que as pessoas tenham oportunidades de emprego é essencial para nossa recuperação geral. À medida que as restrições à saúde pública diminuem, as cidades devem garantir que o desenho das ruas contribua para os objetivos das políticas econômicas, oferecendo espaço para que empresas, escolas e instituições sejam reabertas com segurança. Sem isso, não é possível alcançar uma ampla recuperação econômica.

## 5 Estabelecer parcerias com organizações comunitárias.

A rápida implementação dos projetos, necessária durante emergências, estabilizações e recuperações, requer comunicação aberta e frequente, tomada de decisão transparente com métricas e cronogramas claros, canais estabelecidos para feedback e coordenação regular com as comunidades e grupos comunitários. Garantir a manifestação de uma ampla diversidade de grupos locais de interesse é essencial para o desenvolvimento e implementação do projeto. Os grupos locais podem fornecer informações importantes para garantir que os projetos atendam às necessidades da comunidade, além de ajudar a disseminar informações de maneira mais ampla e profunda do que os canais governamentais típicos.

## 6 Agir agora e adaptar com o tempo.

É necessário agir agora. A adoção de uma abordagem aberta e iterativa ao planejamento de transporte permitirá rápida implantação, implementação em fases, feedback contínuo e correção de rumo que permitirão às cidades responder melhor e mais rapidamente aos futuros surtos de COVID-19. Hoje, as estratégias de produção rápida podem proporcionar melhorias duradouras ao longo da recuperação e mais além. O diálogo regular com grupos locais pode fornecer informações essenciais sobre o funcionamento das iniciativas e o que deve ser modificado ao longo do tempo.

---

## Uma perspectiva de saúde pública

Pessoas de todas as idades, raças e etnias merecem acesso a espaços ao ar livre seguros. Especialmente agora, quando os dados sugerem que as taxas de transmissão da COVID-19 podem ser significativamente mais baixas em ambientes externos do que em ambientes fechados, e quando exercícios seguros e distanciados são incentivados pelas autoridades de saúde pública como parte das iniciativas de resposta à COVID-19, devemos nos esforçar para apoiar nossas comunidades com políticas públicas e desenho urbano que criem oportunidades para resultados saudáveis.

Para reduzir a disseminação e o ressurgimento da COVID-19, além de ajudar as pessoas a gerenciar melhor os riscos pessoais à medida que as sociedades e o comércio reabrem, os governos municipais podem fornecer uma infraestrutura que promova a segurança e a capacidade das pessoas de cumprirem mais facilmente as diretrizes de saúde pública de distanciamento físico. Esses esforços são fundamentais durante a pandemia e no futuro devido aos benefícios excelentes da atividade física para reduzir o risco de doenças cardíacas, melhorar o humor, a saúde mental e o controle de peso, além de benefícios significativos para o sistema imunológico.

Comunidades saudáveis, seguras e equitativas são possíveis—comunidades onde todos que desejam caminhar têm acesso a calçadas bem conservadas, onde ciclistas têm acesso a ciclofaixas dedicadas que fazem parte das malhas viárias da cidade, onde crianças podem brincar na rua e onde os usuários do transporte público podem viajar com segurança e confiabilidade. Essas estratégias podem ser adotadas e implementadas pelos líderes das cidades que encaram a necessidade urgente de mudanças duradouras durante esse período sem precedentes.

**Keshia M. Pollack Porter, PhD, MPH**

Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health

---

# Políticas para as ruas no desenrolar da crise

---

## Aquilo que precisamos de nossas ruas mudará em diferentes momentos durante a crise da COVID-19.

Usaremos nossas ruas de maneira diferente durante os momentos de resposta a emergências à medida que as restrições forem alteradas. As vulnerabilidades estruturais subjacentes em diferentes bairros podem exigir que os governos forneçam serviços mais especializados ou em maior quantidade em algumas áreas do que em outras. As necessidades diferem nas ruas de bairro, com predominância de casas ou apartamentos e escolas, em comparação com as necessidades nas principais vias, com uso empresarial, comercial ou institucional. As fases desta pandemia podem não seguir uma sequência previsível e as cidades devem estar preparadas para empregar estratégias diferentes em modos não lineares, conforme necessário. A consideração de todos esses fatores será essencial para uma resposta estratégica ágil hoje, amanhã e durante toda a nossa recuperação.

Por exemplo, **estratégias que permitem que as pessoas acessem serviços essenciais com segurança sem percorrer longas distâncias são fundamentais**. Durante as fases de resposta a emergências e nas fases de recuperação de longo prazo, as cidades podem apoiar seus moradores reconfigurando rapidamente as ruas para diminuir a velocidade dos veículos em áreas residenciais e ao longo dos corredores comerciais dos bairros. Essas mudanças garantem que as pessoas possam obter os bens e serviços de que precisam com segurança enquanto ficam muito próximas de suas casas. As ruas podem se transformar em novos espaços, ajudando as pessoas a acessar comida, informações, opções locais para brincar e se exercitar e serviços médicos e de teste, sem exigir que elas entrem em transporte público ou dirijam. Materiais de instalação rápida, por exemplo, sinalizações verticais, cones, barreiras e cavaletes, serão ferramentas essenciais para implantar esses tipos de projetos o mais rápido possível.

Durante os períodos de estabilização e recuperação a longo prazo, quando as restrições são aliviadas e as empresas começam a reabrir, mas a vacina ainda não foi desenvolvida ou generalizada, as prefeituras precisarão se concentrar em como **ajudar as pessoas a manter a distância física enquanto se deslocam pela cidade**. As faixas exclusivas de transporte público serão essenciais para garantir que os ônibus possam circular livremente e com frequência, permitindo que as pessoas utilizem o serviço sem medo de superlotação. Calçadas expandidas, estratégias de gerenciamento de velocidade e malhas cicloviárias protegidas serão necessárias para manter as pessoas seguras quando o tráfego de veículos retornar. Lojas, mercados e restaurantes precisarão de espaço ao ar livre para a colocação de mesas e formação de filas, a fim de se manterem financeiramente solventes. Escolas, bibliotecas, espaços e instituições religiosas e culturais podem precisar de espaço ao ar livre para conduzir com segurança as aulas e a programação ou fornecer serviços sociais essenciais. Materiais transitórios e permanentes, como por exemplo, meio-fio de borracha e concreto pré-moldado, tintas, balizadores, vasos e barreiras New Jersey, serão ferramentas essenciais para desenvolver e manter esses projetos ao longo do tempo.

# Tipos de políticas a serem consideradas

Resposta da saúde pública	Ruas de bairro (local/residencial)	Ruas principais/comerciais de bairro (pequeno varejo/escritório, residencial, escolas, instituições)	Principais ruas urbanas (transporte público, varejo/escritórios, instituições, escolas)	Ruas de orlas e alamedas (em/ao lado de parques, beira-mar etc.)
Pedidos de “fique em casa” em vigor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• “ruas abertas” (parques pop-up)</li> <li>• ruas calmas ou apenas para acesso local</li> <li>• gerenciamento de velocidade (barreiras móveis, tratamentos de portal, sinalizações verticais)</li> <li>• pontos de acesso Wi-Fi</li> <li>• postos de higienização</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• expansões de calçada para filas, mercados ao ar livre e acesso</li> <li>• ciclofaixas pop-up</li> <li>• zonas de entrega e embarque/desembarque temporárias</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• expansões de calçada para acesso e filas</li> <li>• zonas de embarque/desembarque temporárias</li> <li>• ciclos semafóricos mais curtos</li> <li>• colocação de semáforos de pedestres em ativação constante</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fechamento de ruas para tráfego de veículos, para serviços médicos, recreação, mercados etc.</li> </ul>
Reabertura pré-vacina	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tratamentos de acesso local de veículos</li> <li>• remoção de faixas/ fechamento de ruas para escolas e prestadores de serviços religiosos/culturais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• remoção tática de áreas de estacionamento/faixas de tráfego, fechamento de ruas para mesas de restaurantes e mercados ao ar livre etc.</li> <li>• expansões de calçada para formação de filas e acesso</li> <li>• ciclofaixas táticas</li> <li>• zonas de entrega e embarque/desembarque designadas</li> <li>• áreas de estacionamento de bicicleta e micromobilidade compartilhada</li> <li>• remoção de faixas/ fechamento de ruas para escolas e prestadores de serviços religiosos/culturais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• faixa exclusiva de ônibus, ilhas táticas/paradas na pista, semáforos de prioridade de ônibus, paradas de ônibus ampliadas</li> <li>• remoção de faixa/espço de estacionamento para colocação de mesas de restaurante e mercados ao ar livre</li> <li>• expansões de calçadas para formação de filas e acesso</li> <li>• ciclofaixas protegidas</li> <li>• gerenciamento de velocidade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fechamento de ruas ao tráfego de veículos, ex., para recreação, mercados, escolas etc.</li> <li>• ciclofaixas expandidas e zonas de estacionamento de bicicleta/micromobilidade compartilhada</li> <li>• gerenciamento de velocidade</li> </ul>
Vacina/pós-COVID-19	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gerenciamento de velocidade (ex., mudanças no limite de velocidade e geometria)</li> <li>• políticas e desenho de ruas para recreação, ruas calmas e apenas para tráfego local</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alargamentos de calçadas</li> <li>• gerenciamento de velocidade (ex., geometria e alterações dos limites de velocidade)</li> <li>• ciclofaixas expandidas e zonas de estacionamento de bicicleta/micromobilidade compartilhada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• faixas exclusivas para ônibus com tarifa pré-embarcada, ilhas de ônibus e comodidades</li> <li>• serviço de ônibus com alta frequência</li> <li>• ciclofaixas expandidas e zonas de estacionamento de bicicleta/micromobilidade compartilhada</li> <li>• alargamentos de calçadas</li> <li>• gerenciamento de velocidade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• expansões de espaço aberto</li> <li>• ciclofaixas expandidas e zonas de estacionamento de bicicleta/micromobilidade compartilhada</li> <li>• gerenciamento de velocidade</li> </ul>





---

# Práticas emergentes para **implantação**

---

# Práticas emergentes, planejamento e engajamento

A infraestrutura de resposta rápida pode ser implantada como controle temporário de tráfego, sob a autoridade da maioria das entidades com jurisdição sobre o sistema viário. As cidades podem usar esses poderes agora para apoiar orientações de saúde pública sobre distanciamento físico; ajudar trabalhadores essenciais a se mover com segurança e eficiência; proteger as necessidades de usuários mais vulneráveis, incluindo crianças; e acessar bens e serviços essenciais durante a pandemia e recuperação da COVID-19. As seções a seguir documentam práticas contínuas e emergentes para melhorias rápidas na mobilidade de respostas, sejam temporárias ou permanentes, mantendo a acessibilidade para todos em cidades ao redor do mundo.

## Encontrando espaço

Geralmente, há espaço suficiente para o distanciamento físico nas ruas, mas grande parte desse espaço é atualmente atribuída a veículos por padrão. A maioria das cidades pode encontrar espaço para mobilidade e distanciamento físico seguros através de uma ou mais das seguintes reatribuições de espaço:

- **Remover vagas de estacionamento individuais** ou uma faixa de estacionamento na calçada.
- **Estreitar** as faixas de veículos.
- **Afastar a área de estacionamento ou carga e descarga** do meio-fio, mesmo onde é necessário fechar uma faixa de tráfego.
- **Designar uma rua como acesso local apenas** para reduzir o volume e a velocidade dos veículos a níveis onde o espaço da rua possa ser compartilhado.
- **Fechar faixas de veículos**, ou toda a rua, para permitir um distanciamento físico adequado ou melhorar a acessibilidade e a segurança de outros usuários da via.

## Planejamento e avaliação

- **Usar um prestador de serviço de plantão ou geral**, equipe interna e suprimentos disponíveis. Os líderes da cidade podem favorecer esse trabalho aprovando o uso de fundos operacionais ou funcionários em outras divisões.
- **Estabelecer metas e métricas claras do projeto** e garantir que os parceiros do órgão entendam os objetivos do projeto, avaliação e aplicação.
- **Monitorar os projetos** todos os dias ou duas vezes ao dia primeiro, e depois semanalmente, para garantir que as barreiras permaneçam no lugar e que as sinalizações verticais sejam entendidas.
- **Alinhar projetos com planos em andamento** para sustentabilidade, acessibilidade ou saúde pública a fim de facilitar as próximas etapas ou ampliar projetos e programas.

## Engajamento

- **Engajar-se com grupos de interesse** por meio de grupos comunitários, prestadores de serviços sociais, associações comerciais, lojas locais; alcançar trabalhadores por meio de empregadores e apoiadores.
- **Pedir aos grupos de interesse e apoiadores** para colocar folhetos, distribuir avisos para redes on-line locais/hiperlocais ou entrar em contato com os moradores de forma segura.
- **Trabalhar com grupos comunitários** para identificar os principais obstáculos ou problemas que afetam o desenho.
- **Incentivar feedback** de vizinhos e grupos de interesse para informar ajustes, modificações e fases futuras.
- **Transmitir objetivos claros**; solicitar feedback periodicamente por meio de breves pesquisas aos usuários, empresas e moradores, para garantir contribuições em aprimoramentos ou em futuras fases do trabalho.
- **Usar a rua** que receberá a intervenção para favorecer a comunicação das metas do projeto ou atualizações de saúde pública, com pôsteres, faixas e quadros. Considerar a oferta de acesso Wi-Fi para comunidades sem acesso.

# Práticas emergentes, materiais e desenho

## Materiais e desenho

A onda inicial da pandemia da COVID-19 reduziu significativamente os volumes de tráfego, o que permite aos engenheiros de tráfego usar uma paleta mais ampla de materiais na reconfiguração das ruas. Além disso, o estreitamento ou a reconversão de faixas de tráfego geralmente resultam em velocidades mais baixas, permitindo que os engenheiros usem materiais de segregação mais leves. As cidades devem escolher os materiais de forma coerente com a duração do projeto, a capacidade de manutenção e administração e as principais condições, como as velocidades observadas. Os materiais mais leves podem ser usados para implementação temporária. Os materiais mais duráveis devem ser examinados para uma implantação mais longa.

Nos meses ou anos anteriores ao desenvolvimento e à ampla distribuição de um tratamento ou vacina confiável, pode ser de interesse público fazer a transição de alguns projetos de curto prazo ou pop-up para intermediários ou permanentes, usando materiais mais duráveis, conforme necessário, e ajustando os desenhos para refletir os resultados da avaliação, estratégias em evolução de mitigação do vírus e diálogo comunitário mais robusto. As cidades devem consultar as normativas de projetos existentes, incluindo o *Transit Street Design Guide (Guia de Desenho de Ruas com Transporte Público)*, *Urban Street Design Guide (Guia de Desenho de Ruas Urbanas)*, *Urban Bikeway Design Guide (Guia de Desenho da Ciclovia Urbana)* e *Guia Global de Desenho de Ruas* da NACTO.

## Posicionamento e visibilidade

- Colocar barreiras e sinalizações verticais **ao longo da rua nos pontos onde motoristas e ciclistas precisam fazer algo novo.**
- **Visibilidade para todas as condições e superfícies refletivas** podem ser proporcionadas por materiais convencionais de obras viárias ou por dispositivos temporários de controle de tráfego.

## Sinalização vertical e horizontal

- As **sinalizações verticais** podem ser feitas em papel, plástico corrugado ou outro material temporário e podem ser combinadas com sinalizações regulamentares de compensado ou metal (como “Somente tráfego local”), se disponíveis.

- **Tinta em spray, látex acrílico, giz em spray ou fita de trânsito** podem ser usados para delimitar faixas temporárias, se necessário, ou delinear o espaço expandido/alterado para caminhadas, ciclismo e comércio ou transporte público.
- **Consultar a normativa local** e os padrões municipais/estaduais/nacionais quanto às cores, placas e símbolos oficiais. Os documentos sobre os padrões podem ser insuficientes para as necessidades de pedestres e ciclistas, mas podem ser úteis para o controle do tráfego habitual de automóveis.

## Segregação

- **Segregação leve:** para visibilidade e para enfatizar o novo limite do leito carroçável. A segregação leve também pode ser usada para projetos limitados a horários específicos do dia ou dias da semana. A segregação leve inclui: **cones de tráfego**, **balizadores independentes**, barris de tráfego, cavaletes desmontáveis, barreiras móveis (“barreiras francesas”), vasos de plantas e **barreiras de controle de tráfego**, como cavaletes em A.
- **Segregação física:** para os locais mais sensíveis, como o início do fechamento da faixa nas ruas de grande volume. A segregação física inclui: barreiras cheias de água, barreiras de concreto, barris cheios, vasos maiores, balizadores e delineadores flexíveis e tartarugas.
- Aplicação de giz ou tinta spray nos locais definidos para as barreiras para facilitar a implementação.

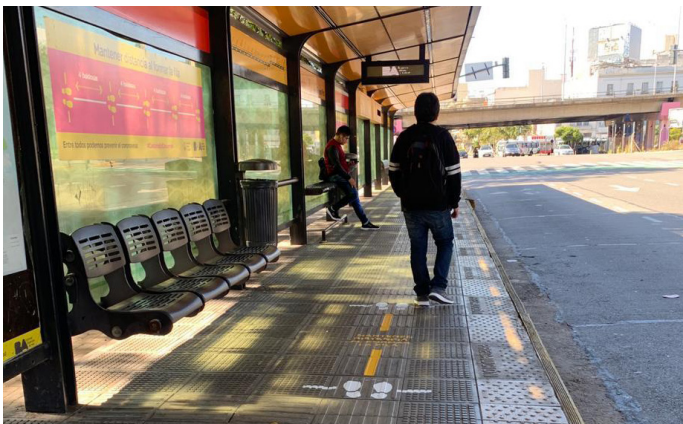


Berlim, Alemanha

Crédito: Joerg Carstensen/dpa via AP

# Práticas emergentes, estratégias de rede

É necessário um planejamento coordenado para malhas de transporte público/ônibus, cicloviária, de calçadas e espaço público bem-sucedidas. Em alguns lugares, as prioridades se sobrepõem com os planos modais. Para garantir a alocação de espaço adequada, as cidades devem priorizar as necessidades dos segmentos mais vulneráveis de sua população e considerar os novos requisitos espaciais causados por esse coronavírus, além de consultar os planos modais preexistentes. As cidades podem precisar reavaliar suas malhas atuais de transporte público, cicloviárias e de calçadas para refletir e favorecer novos padrões de trabalho, além de garantir que as comunidades vulneráveis e dependentes do transporte público não fiquem desamparadas. Nos distritos comerciais, onde as demandas são altas em vários modos, as cidades devem identificar oportunidades para combinar várias instalações, como por exemplo, incluir parklets ou espaços para refeições na rua em áreas ampliadas de embarque de ônibus, para maximizar as opções nas ruas.



**Buenos Aires, Argentina**

Crédito: Secretário de Transportes e Obras Públicas de Buenos Aires

## Redes prioritárias de transporte público

Na maioria das ruas principais, as malhas de transporte público devem ter prioridade. Muitos trabalhadores de serviços essenciais dependem do transporte público. Eles devem poder chegar ao trabalho de maneira confiável, segura e eficiente. À medida que as cidades começam a reabrir e as pessoas retornam aos escritórios e lojas, a priorização do espaço nas ruas para os ônibus será essencial para evitar congestionamentos economicamente catastróficos que impedirão nossa recuperação e agravarão as externalidades de saúde. O congestionamento nos sobrecarregará se as cidades não agirem.

A resposta inicial à COVID-19 em muitas cidades incluiu redução no uso e oferta de transporte público. No entanto, nosso entendimento atual da transmissão do vírus e seus impactos econômicos sugerem que, para que nossas estratégias de resposta à COVID-19 sejam efetivas e sustentáveis, as cidades e os departamentos de transporte público devem expandir e priorizar as malhas de transporte público. Até a presente data, estudos preliminares e dados de Paris, Áustria, Seul, Hong Kong e Tóquio não mostraram que o transporte público é um ponto de contágio.

Ao desenvolver redes de transporte público, as cidades devem consultar as [orientações de desenho da rede de transporte público existente](#) e se concentrar na prestação de serviços a bairros dependentes de transporte coletivo, corredores de alto volume e instituições essenciais, além dos planos de mobilidade atuais. Em muitos lugares, as malhas de transporte público atuais se concentram em levar os trabalhadores às áreas centrais da cidade. Os planos revisados devem levar em conta o fato de que muitos edifícios comerciais estão agora praticamente vazios e podem permanecer com capacidade reduzida até que o tratamento confiável da COVID-19 ou uma vacina esteja disponível. As malhas de transporte público em formato de grelha oferecem serviços confiáveis entre bairros podem ser particularmente valiosas no momento.



## Malhas de calçadas/ciclovias

Muitas cidades notaram aumentos significativos no número de pedestres e ciclistas em resposta à COVID-19. Esses aumentos no número de usuários devem ser respaldados com a expansão das malhas de calçadas e ciclovias, especialmente em áreas que atendem populações com acesso limitado a opções de mobilidade. As cidades devem consultar as [orientações sobre malhas ciclovias para todas as idades e habilidades](#), dados de acidentes de trânsito pré-COVID e dados de velocidade anteriores e atuais no planejamento de malhas de calçadas e ciclovias.

## Ruas calmas/para recreação/abertas

Os requisitos de distanciamento físico, a proibição de grandes reuniões e a crescente compreensão científica de que os espaços ao ar livre geralmente apresentam menos riscos de transmissão do que os internos, exigem uma expansão significativa dos espaços públicos ao ar livre. Os espaços públicos devem ser distribuídos equitativamente em bairros residenciais e de uso misto em toda a cidade. Ao determinar para onde devem ir as ruas calmas, para recreação ou abertas, as cidades devem priorizar as comunidades que não possuem áreas oficiais de parques ou recreação, bairros com altas concentrações de crianças ou conjuntos residenciais e bairros onde os moradores geralmente não têm quintais ou outro espaço externo pessoal. As cidades devem evitar comprometer o serviço de transporte público. Ao desenvolver esses espaços, as cidades devem consultar as [orientações táticas existentes sobre o desenho de ruas](#). Em alguns lugares, ruas calmas e abertas podem servir como partes das malhas de calçadas/ciclovias.



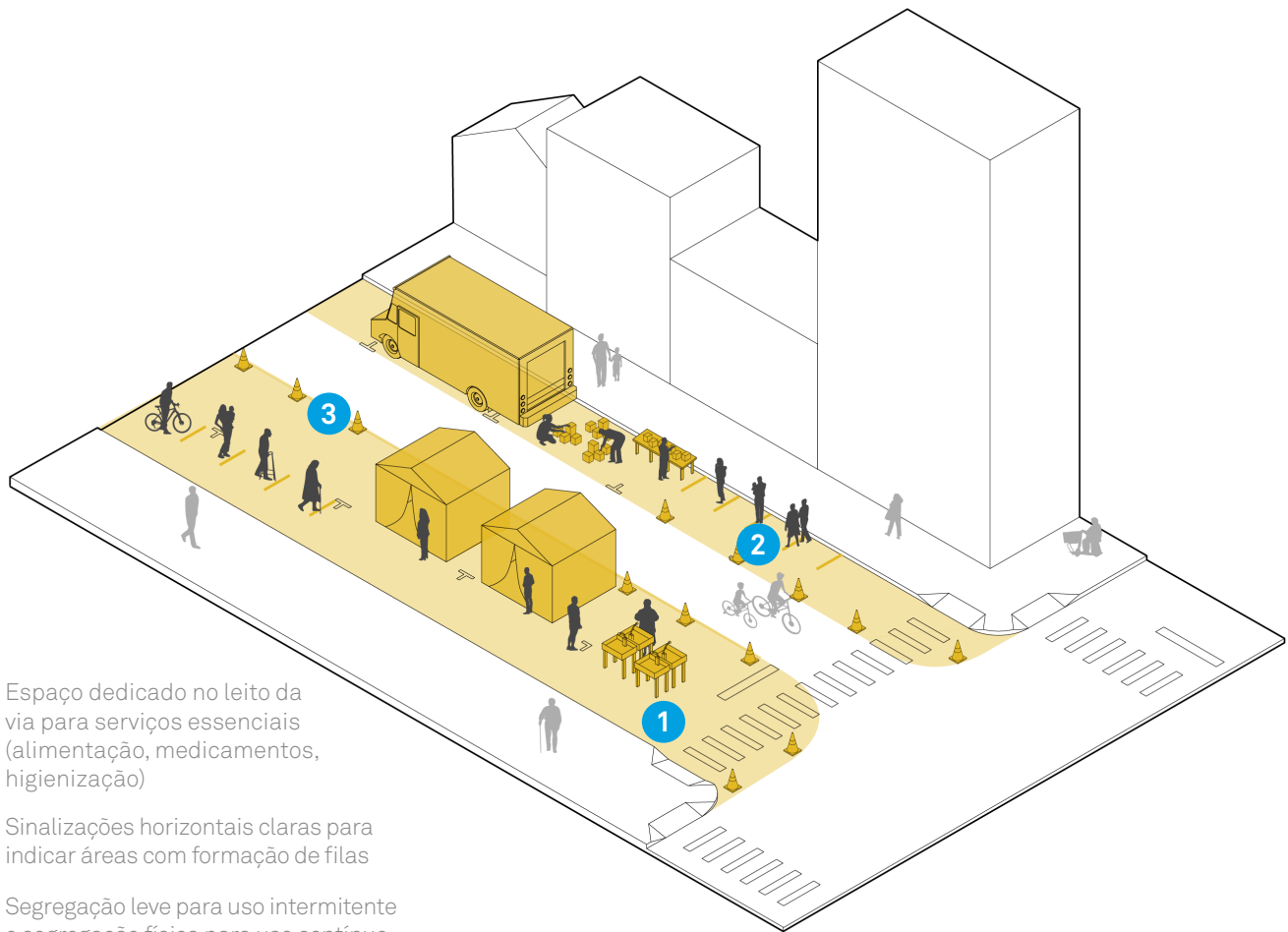
Paris, França

Crédito: @C\_Najdovski



Denver, CO, EUA

Crédito: Cidade e Condado de Denver



- 1 Espaço dedicado no leito da via para serviços essenciais (alimentação, medicamentos, higienização)
- 2 Sinalizações horizontais claras para indicar áreas com formação de filas
- 3 Segregação leve para uso intermitente e segregação física para uso contínuo

## Disponibilizar espaço para os centros de distribuição de serviços essenciais/ temporários de alimentação, sanitários, de saúde, médicos ou sociais.

### CONTEXTO

- Perto dos principais destinos essenciais, como mercados, clínicas, centros comunitários e paradas de transporte público.
- Adjacente a hospitais ou centros médicos que requerem capacidade adicional.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Identificar e priorizar locais relevantes com base nos dados demográficos/de saúde da cidade e locais com centros médicos.
- Trabalhar com os centros médicos locais para prever onde pode ser necessária capacidade expandida.
- Fechar ruas total ou parcialmente para montagem de tendas, centros de distribuição ou estações móveis.

**CRONOGRAMA:** Dias a semanas.

**DURAÇÃO:** Horas, dias, semanas ou meses.



Crédito: Justin Sullivan/Getty Images

### São Francisco, CA, EUA

Um acampamento com tendas para pessoas desabrigadas autorizado em São Francisco estabelece marcações para distância física entre tendas e sanitários.

## Planejamento

- Identificar quais serviços têm maior prioridade para cada bairro/centro médico.
- Esclarecer as áreas e os locais mais relevantes que podem ser convertidos (por horas, dias ou meses) para oferecer os serviços necessários.
- Considerar tendas, centros e estações, bem como clínicas móveis.
- Fornecer informações claras sobre os serviços, locais, horários e elegibilidade para acesso em cada local.
- Considerar a distribuição de alimentos diretamente a pais e mães solteiros, idosos, grávidas, deficientes e imunodeficientes para reduzir a demanda ou transmissão no local.
- Planejar rotas de transporte seguras entre centros médicos ou de isolamento e postos de atendimento médico ou de teste.
- Considerar o acesso à energia ou espaço para geradores que possam ser necessários para equipamentos médicos, refrigeração de alimentos, iluminação e outros eletrônicos.

## Engajamento

- Organizar-se com hospitais para ampliar a capacidade de teste ou tratamento nas ruas adjacentes.
- Estabelecer parcerias com centros comunitários, moradores e empresas locais para estabelecer postos temporários, conforme necessário.
- Estabelecer parcerias com organizações de auxílio mútuo, grupos envolvidos e apoiadores para colocar panfletos ou entrar em contato com moradores com segurança.

## Desenho + Implantação

- Considerar o fechamento total ou parcial de ruas, extensões de calçadas ou faixas de estacionamento para posicionar o serviço oferecido. Fornecer segregação física e considerar o uso de estratégias para moderação de tráfego quando houverem tendas ou postos adjacentes ao tráfego de veículos.
- Providenciar espaço e sinalização horizontal adequadas para as pessoas que recebem e aguardam o serviço a fim de respeitar os requisitos de distanciamento físico.
- Usar sinalização temporária, em vários idiomas, se necessário, para destacar o posto e o serviço.

## Monitoramento

- Critérios-chave: aglomeração em áreas de espera, demanda e capacidade de serviços.
- Entrevistar os grupos envolvidos e qualificar quais serviços são mais procurados a fim de determinar os ajustes.



Crédito: Eric Romero/PMSCS



Crédito: AP Photo/Themba Hadebe

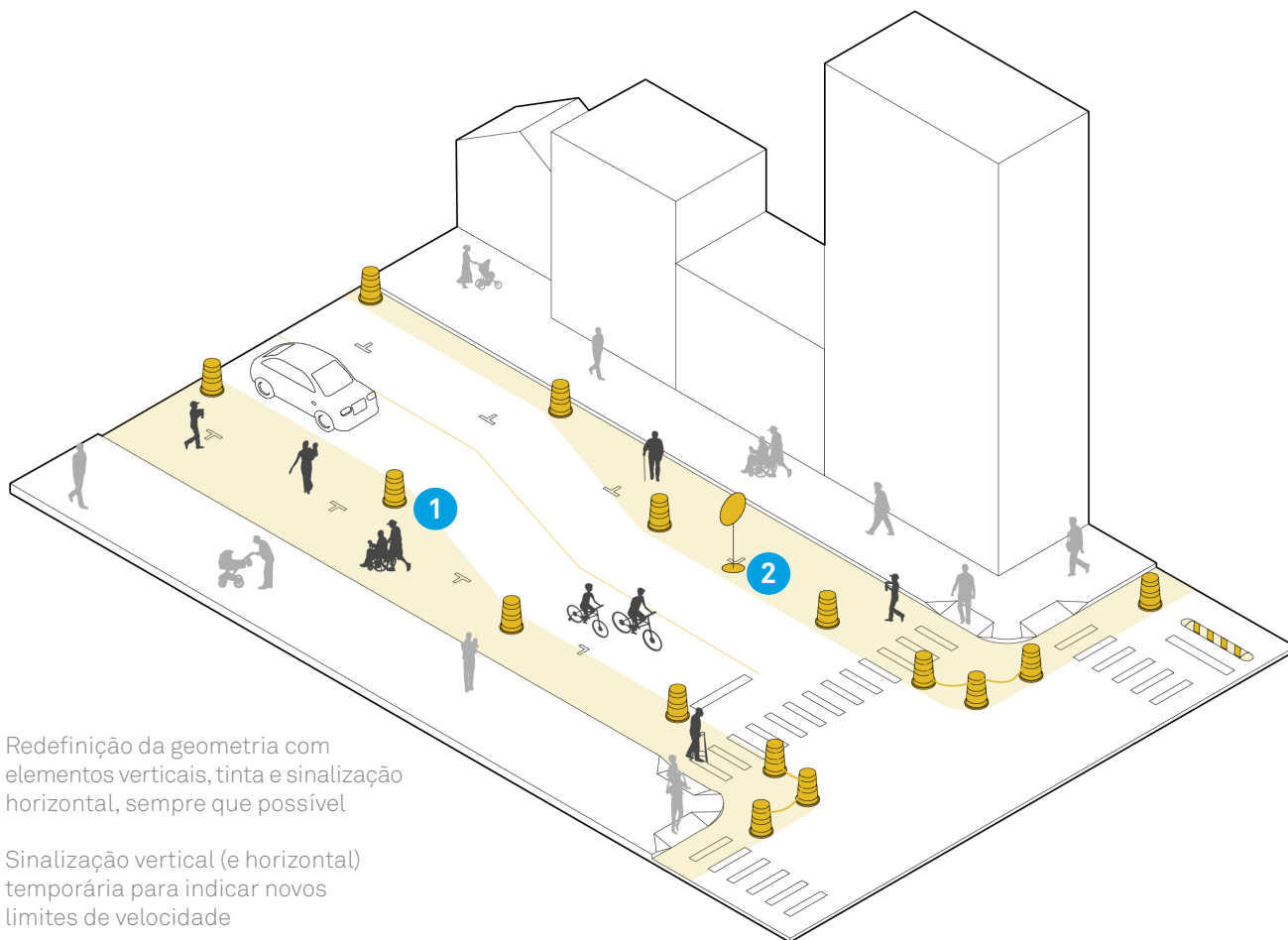
## São Caetano, Brasil

São Caetano instalou estações de higienização próximas a paradas de transporte público.

## Lenasia, África do Sul

A África do Sul expande os locais de teste com tendas de montagem rápida e espalha as áreas de espera em Lenasia, ao sul de Joanesburgo.





- 1 Redefinição da geometria com elementos verticais, tinta e sinalização horizontal, sempre que possível
- 2 Sinalização vertical (e horizontal) temporária para indicar novos limites de velocidade

## Gerenciar a velocidade dos veículos para aumentar a segurança de todos os usuários da rua.

### CONTEXTO

- Ruas com trechos longos e retos ou infraestrutura inadequada para moderação de tráfego; cruzamentos com raios de conversão amplos.
- Ruas largas e tipicamente congestionadas que no momento enfrentam velocidades de veículos mais altas.
- Reduções nos limites de velocidade em toda a cidade, corredores críticos; ruas, cruzamentos e zonas específicas.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Reduzir o limite de velocidade indicado para um nível consistente com a eliminação de lesões graves e atualizar as sinalizações.
- Implantar projetos de construção rápida e/ou unir a outras intervenções de ruas ou espaços públicos.
- Divulgar o limite de velocidade e mensagem contra a direção em alta velocidade com **campanhas de mídia**.

**CRONOGRAMA:** Dias a semanas para planejar, horas ou dias para implantar.

**DURAÇÃO:** Dias a meses.



Crédito: @otucis

### Sigulda, Letônia

Sigulda criou uma via de bicicleta com alta comodidade usando extensões de guia provisórias e velocidades reduzidas.



## Planejamento

- Planejar reduções do limite de velocidade em toda a cidade, distrito ou corredor, com base no nível de interação e movimentos dos diferentes modos de transporte na rua. Implantar a fiscalização eletrônica ao longo do tempo para minimizar o custo e o contato entre as pessoas, e assegurar a aplicação imparcial.
- Reunir dados disponíveis em locais com direção em alta velocidade elevada. Permitir que a comunidade ajude a priorizar intervenções e locais. Concentrar-se no maior impacto para grupos vulneráveis.
- Implantar medidas em combinação com todas as outras intervenções para maximizar o impacto e a segurança.

## Engajamento

- Estabelecer parcerias com grupos comunitários e associações locais para identificar os principais obstáculos ou problemas que afetam o desenho urbano e ajudar a priorizar os locais.
- Usar folhetos, sinalização vertical temporária e mídias sociais e digitais para notificar todos os usuários da rua sobre alterações no desenho.
- Envolver operadores de transporte público e de serviços de emergência para reduzir os impactos indevidos no tempo de resposta.
- Transmitir objetivos claros para gerenciar o espaço entre os parceiros da entidade.

## Desenho + Implantação

- Informar um limite de velocidade em que o uso esperado da rua não resulte em lesões graves.
- Reduzir a velocidade de projeto por meio de **estratégias de moderação de tráfego**, usando materiais de montagem rápida, como tintas, barreiras, vasos, cones e delineadores.
- Reduzir a largura das faixas de tráfego. Instalar ciclofaixas e extensões de calçadas provisórias.
- Prevenir a direção em alta velocidade em ruas retilíneas usando estreitamentos e chicanas. Realizar testes no local com cones a fim de confirmar a geometria proposta.
- Usar asfalto de aplicação rápida ou elementos modulares pré-fabricados (lombadas, faixas de pedestres elevadas).

## Monitoramento

- Critérios-chave: monitorar a direção em alta velocidade dentro do quarteirão ou no cruzamento antes e depois da implantação.
- Verificar a colocação do equipamento diariamente nos primeiros dias de semana e nos finais de semana, e depois semanalmente.



Crédito: El Tiempo



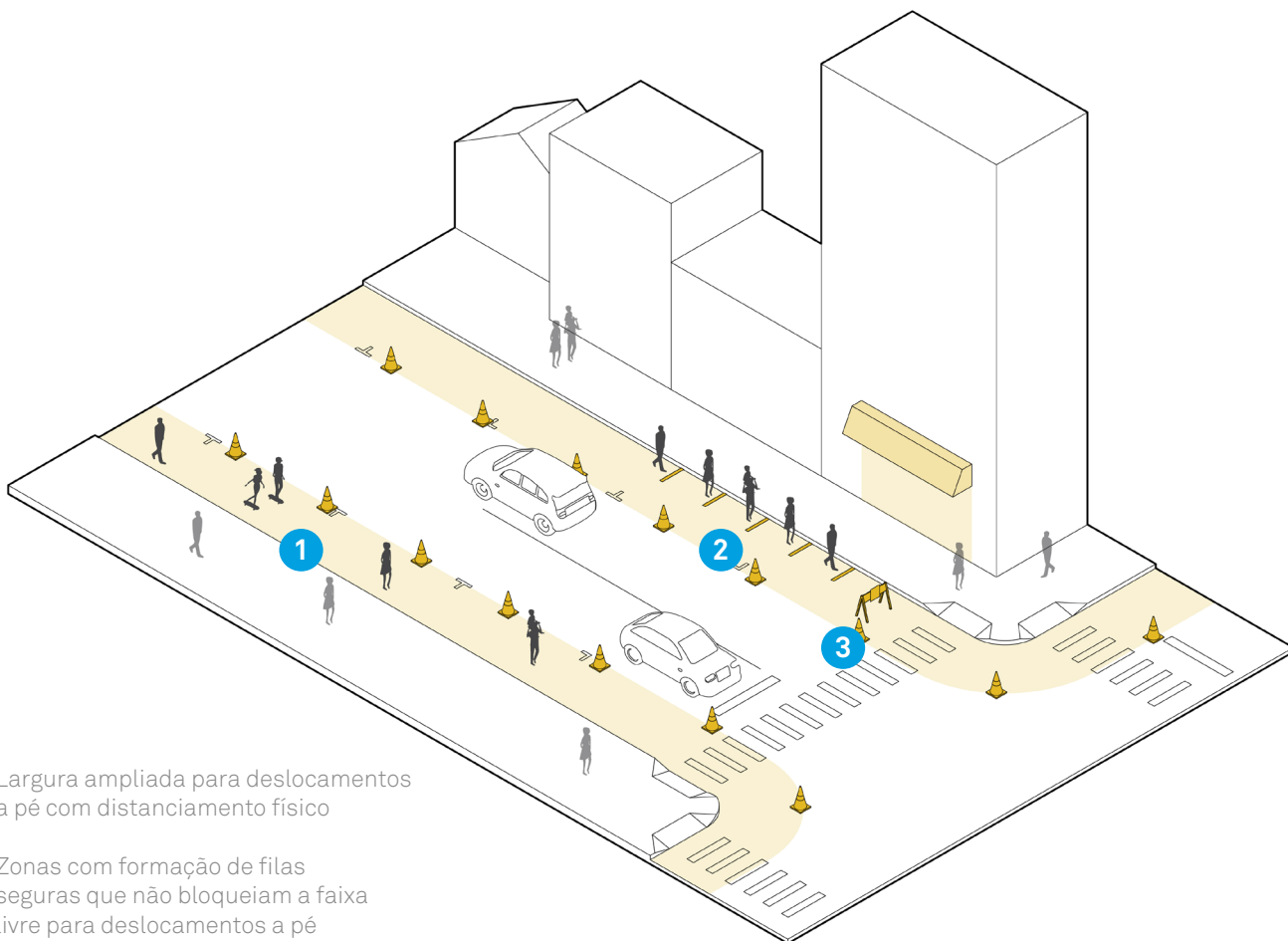
Crédito: @nevitate

## Bogotá, Colômbia

Bogotá implementou um limite de velocidade para toda a cidade de 50 km/h.

## Pasadena, CA, EUA

O Departamento de Transportes de Pasadena instalou sinalização vertical para moderação de tráfego nas principais ruas da cidade para lembrar os motoristas de diminuir a velocidade para os vizinhos que podem estar caminhando, correndo ou andando de bicicleta.



- 1 Largura ampliada para deslocamentos a pé com distanciamento físico
- 2 Zonas com formação de filas seguras que não bloqueiam a faixa livre para deslocamentos a pé
- 3 Sinalização horizontal clara e proteção para pedestres

## Disponibilizar espaço para cumprimento das diretrizes de distanciamento físico enquanto as pessoas caminham ou esperam.

### CONTEXTO

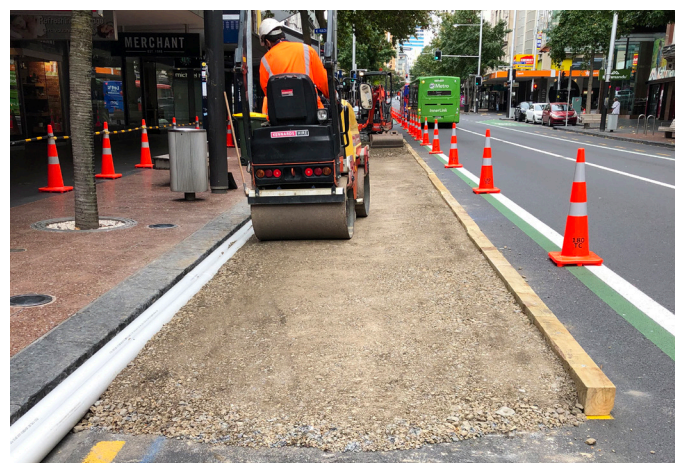
- Ao longo das ruas principais/comerciais e avenidas de tráfego intenso com empresas/serviços essenciais, uso de transporte público ou calçadas lotadas em área de lazer.
- Nas ruas com calçadas estreitas ou ausentes, que não podem ser convertidas apenas para tráfego local.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Converter vagas de estacionamento ao longo das calçadas ou faixas de tráfego em espaço para pedestres.
- Proteger as faixas com barreiras reflexivas, como balizadores independentes ou barris de tráfego.

**CRONOGRAMA:** Dias para planejar, horas para implantar.

**DURAÇÃO:** Dias a meses.



Crédito: Transporte de Auckland

### Auckland, Nova Zelândia

Auckland criou mais espaço para o distanciamento físico na Queen Street usando rampas de asfalto, balizadores ou delineadores brancos e tinta para delinear calçadas estendidas.



## Planejamento

- Priorizar as calçadas onde a formação de filas ou espera de pedestres já é um problema conhecido, locais próximos a supermercados e nas ruas principais de bairros com altos índices de infecção.
- Converter as ruas que levam aos principais destinos de saúde ou ao longo das principais rotas de transporte público a fim de melhorar a segurança, especialmente para trabalhadores essenciais.
- Considerar a conversão das faixas de tráfego em espaços para pedestres adjacentes a caminhos de uso compartilhado, parques ou orlas marítimas para facilitar a superlotação.
- Se os requisitos locais para proteção de pedestres nos planos temporários de controle de tráfego não puderem ser atendidos dentro do cronograma de resposta a uma pandemia, documente a justificativa para desvio das regras em vez de atrasar o projeto.

## Engajamento

- Usar panfletos e sinalização vertical temporária para notificar as pessoas que usam a rua.
- Estabelecer uma parceria com apoiadores e grupos envolvidos para colocação de panfletos ou entrar em contato com vizinhos informando sobre as mudanças futuras.
- Recorrer aos grupos comunitários e associações comerciais para identificar os principais obstáculos ou problemas que afetam o desenho ou o comprimento do segmento.

## Desenho + Implantação

- Usar a segregação leve para delinear o espaço para deslocamentos a pé.
- Usar separação física no término da nova faixa e em outros pontos sensíveis (por exemplo, cruzamentos principais, cruzamentos em T).
- Se existir uma faixa de estacionamento, afastá-la do meio-fio ou proibir o estacionamento. A faixa de estacionamento “flutuante” pode fornecer proteção adicional para o espaço na calçada.
- No espaço para a formação de filas de pedestres, aplicar sinalização horizontal temporária no piso com fita adesiva ou giz em spray; considerar a introdução de assentos e/ou elementos lúdicos para crianças e outros.
- Usar sinalização vertical temporária, como placas de Estacionar aqui/Caminhar aqui ou Estacionar aqui/Fila aqui.
- Usar sinalização vertical típica de faixa temporária (pista fechada adiante, término da faixa à direita ou equivalente local) antes do término para veículo.
- Considerar uma estrutura para locais e sinalização horizontal com permissão para organizações locais, onde os recursos da equipe são limitados.

## Monitoramento

- Critérios-chave: espaço suficiente para deslocamentos a pé e/ou formação de filas com distanciamento físico; poucas ou nenhuma observação de pessoas esperando nas filas andando na calçada.



Crédito: AMAT Officina Urbana/Comune di Milano

### Milão, Itália

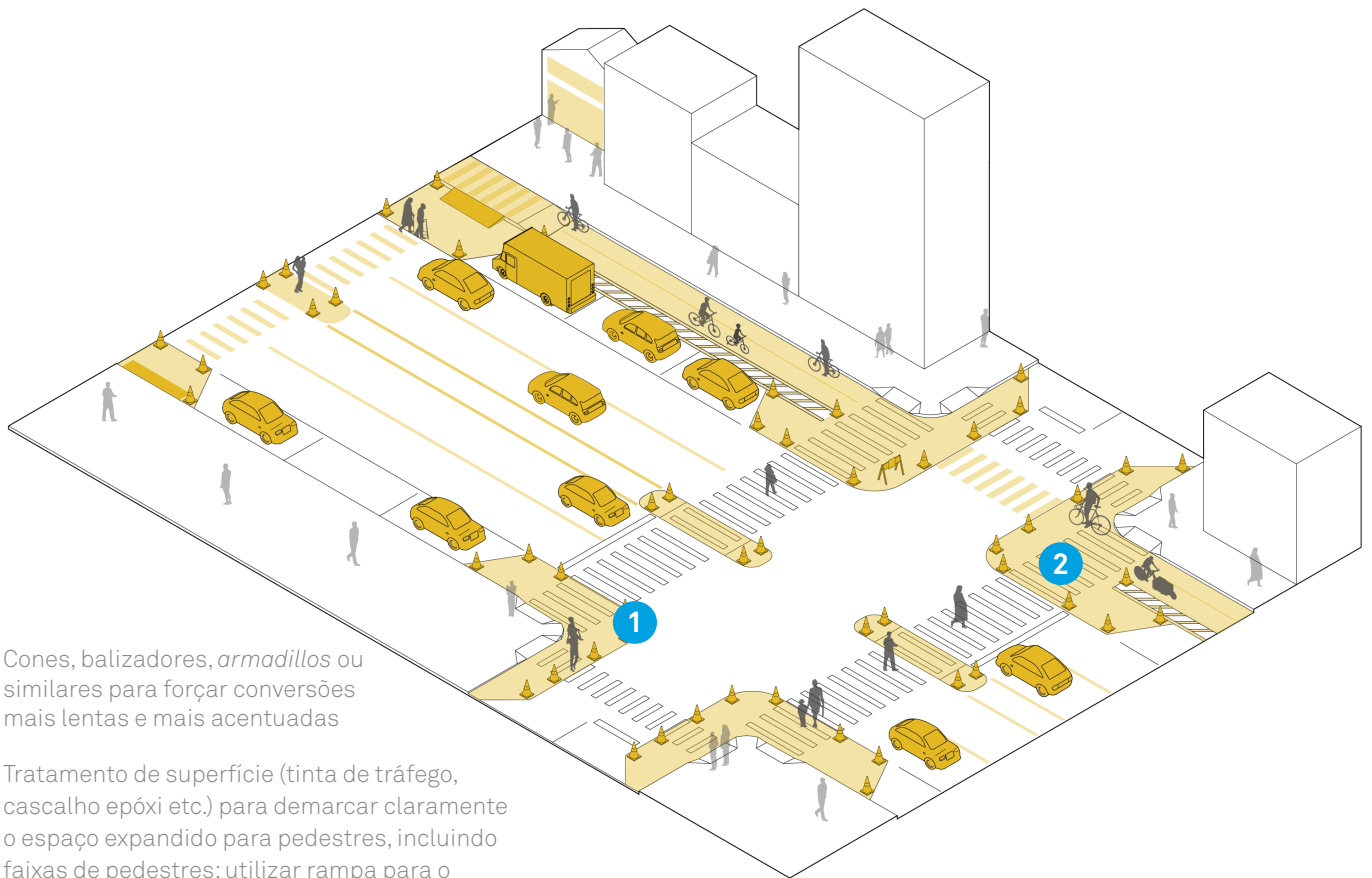
Milão criou um plano em toda a cidade para implantar novas instalações para pedestres e ciclistas em 35 km de ruas. Nesse corredor de 4,5 km sobre a linha de metrô mais movimentada, a Cidade usou tintas e sinalização horizontal para ampliar as calçadas e adicionar uma ciclofaixa protegida pelo estacionamento.



Crédito: @BLineTransport

### Brookline, MA, EUA

Brookline usou cones e sinalizações verticais temporárias montadas em postes balizadores independentes para estender calçadas e criar ciclofaixas ao longo de quatro ruas de grande volume.



- 1 Cones, balizadores, *armadillos* ou similares para forçar conversões mais lentas e mais acentuadas
- 2 Tratamento de superfície (tinta de tráfego, cascalho epóxi etc.) para demarcar claramente o espaço expandido para pedestres, incluindo faixas de pedestres; utilizar rampa para o meio-fio provisória para acessibilidade

## Melhorar as travessias para ajudar as pessoas a caminhar/andar de bicicleta com segurança, considerando o aumento de volumes e a mudança dos padrões de deslocamento.

### CONTEXTO

- Travessias em ou perto de serviços essenciais (farmácias, hospitais, supermercados, paradas de transporte público, parques etc.)
- Locais no meio do quarteirão com alta demanda de travessia, especialmente em ruas com várias faixas.
- Ruas com paradas de transporte público em locais não sinalizados, com tráfego de volume alto ou rápido e/ou taxas elevadas de colisões.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Usar elementos verticais para delinear extensões de meio-fio ou ilhas de refúgio.
- Encurtar a distância de travessia e reduzir a velocidade redirecionando ou estreitando as faixas de tráfego.
- Aplicar fita ou pintura refletora de tráfego para delinear o espaço para pedestres e aumentar a visibilidade da faixa de pedestres.

**CRONOGRAMA:** Dias.

**DURAÇÃO:** Semanas, meses, anos.



Crédito: @MedySejai

### Montreuil, França

Montreuil criou condições mais seguras para os pedestres, implementando uma faixa de pedestres pintada e uma ilha de refúgio delimitada com postes flexíveis.



## Planejamento

- Identificar ruas ou cruzamentos com desafios de segurança/acessibilidade, como faixas de pedestres ausentes, cruzamentos longos ou grandes lacunas entre travessias marcadas; criar/aprimorar travessias em locais com alta demanda de pedestres e caminhos de desejo.
- Priorizar bairros desprovidos de serviços, locais com serviços ou empregos essenciais e paradas de transporte público.

## Engajamento

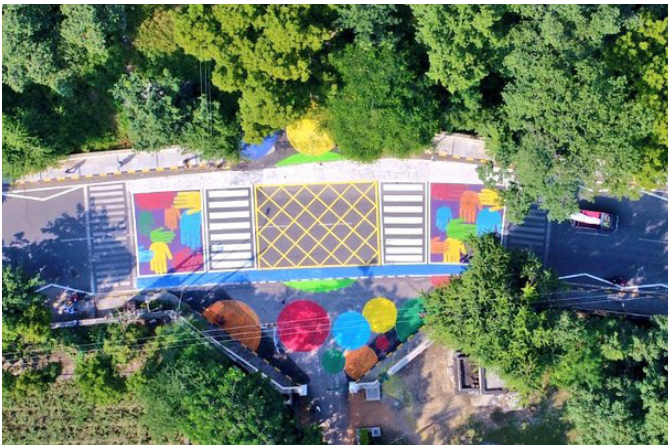
- Aproveitar as redes de comunicação existentes e os canais de mídia social.
- Trabalhar com grupos de apoio à segurança viária, grupos de acessibilidade universal e outras associações locais. Publicar avisos no local, on-line e em boletins informativos para informar e solicitar feedback da comunidade.
- Afixar avisos de saúde próximo às travessias para obter visibilidade.
- Para semáforos com botoeira reprogramados, cubra os botões com sinais indicando que não é necessário pressionar.

## Desenho + Implantação

- Estender calçadas ou canteiros centrais na faixa de estacionamento ou no cruzamento para reduzir a distância de travessia de pedestres e ciclistas visando reduzir a exposição de usuários desprotegidos.
- Priorizar materiais de segregação física em locais de término, em cruzamentos com altos volumes de veículos e/ou pedestres e outros locais sensíveis.
- Para períodos de meses ou anos, considerar a instalação de ilhas de refúgio modulares de plástico, borracha ou concreto.
- Manter os ciclos de semáforos recentemente encurtados e definir os semáforos de pedestres para ativação constante a fim de reduzir a lotação de pedestres nas esquinas à medida que os níveis de atividade aumentam.

## Monitoramento

- Critérios-chave: volumes de pedestres, demanda, colisões/conflitos e caminhos de desejo.
- Monitorar a travessia de pedestres dentro e fora da faixa e ajustar o local ou o desenho da travessia para acomodar travessias seguras e fisicamente distantes para pedestres.



Crédito: @0to5ChildDevp

### Udaipur, Índia

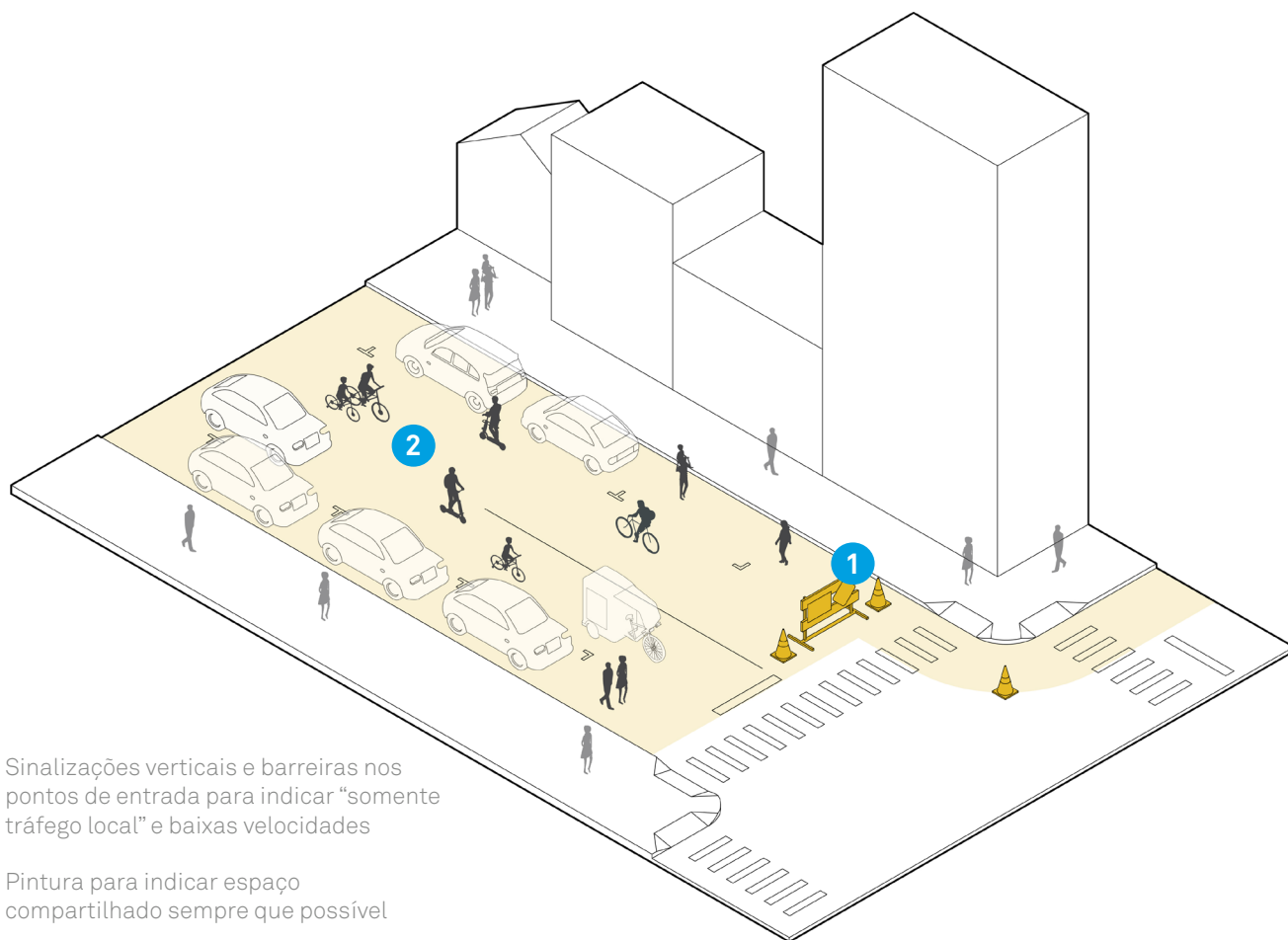
A Corporação Municipal de Udaipur criou um ambiente agradável e seguro para crianças e responsáveis caminharem para a escola.



Crédito: Anda Chu /Bay Area News Group

### Oakland, CA, EUA

Oakland usou cones para aumentar a visibilidade de pedestres nas faixas de pedestres, auxiliando as pessoas no deslocamento a pé até os serviços essenciais, como supermercados, locais de distribuição de alimentos e locais de testes de coronavírus.



- 1 Sinalizações verticais e barreiras nos pontos de entrada para indicar “somente tráfego local” e baixas velocidades
- 2 Pintura para indicar espaço compartilhado sempre que possível

## Reduzir o volume e a velocidade do tráfego ao mínimo para que as pessoas possam caminhar, andar de bicicleta e correr com segurança.

### CONTEXTO

- Ruas com baixo volume de veículos e velocidades baixas a moderadas, onde os volumes de veículos caíram ou cumprem uma função redundante de tráfego durante as interrupções da COVID.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Instalar barreiras de trânsito temporárias e sinalizações verticais de “Somente tráfego local”, Lento/Compartilhado ou de marca (por exemplo, “Ruas para a Saúde”) nos principais pontos de entrada de veículos.
- Nos bairros, estabelecer uma grade de pontos de entrada na rede de ruas local onde devem ser instalados cavaletes.
- Identificar guias para cuidar e monitorar cavaletes.
- Permitir acesso local, entregas e veículos de emergência.

**CRONOGRAMA:** Uma semana.

**DURAÇÃO:** Dias a meses.



Crédito: Federação Europeia de Ciclistas

### Bruxelas, Bélgica

Bruxelas criou uma zona de 20 km/h no centro da cidade, permitindo que os pedestres se desloquem com mais segurança no leito da via.

## Planejamento

- Identificar uma rede de ruas que podem ser fechadas nos principais pontos de entrada, onde os cruzamentos internos podem permanecer desobstruídos.
- Examinar corredores verdes, ciclorrotas com moderação de tráfego ou rotas propostas no bairro que aguardam implantação.
- Considerar incluir outras ruas de baixo volume ou aquelas com velocidades baixas a moderadas.

## Engajamento

- Entrar em contato com associações de moradores ou outras organizações distritais residenciais.
- Estabelecer parcerias com coalizões de bicicletas/caminhada e saúde e bicicletarias; alcançar trabalhadores por meio de apoiadores e empregadores.
- Estabelecer parcerias com atores locais e apoiadores para colocar panfletos ou entrar em contato com moradores com segurança.
- Recorrer aos grupos comunitários para identificar os principais obstáculos ou problemas que afetam o desenho ou o comprimento do segmento.

## Desenho + Implantação

- Identificar quais cruzamentos devem ser fechados completamente e quais devem ser fechados parcialmente, preservando o acesso local, mas impedindo a maior parte do tráfego de passagem.
- Colocar segregação leve para bloquear parcialmente as ruas e indicar uso restrito e velocidades mais baixas (geralmente 10 a 15 km/h).
- Usar sinalização vertical temporária de “Somente tráfego local”, que pode ser anexada a cavaletes, se necessário.

## Monitoramento

- Critérios-chave: número e porcentagem de mudança na demanda; usar um dispositivo automatizado, como um contador de tráfego, para contagem do volume de bicicletas e, se possível, amostras curtas (15 minutos a 1 hora) da contagem de pedestres.
- Usar contagens ou realizar pesquisas para determinar se e onde os segmentos devem ser expandidos.



Crédito: @jonobate



Crédito: NACTO-GDCI

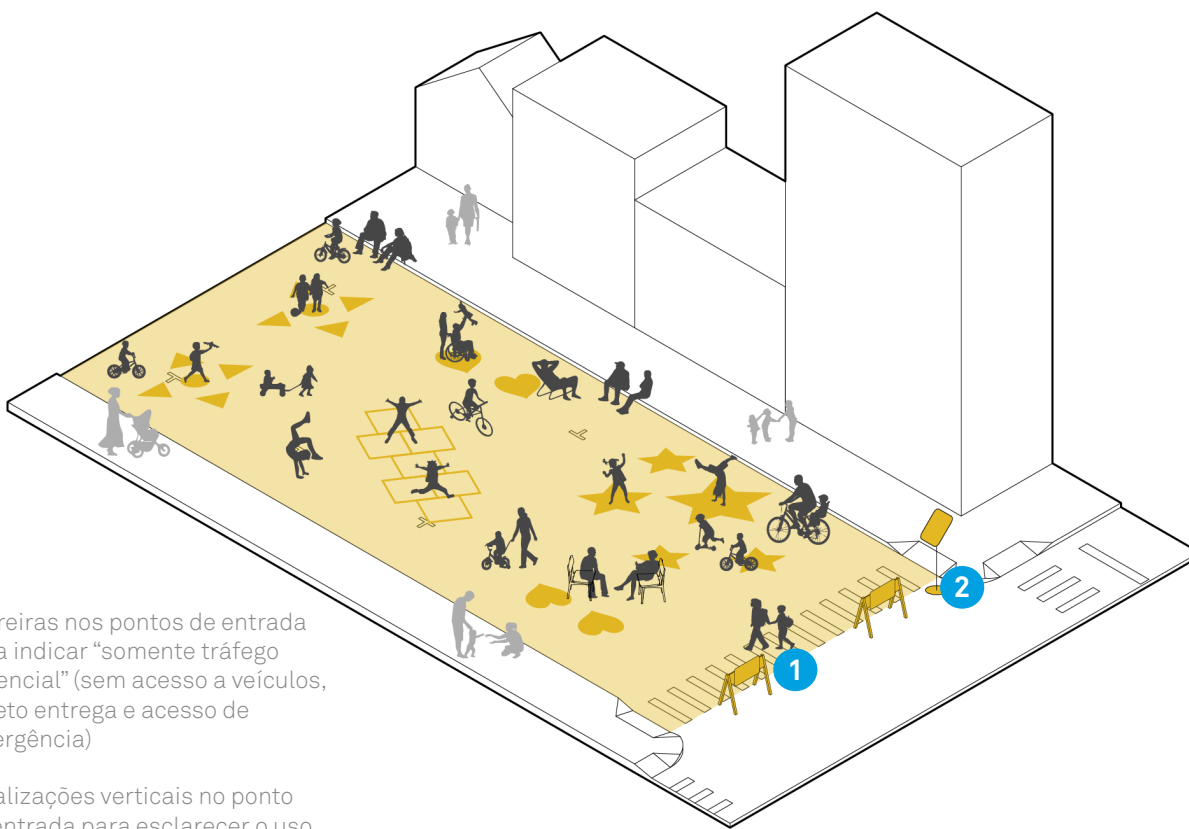
### Oakland, CA, EUA

Oakland usou sinalizações verticais montadas em cavaletes para designar ruas apenas como acesso local, criando uma rede de “ruas calmas” de 119 km.

### Dunedin, Nova Zelândia

Dunedin aprovou um plano que reduziu a velocidade para 10 km/h e permitiu que o comércio do centro da cidade se estendesse para as ruas, criando espaços compartilhados entre vários meios de transporte.





- 1 Barreiras nos pontos de entrada para indicar “somente tráfego essencial” (sem acesso a veículos, exceto entrega e acesso de emergência)
- 2 Sinalizações verticais no ponto de entrada para esclarecer o uso e marcar o programa, além de oferecer controle de tráfego ou orientação aos motoristas

## Disponibilizar espaço seguro para atividades físicas, brincadeiras, socialização com distanciamento etc.

### CONTEXTO

- Alamedas ou corredores à beira-mar com poucos cruzamentos.
- Ruas residenciais de baixo volume.
- Ruas comerciais com restaurantes locais/grupos de varejo e sem trânsito.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Instalar barreiras de trânsito temporárias e sinalizações verticais de “Somente veículos de emergência/Entrega” nos cruzamentos.
- Estabelecer uma grade de pontos de entrada na ruas locais onde devem ser instalados cavaletes.

**CRONOGRAMA:** Uma semana.

**DURAÇÃO:** Hora do dia, dia da semana, fins de semana ou contínuo (semanas, meses).



Crédito: Bryan Thomas/Getty Images

### Brooklyn, NY, EUA

As ruas abertas no Brooklyn e em outros bairros da cidade de Nova York oferecem espaço para os pedestres se reunirem e permanecerem ativos.



## Planejamento

- Identificar um único corredor ou uma rede de ruas que possam ser fechadas ao tráfego de veículos durante determinadas horas do dia ou dias da semana ou permanentemente.
- Ao contrário das ruas calmas, o estacionamento de veículos na rua deve ser proibido durante o período.
- Examinar corredores verdes, ciclorrotas com moderação de tráfego ou rotas propostas no bairro que aguardam implantação. Onde for difícil o fechamento total, considerar as ruas calmas.
- Nos casos em que os recursos são limitados, priorizar um a dois quarteirões das ruas para recreação, adjacentes a parques infantis e pátios de escolas fechados ou inadequados.
- Assegurar-se de que os programas e atividades ofereçam suporte ao distanciamento físico seguro.

## Engajamento

- Entrar em contato com associações de moradores, distritos comerciais, organizações comunitárias, coalizões de bicicleta/caminhada e saúde, escolas e organizações de auxílio mútuo.
- Estabelecer parcerias com atores locais e apoiadores para colocar panfletos ou entrar em contato com moradores com segurança.
- Conectar-se aos grupos comunitários para identificar os obstáculos ou problemas que afetam o desenho ou o comprimento da intervenção.

## Desenho + Implantação

- Identificar os corredores para fechamento total para o tráfego e definir horários do dia ou da semana. Fechamentos parciais podem preservar o acesso local, mas impedem o tráfego de passagem.
- Considerar ruas abertas/para recreação na escala do corredor para permitir o deslocamento seguro das pessoas a serviços essenciais (assistência médica, supermercados, farmácias, transporte público).
- Usar sinalizações verticais temporárias de “Via fechada”, que podem ser anexadas a cavaletes, se necessário; adicionar sinalizações verticais de alerta para pedestres ou ciclistas é opcional.

## Monitoramento

- Critérios-chave: alteração de número e porcentagem na demanda geral em horários específicos.
- Usar dispositivos automatizados, como um contador de tráfego ou câmera, para contagem do volume de bicicletas e, se possível, amostras curtas (15 minutos a 1 hora) da contagem de pedestres ou tipos de usuários (crianças menores e mais velhas, idosos etc.).
- Usar contagens ou realizar pesquisas para determinar os ajustes, se necessário.



Crédito: Natalia Bomtempo



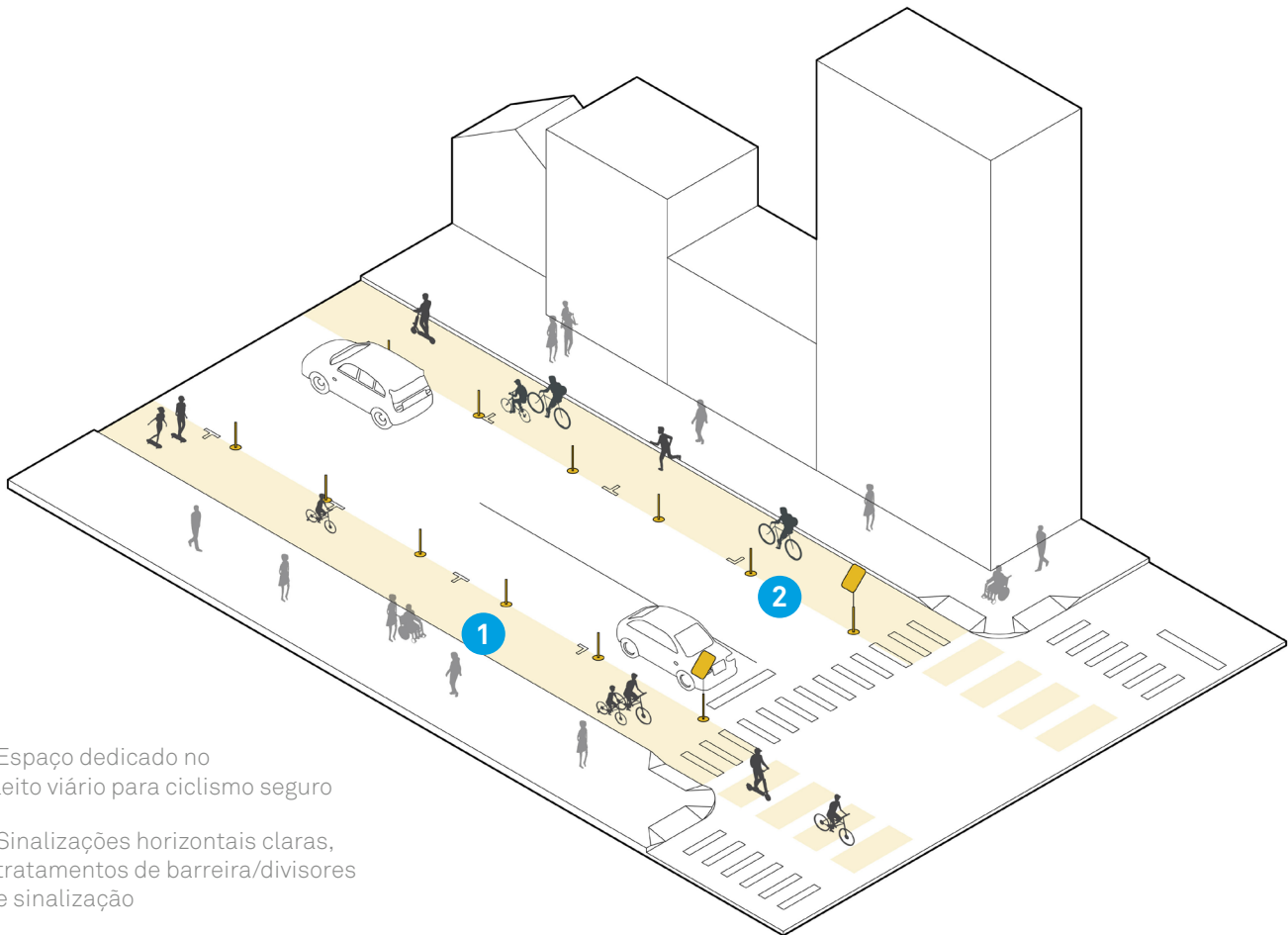
Crédito: DPA

### Brasília, Brasil

Brasília abre suas ruas para pedestres e ciclistas aos domingos.

### Berlim, Alemanha

Berlim proíbe veículos em várias ruas para criar espaço para brincar e se reunir.



- 1 Espaço dedicado no leito viário para ciclismo seguro
- 2 Sinalizações horizontais claras, tratamentos de barreira/divisores e sinalização

**Disponibilizar espaço para que os trabalhadores essenciais e outras pessoas andem de bicicleta e se desloquem com segurança, mantendo distância física suficiente.**

## CONTEXTO

- Ruas de várias faixas, ruas com faixas largas onde a demanda é alta.
- Ruas que fornecem acesso a hospitais e outros serviços essenciais; rotas conectoras para parques e outros espaços abertos.

## ETAPAS PRINCIPAIS

- Converter faixas de estacionamento ou faixas de tráfego em ciclofaixa. Opcional: converter a faixa de tráfego adjacente em local para embarque e desembarque de passageiros, áreas de carga e descarga ou estacionamento.
- Designar o início da faixa com uma barreira e sinalização vertical, posicionados de forma a não bloquear os ciclistas.
- Usar barreiras reflexivas, como cones de trânsito, balizadores flexíveis, canalizadores de tráfego, barreiras de plástico, balizadores independentes ou barris de tráfego.

**CRONOGRAMA:** Dias para planejar, horas para implantar.

**DURAÇÃO:** Dias a meses.



Crédito: Cidade de Toronto

## Toronto, Canadá

A ActiveTO lançou novas ciclofaixas protegidas, marcadas com tinta e separadores.

## Planejamento

- Priorizar o preenchimento de lacunas nas malhas cicloviárias existentes, rotas de transporte público, rotas de bicicleta aguardando implementação e ruas que já possuem ciclistas.
- Considerar as ruas que levam a hospitais, aos principais destinos de saúde ou as principais rotas de transporte público para melhorar a segurança, especialmente para trabalhadores essenciais.
- Considerar as faixas de tráfego adjacentes a caminhos de uso compartilhado, estradas, parques ou orlas de praia.

## Engajamento

- Construir parcerias com grupos comunitários, provedores de serviços sociais, coalizões de bicicletas e bicicletarias; alcançar os trabalhadores por meio dos empregadores.
- Pedir às partes interessadas e apoiadores para colocar folhetos, distribuir avisos para redes on-line locais/hiperlocais ou entrar em contato com os moradores de forma segura.
- Recorrer aos grupos comunitários para identificar os principais obstáculos ou problemas que afetam o desenho ou o comprimento do segmento.

## Desenho + Implantação

- Usar materiais de segregação leve para separar a ciclofaixa e a faixa de tráfego de outras faixas.
- Usar separação física no término da nova faixa e em outros pontos sensíveis (por exemplo, cruzamentos principais, cruzamentos em T).
- Se existir uma faixa de estacionamento, afastá-la do meio-fio ou proibir o estacionamento para criar uma ciclofaixa protegida; o estacionamento “flutuante” pode fornecer proteção adicional para os ciclistas.
- Colocar sinalização vertical em barreiras móveis no início da ciclofaixa e da faixa de tráfego, nos principais cruzamentos e em outros locais com pontos de conversão de alto volume.
- Usar sinalização vertical típica de faixa temporária (pista fechada adiante, término da faixa à direita ou equivalente local) antes do término para veículo.
- Usar sinalização temporária para indicar a ciclofaixa e o estacionamento.
- Para o período de recuperação, consolide a configuração temporária com materiais permanentes. Consulte o [Urban Bikeway Design Guide \(Guia de Desenho de Ciclovia Urbana\)](#).

## Monitoramento

- Critérios-chave: mudança do número e do percentual na demanda; use um dispositivo automatizado para contagens, como um contador de tráfego.
- Verificar a colocação do equipamento diariamente nos primeiros dias de semana e nos finais de semana, e depois semanalmente.



Crédito: madisonbikes.org



Crédito: Kledina Skendo

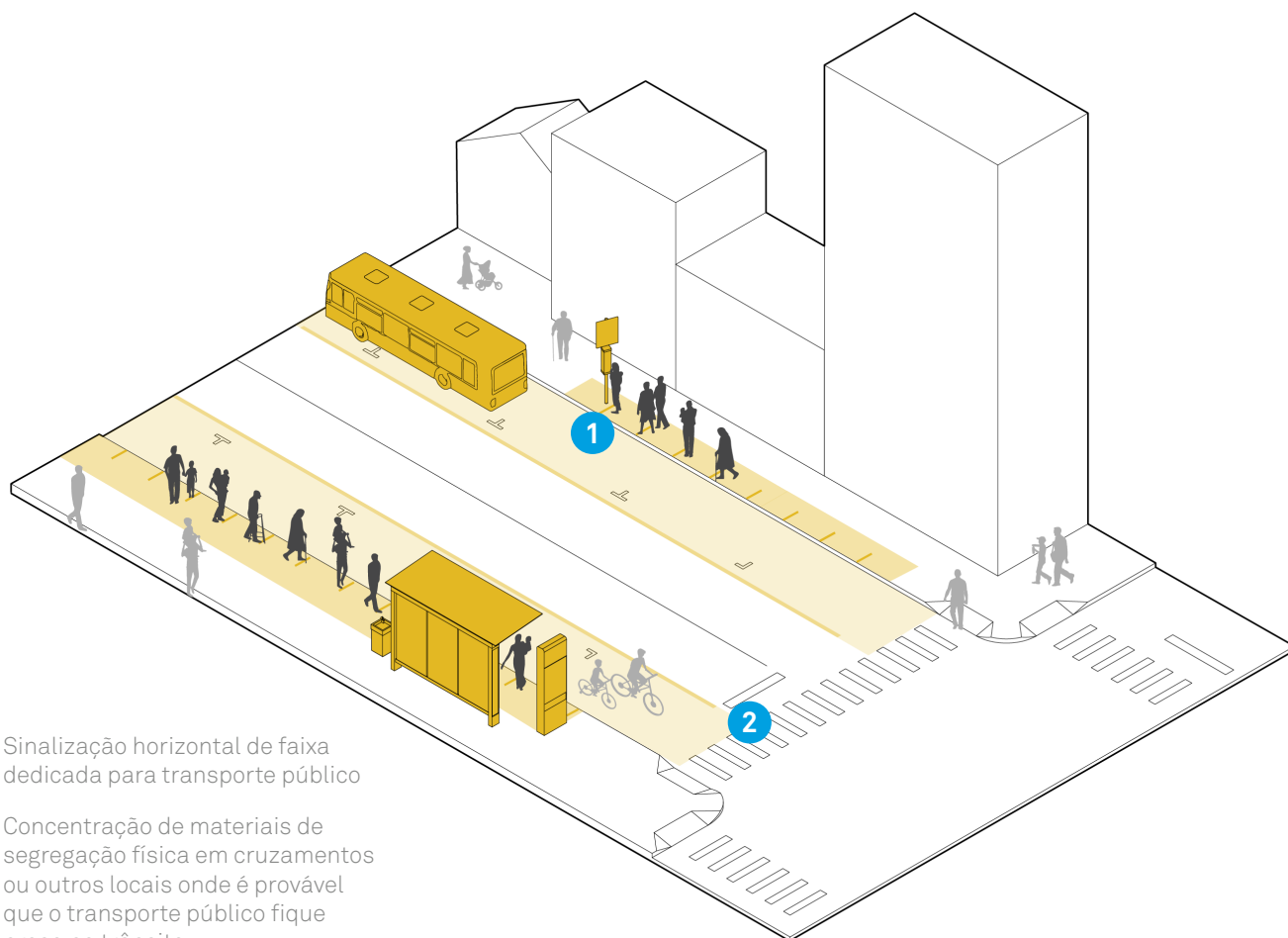
### Madison, WI, EUA

Madison adicionou novas ciclofaixas usando balizadores independentes e sinalizações verticais de fechamento montadas nas barreiras de tráfego para oferecer mais espaço para recreação ativa, mantendo a distância física entre os usuários.

### Tirana, Albânia

Tirana converteu faixas de estacionamento em ciclofaixas protegidas, usando balizadores flexíveis e sinalização horizontal amarela.





- 1 Sinalização horizontal de faixa dedicada para transporte público
- 2 Concentração de materiais de segregação física em cruzamentos ou outros locais onde é provável que o transporte público fique preso no trânsito

## Criar ou promover a expansão de faixas exclusivas de ônibus a fim de tornar o transporte coletivo confiável e eficiente para as pessoas que mais precisam.

### CONTEXTO

- Corredores de trânsito com alto número de usuários e rotas que atendem comunidades e comércio/serviços essenciais dependentes do transporte público.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Converter locais de estacionamento ao longo das calçadas ou faixas de tráfego em faixas de transporte público.
- Designar a faixa para transporte público com sinalizações horizontais, sinalizações verticais regulatórias, semáforos eletrônicos, se disponíveis, e elementos verticais, como cones.

**CRONOGRAMA:** Semanas para planejar, dias/semanas para implantar.

**DURAÇÃO:** Vários meses até dois a três anos.



Crédito: Cidade de Boston

### Boston, MA, EUA

O MBTA instalou uma nova faixa de ônibus permanente na Washington Street, que foi precedida por uma faixa temporária usando cones de trânsito laranjas.

## Planejamento

- Priorizar rotas e implementar melhorias, como faixas para transporte público e prioridade de semáforos, em comunidades dependentes de transporte público e em rotas que levam a locais essenciais com maior número de usuários ou demanda.
- Concentrar intervenções mais intensas em cruzamentos conhecidos por causar atrasos no transporte público, bem como novos pontos de estrangulamento emergentes com base nas mudanças dos padrões de deslocamento.
- Identificar locais para veículos de apoio se com frequência os usuários não conseguirem embarcar devido à superlotação.
- Alterar a sinalização vertical e horizontal para mitigar conflitos significativos em locais de conversão, quando necessário.
- Considerar remover as áreas de estacionamento, de acesso restrito ou áreas de carga e descarga; minimizar impactos em negócios essenciais.
- Determinar os segmentos mais críticos com base na velocidade e em atrasos; as faixas podem ter apenas uma quadra ou estender-se por vários quilômetros.

## Engajamento

- Aproveitar as redes de comunicação existentes e os canais de mídia social, como entidades da sociedade civil, associações de bairro e grandes empregadores.
- Publicar avisos nos veículos, nas paradas, on-line e em boletins informativos para divulgar alterações e solicitar feedback.
- Comunicar as metas desde o início para alinhamento ao desempenho atual e sinalizar mudanças futuras nas condições de tráfego e para o usuário do transporte público.

## Desenho + Implantação

- Medir e marcar locais e instalar cartazes com o horário de operação.
- Instalar cones e/ou barris, balizadores ou pintura com as legendas “ônibus”.
- A sinalização pode ser estática ou com painéis de mensagens variáveis, dependendo da disponibilidade e de recursos.
- Para o período de recuperação, consolide a configuração temporária com materiais permanentes. Consulte o [Transit Street Design Guide \(Guia de Desenho de Ruas com Transporte Público\)](#).

## Monitoramento

- Critérios-chave: coletar dados de usuários do transporte público, lotação e tempo de viagem; ajustar para melhorar o desempenho operacional, ainda atendendo às orientações de saúde pública.
- Coordenar com os agentes de fiscalização de trânsito para impedir que veículos particulares parem, estacionem ou trafeguem nas faixas; concentrar a atenção no início da implementação.



Crédito: SFMTA



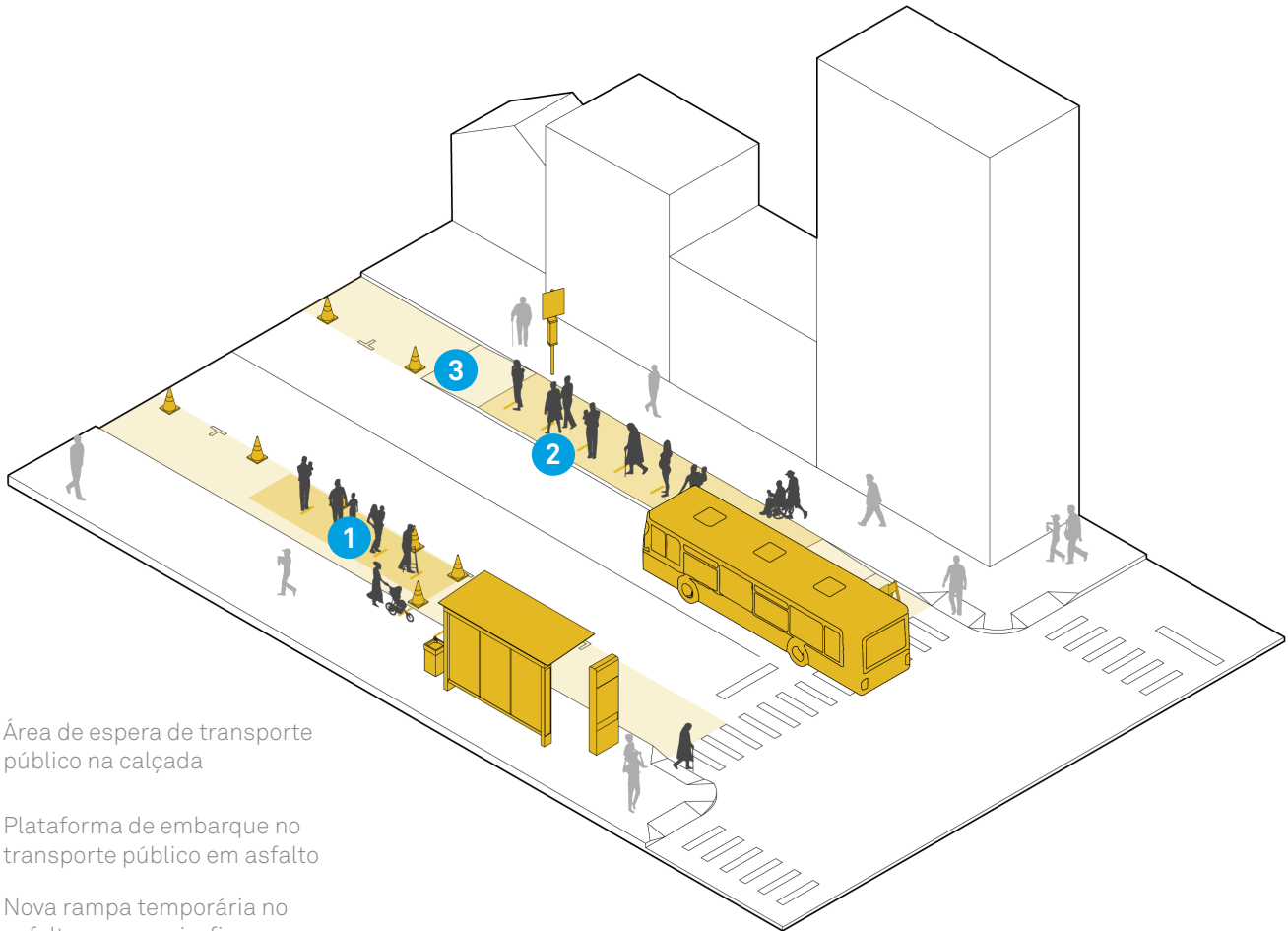
Crédito: Transporte de Auckland

### São Francisco, CA, EUA

O SFMTA priorizou uma rede principal e iniciou melhorias para aprimorar o desempenho do transporte público para trabalhadores essenciais.

### Auckland, Nova Zelândia

Auckland abre espaço para novas paradas de ônibus e faixas para transporte público na Queen Street.



- 1 Área de espera de transporte público na calçada
- 2 Plataforma de embarque no transporte público em asfalto
- 3 Nova rampa temporária no asfalto ou no meio-fio

**Disponibilizar espaço de espera suficiente para os passageiros de transporte público, permitindo o embarque na porta traseira/em todas as portas para reduzir o tempo de fila e embarque.**

## CONTEXTO

- Transporte público com alto número de embarques diários ou embarques concentrados em horários específicos do dia.
- O transporte público para em calçadas muito movimentadas ou muito estreitas para espera com distanciamento físico.

## ETAPAS PRINCIPAIS

- Implantar plataformas com materiais intermediários, como guia com asfalto e ilhas modulares
- Instalar rampas, faixas de pedestres e ilhas de segurança para acessar as paradas no meio do quarteirão.
- Facilitar o embarque traseiro por meio de emissão de bilhetes em dispositivos móveis, pagamento sem contato a bordo e cobrança de tarifa fora do transporte.

**CRONOGRAMA:** Dias a semanas para planejar, horas a semanas para implantar.

**DURAÇÃO:** Meses a anos.



Crédito: Reuters/Maggie Andresen

## Kigali, Ruanda

As autoridades ruandesas instalaram estações de lavagem de mãos em pontos de ônibus na capital Kigali.



## Planejamento

- Capacitar um grupo de trabalho da cidade e equipe do departamento de transporte público, incluindo planejamento da malha, velocidade e confiabilidade, planejamento de serviços e operadores.
- Priorizar paradas com usuários contínuos ou áreas com casos elevados de COVID-19.
- Implementar em locais onde as necessidades e a viabilidade são altas e, na sequência, expandir o programa para locais mais desafiadores.
- Coordenar com os programas de bicicleta, espaço público ou calçada para determinar se uma extensão do meio-fio ou ilha é apropriada.
- Concentrar-se no embarque pela porta traseira/todas as portas e oferecer opções de pagamento on-line/fora do transporte.

## Engajamento

- Proporcionar oportunidades para usuários do transporte público, grupos cívicos, associações de passageiros com deficiência, empresas e sindicatos de médicos/funcionários de serviços para determinar locais para melhorias no embarque.
- Publicar folhetos nas paradas antes da implementação para solicitar feedback dos usuários. Promover o feedback on-line, no veículo e nas paradas.
- Anunciar uma lista restrita de locais, juntamente com um processo de planejamento abreviado para mais locais.

## Desenho + Implantação

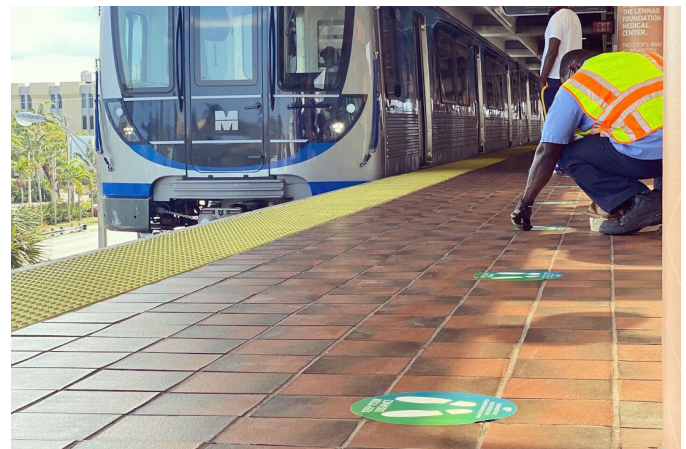
- Manter o embarque acessível pela plataforma nivelada com o meio-fio existente ou dentro das tolerâncias de inclinação acessíveis.
- Permitir embarque pela porta traseira com plataformas com pelo menos 9 metros de comprimento.
- Proporcionar acesso através das ciclovias, elevando a ciclovia, usando asfalto ou rampas modulares.
- Converter vagas de estacionamento em parklets ou extensão de calçadas. Manter o acesso ao meio-fio na parada existente.
- Marcar as linhas para formação de filas/círculos separados por 2 metros.
- Incluir plataformas de madeira para uso a curto prazo e plataformas de embarque modulares ou contenções de concreto com enchimento de asfalto para maior durabilidade.

## Monitoramento

- Critérios-chave: fila mínima de passageiros, distanciamento físico adequado.
- Verificar a integridade das plataformas modulares ou provisórias de embarque após a implementação e/ou se os operadores reportarem atrito na plataforma.
- Solicitar feedback de operadores, supervisores e despachantes sobre o desenho.



Crédito: @Fab\_Benvenuti



Crédito: Serviços Públicos e Transporte de Miami-Dade

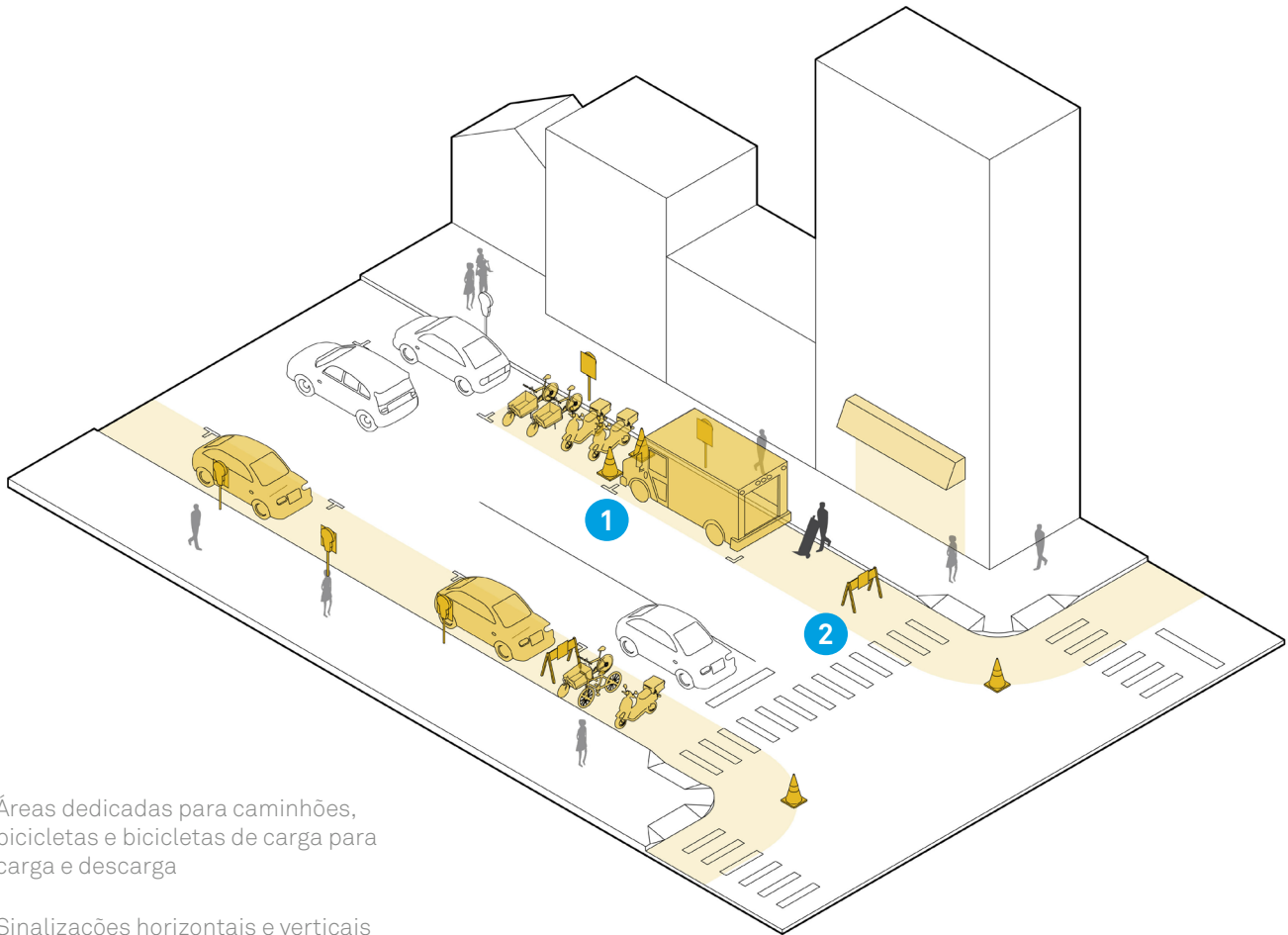
## Roma, Itália

Roma implementou novas paradas de ônibus temporárias e uma nova ciclofaixa protegida por estacionamento em uma rua principal.

## Miami, FL, EUA

Miami marcou o espaçamento apropriado para o distanciamento físico nas estações de transporte público.

# ÁREAS DE CARGA E DESCARGA E EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PASSAGEIROS



- 1 Áreas dedicadas para caminhões, bicicletas e bicicletas de carga para carga e descarga
- 2 Sinalizações horizontais e verticais claras e proteção

## Converter vagas de estacionamento ou faixas de tráfego em áreas de entrega ou de embarque/desembarque de alta rotatividade que atendem a serviços essenciais.

### CONTEXTO

- Mais relevante em restaurantes, lavanderias, farmácias e outros serviços essenciais.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Usar giz em spray, tinta, adesivos ou fita de tráfego, conforme necessário, para delimitar o espaço.
- Alterar a política de gerenciamento e fiscalização e abranger parquímetros ou máquinas.
- Definir limites de tempo (cerca de 10 minutos no máximo) para permitir rotatividade/acesso rápido a serviços essenciais.

**CRONOGRAMA:** Dias para planejar, horas para implantar.

**DURAÇÃO:** Dias a meses.



Raleigh, NC, EUA

Crédito: Cidade de Raleigh

Raleigh usou cones e sinalizações verticais para criar áreas de embarque e desembarque temporárias na calçada.



## Planejamento

- Selecionar locais que comportam serviços essenciais, que estejam lotados e/ou estão em áreas com altas taxas de infecção.
- Comprometer-se com o cronograma inicial e associar os ajustes às orientações de saúde pública ou mudanças de mobilidade.
- Incluir manutenção e substituição de materiais nos orçamentos.

## Engajamento

- Notificar usuários, empresas e moradores ao longo do percurso usando panfletos e fazer circular avisos em redes on-line.
- Usar associações comerciais, parceiros e grupos de interesse para espalhar informações e verificar detalhes no local de operação.
- Manter as linhas de comunicação abertas com serviços de emergência e empresas locais.

## Desenho + Implantação

- Desativar ou cobrir os parquímetros afetados e cobrir a sinalização vertical de regulamentação de estacionamento, conforme necessário.
- Instalar materiais de segregação leve (por exemplo, cones, cavaletes, barreiras) para designar o espaço.
- Usar giz em spray, tinta, adesivos ou fita de tráfego, se não existirem sinalizações horizontais de tráfego ou de estacionamento.
- Abrir espaço no leito da via para carga e descarga de pacotes e adicionar bicicletários, conforme necessário, para manter um caminho livre para os pedestres na calçada.
- Criar e publicar sinalização temporária para comunicar claramente usos e políticas alterados.

## Monitoramento

- Critérios-chave: espaços de entrega e embarque e desembarque ocupados por motoristas e ciclistas por períodos de tempo apropriados.
- Examinar a interferência nas áreas de pedestres e nas operações nas ruas (por exemplo, estacionamento duplo, acesso de emergência).
- Verificar a colocação do equipamento diariamente nos primeiros dias de semana e nos finais de semana, e depois semanalmente.



Seattle, WA, EUA

Crédito: Dongho Chang

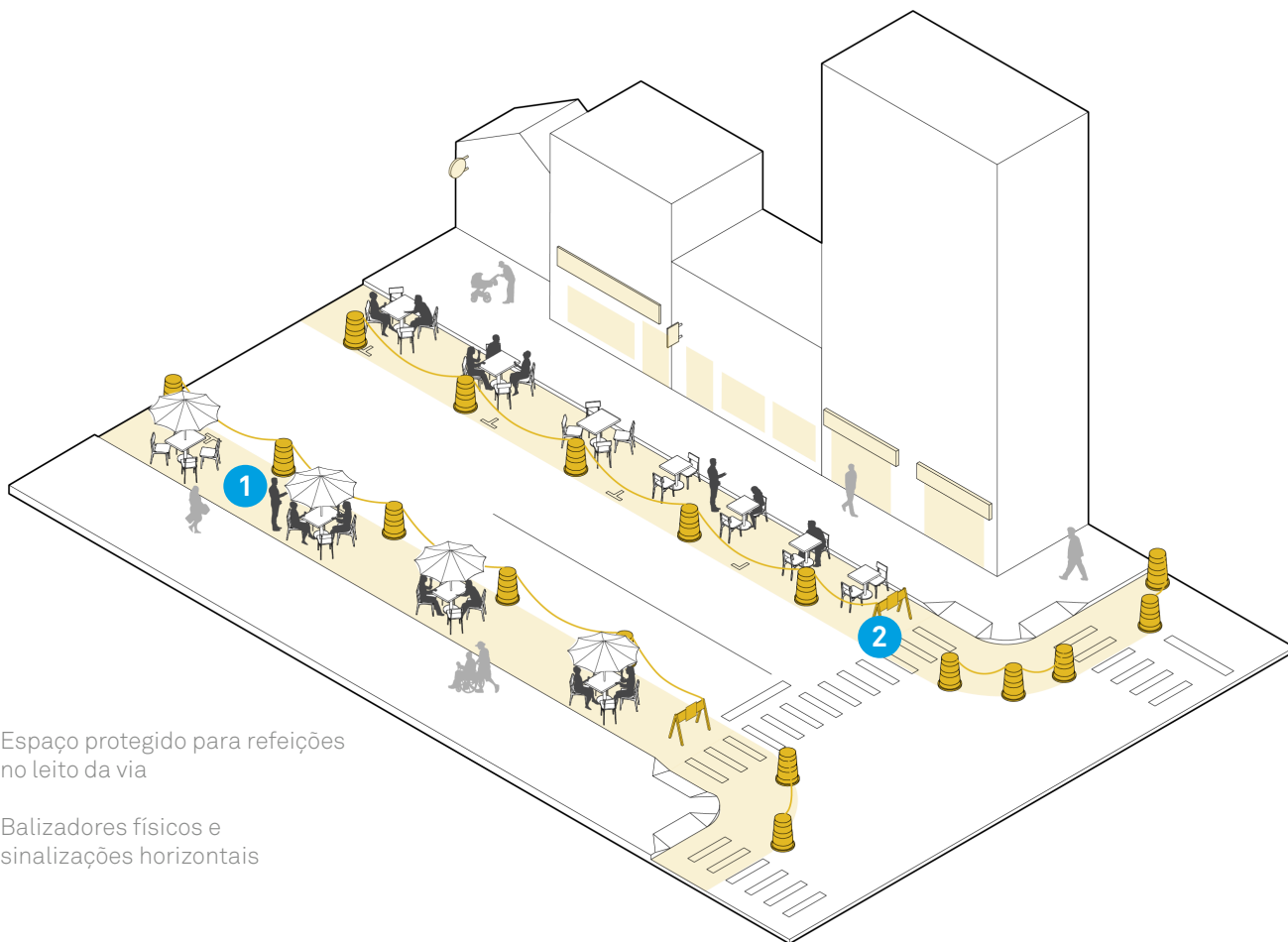
Seattle introduziu um programa para converter vagas de estacionamento perto de estabelecimentos de alimentação em áreas de embarque e desembarque e carga e descarga para clientes e trabalhadores de entregas.



Alexandria, VA, EUA

Crédito: Cidade de Alexandria

Alexandria usou sinalização temporária para designar áreas de embarque e desembarque fora dos estabelecimentos de alimentação, permitindo que clientes e trabalhadores de entregas acessem as empresas com segurança.



- 1 Espaço protegido para refeições no leito da via
- 2 Balizadores físicos e sinalizações horizontais

## Disponibilizar espaço para comer ao ar livre, para que os restaurantes possam cumprir as diretrizes de distanciamento físico enquanto retomam as operações de oferta de refeições no local.

### CONTEXTO

- Onde restaurantes, cafés, barracas de comida e/ou vendedores de comida de rua estão agrupados ao longo de vários quarteirões.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Identificar grupos de estabelecimentos e designar áreas de “restaurantes ao ar livre”.
- Isentar as taxas de licença existentes para restaurantes ao ar livre em áreas pré-selecionadas, conforme necessário.
- Estabelecer padrões de ocupação claros (por exemplo, contagem de mesas) para tais áreas.

**CRONOGRAMA:** Uma semana.

**DURAÇÃO:** Meses.



Crédito: Go Vilnius

### Vilnius, Lituânia

Dezoito espaços públicos em Vilnius, incluindo a praça central da catedral, foram abertos para cafés e restaurantes ao ar livre, para permitir que os estabelecimentos atendam com segurança. Espera-se que mais espaços sejam abertos durante o verão.

## Planejamento

- Estabelecer áreas de “restaurantes ao ar livre” fechando temporariamente ruas ou faixas ou redirecionando o espaço de estacionamento dentro de ordens executivas de emergência, conforme necessário.
- Isentar taxas de permissão para refeições na calçada; definir padrões de ocupação e ajustar regulamentações que restrinjam o movimento de pedestres ou que sejam ativas na faixa de passagem pública.
- Recorrer em agentes de fiscalização de estacionamento e obras públicas para ajudar nas tarefas de suporte; as associações locais podem ser solicitadas a ajudar na limpeza e monitoramento.
- Comprometer-se com uma duração inicial e horário de operação, observando as restrições de “fique em casa” da cidade ou estado que regem as operações.
- Se presentes, considerar o movimento do trânsito e o acesso de trabalhadores essenciais antes de finalizar as alterações. Não recomendado para as principais rotas de transporte público que atendem trabalhadores ou destinos essenciais.

## Engajamento

- Criar um formulário breve, permitindo que empresas e vendedores ambulantes registrem interesse, conforme necessário. Transmitir uma abordagem iterativa desde o início.
- Usar grupos comerciais locais e distritos de melhoria comercial, associações locais e outras parcerias para divulgar programas; avaliação e notificação rápidas em cada bairro.
- Manter as comunicações abertas entre os departamentos, especialmente os serviços de emergência e as equipes de limpeza ou manutenção.

## Desenho + Implantação

- Usar uma segregação física em locais de término para fechar a rua ao tráfego de veículos, conforme necessário.
- Usar mesas, cadeiras e guarda-chuvas, conforme necessário; estabelecer orientações para armazenamento e implantação de equipamentos para garantir o acesso de pedestres, bicicletas e veículos fora do horário comercial (para manter amplo acesso a pedestres).
- Estabelecer um protocolo de entrega para restaurantes com base no horário de funcionamento e no acesso geral.
- Medir a distância entre os encostos das cadeiras ao usar sinalizações horizontais para indicar padrões de distanciamento ou diretrizes de saúde pública.
- Manter as calçadas sem mesas e cadeiras para permitir um amplo movimento de pedestres com distanciamento físico.

## Monitoramento

- Critérios-chave: confirmar o espaçamento das tabelas de acordo com as diretrizes de saúde pública; manter uma zona livre para movimentação de pedestres.
- Inspeccionar restaurantes e fornecedores periodicamente para obter feedback e ajustar as horas de operação conforme necessário.



Crédito: NACTO-GDCI

### Chicago, IL, EUA

A Broadway Street de Chicago se transformou em um espaço público para pedestres, usando faixas de estacionamento como espaço ao ar livre para restaurantes.

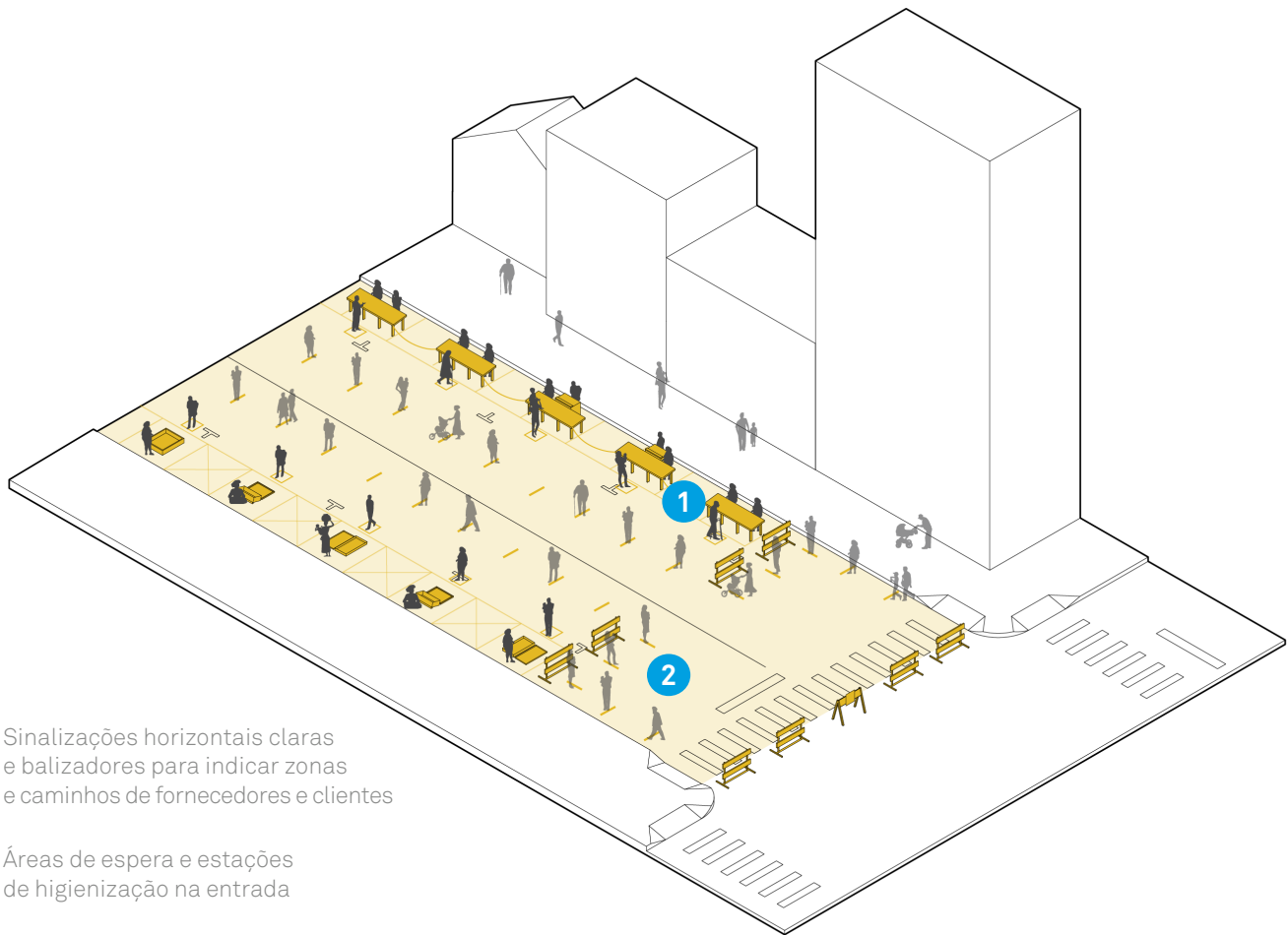


Crédito: @demescope

### Milão, Itália

Milão designou áreas para refeições ao ar livre reaproveitando os espaços de estacionamento.





- 1 Sinalizações horizontais claras e balizadores para indicar zonas e caminhos de fornecedores e clientes
- 2 Áreas de espera e estações de higienização na entrada

## Promover a expansão das atividades comerciais em ruas adjacentes a mercados para reduzir a lotação e reforçar o distanciamento.

### CONTEXTO

- Ruas com mercados ao ar livre permanentes ou ativos.
- Ruas adjacentes a edifícios de mercado ou espaços públicos com mercados.
- Feiras livres periódicas.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Alocar espaço nas ruas para permitir aos mercados uma área de ocupação expandida visando operar com distanciamento físico seguro.
- Alterar a política de gerenciamento e fiscalização.
- Definir o layout e o espaçamento seguros para barracas de vendedores e rotas de circulação com base nas diretrizes de distanciamento físico local.

**CRONOGRAMA:** Dias para planejar, horas para implantar.

**DURAÇÃO:** Horas, dias, meses ou permanente.



Crédito: Jain Weraphong

### Kalaw, Myanmar

Em Kalaw, os locais das barracas dos vendedores na feira livre foram marcados com tinta, separando-os e permitindo que os clientes comprassem com segurança.



## Planejamento

- Priorizar os mercados de alimentos e bens essenciais e garantir que os locais sejam distribuídos de forma equitativa pelos bairros.
- Ampliar a área de ocupação do mercado para quarteirões adjacentes, se necessário, dividir os vendedores entre diferentes locais ou alternar os vendedores ao longo da semana.
- Avaliar a capacidade total do vendedor e do cliente com base nas diretrizes atuais de distanciamento físico.
- Alterar ou atualizar as licenças para refletir o novo esquema de operação, se necessário.
- Designar espaço e horários para permitir a carga e descarga com segurança fora do horário de funcionamento do mercado.

## Engajamento

- Concentrar-se nos vendedores e moradores e empresas locais.
- Usar sinalização clara para comunicar operações adaptadas, incluindo capacidade máxima e regulamentos de distanciamento físico, a vendedores e clientes.
- Contar com parceiros e grupos de interesse para espalhar a mensagem e compartilhar tarefas operacionais.

## Desenho + Implantação

- Usar barreiras e sinalizações verticais para demarcação nos locais onde os limites do mercado estão próximos ao tráfego de veículos.
- Criar uma sinalização grande para as áreas de entrada. Criar áreas para formação de filas de clientes nas entradas para quando a ocupação estiver no limite da capacidade.
- Usar tinta e outras sinalizações horizontais no solo para indicar locais para barracas de vendedores e rotas de circulação seguras.
- Usar barreiras e sinalizações horizontais (por exemplo, mesas, cordas, tintas) para minimizar as interações entre os vendedores e clientes e manter distâncias físicas nos pontos de compra.
- Se necessário, fornecer instalações para lavagem das mãos e higienização.

## Monitoramento

- Critérios-chave: proporção de cliente/vendedor/hora e proporção de cliente/área/hora.
- Acompanhar a contagem de clientes e realizar pesquisas para informar os protocolos de mercado atualizados, conforme necessário.
- Garantir que a área do mercado seja limpa e higienizada no final de cada dia.



Crédito: Sistema FAEG/Senar



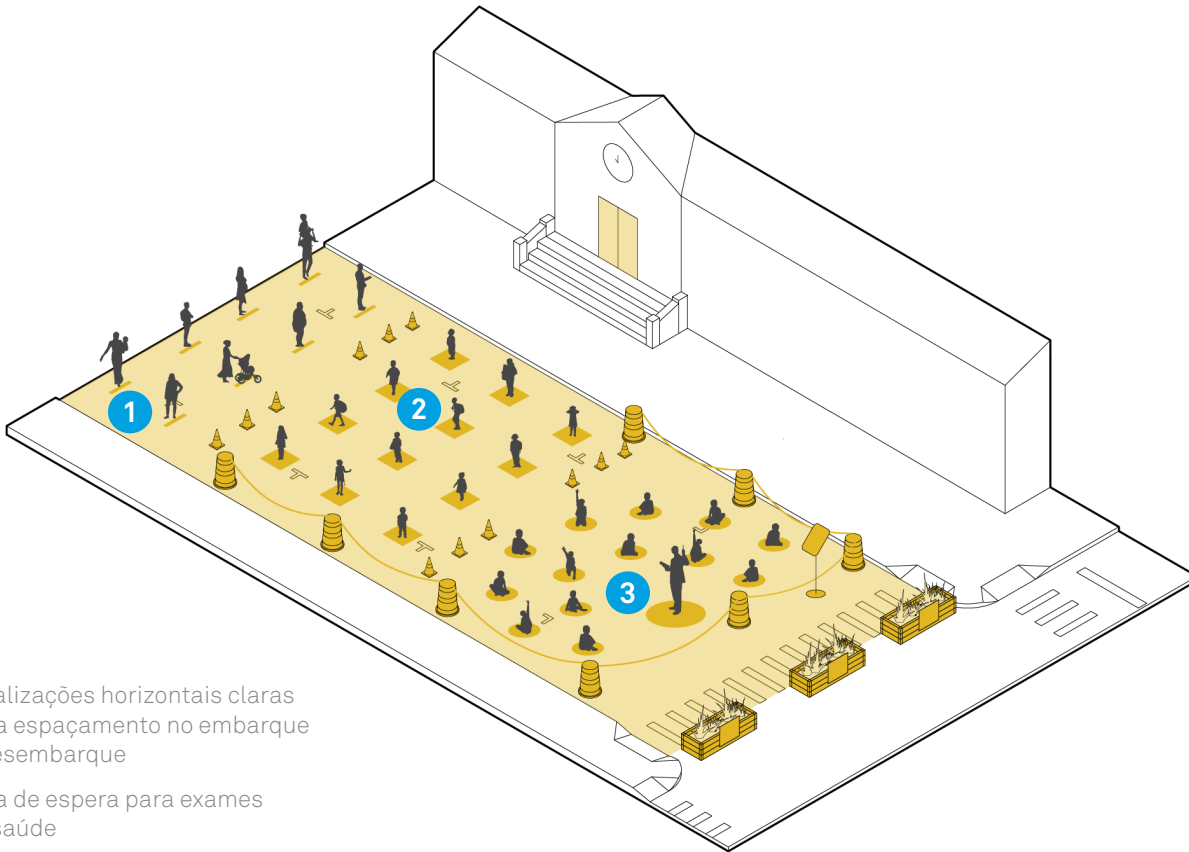
Crédito: Jason Roberts/Better Block

## Goiânia, Brasil

Goiânia implementou um projeto piloto chamado “Feira Segura”, incentivando os mercados ao ar livre a operar de acordo com as diretrizes da Organização Mundial da Saúde a fim de evitar contágio.

## Dallas, TX, EUA

Em Dallas, a Better Block, uma organização local sem fins lucrativos, está fornecendo prateleiras de frutas e vegetais de madeira para restaurantes fechados, para permitir que eles vendam o excesso de estoque nos mercados ao ar livre.



- 1 Sinalizações horizontais claras para espaçamento no embarque e desembarque
- 2 Área de espera para exames de saúde
- 3 Sala de aula ao ar livre e espaço educacional

## Disponibilizar sala de aula e espaço para recreação ao ar livre e áreas seguras de embarque/desembarque e exames de saúde.

### CONTEXTO

- Ruas e estacionamentos adjacentes a escolas, creches e instalações utilizadas por estudantes e crianças.
- Ruas perto e ao redor das escolas são usadas como rotas para deslocamentos a pé e de carro para a escola.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Fornecer espaço na rua sem carros para escolas e creches para realização de aulas, intervalos de recreio e reuniões.
- Criar rotas seguras para as escolas usando calçadas expandidas, ciclofaixas e faixas de tráfego, travessias seguras e gerenciamento de velocidade.

**CRONOGRAMA:** Dias a semanas para planejar, horas para implantar.

**DURAÇÃO:** Horas, meses ou longo prazo.



Crédito: LightRocket via Getty Image

### Turim, Itália

Os espaços públicos foram transformados em espaços de aprendizado em uma horta escolar em Turim.

## Planejamento

- Coordenar com as escolas/distritos para planejamento das instalações externas e as necessidades de acesso, como horários de início escalonados e exames de saúde antes da entrada.
- Priorizar escolas e instalações de educação/creche com espaço limitado nas dependências da escola, que terão capacidade excedente sob as diretrizes de saúde pública ou atenderão grupos vulneráveis.
- Desenvolver planos de contingência para clima extremo ou severo.
- Analisar o impacto da remoção de algumas ou de todas as faixas de tráfego. Considerar ruas adjacentes e instalações de bicicleta/transporte público para informar as opções e a possível duração do fechamento da rua.
- Designar **espaço** para verificações de temperatura e de saúde antes da entrada; criar espaços de espera para os cuidadores próximos às entradas.
- Para crianças incapazes de caminhar ou andar de bicicleta, melhorar as opções de **transporte público** e fornecer ônibus escolares higienizados e acesso a veículos com áreas de espera seguras.

## Engajamento

- Colocar cartazes grandes e coloridos para indicar claramente diferentes zonas, como filas, exames de saúde ou instruções.
- Trabalhar com a direção da escola e do grupo de pais para comunicar mudanças nas instalações da escola, acesso e políticas de saúde.

## Desenho + Implantação

- Ruas total ou parcialmente fechadas adjacentes ou em torno das instalações da escola.
- Colocar a segregação física nas entradas para indicar acesso restrito ou limitado ao veículo. Vasos grandes podem servir como barreiras e incorporar a natureza.
- Usar tinta, cor e outras sinalizações nas superfícies para convidar a brincar e aprender as distâncias físicas seguras. Indicar locais e espaçamento para embarque e desembarque.
- Posicionar estações de lavagem das mãos e de verificação de temperatura fora das entradas.

## Monitoramento

- Fazer uma pesquisa com pais, crianças e professores para obter feedback; usar a pesquisa para revisar e melhorar o desenho e as operações.
- Usar intervenções temporárias como projetos piloto para futura construção de capital, usando dados qualitativos e quantitativos para informar as mudanças.
- Avaliar como as crianças se deslocam para a escola, incluindo rotas locais, para informar onde priorizar as atualizações nas ruas adjacentes.



Crédito: @Anne\_Hidalgo



Crédito: @CGTNOfficial

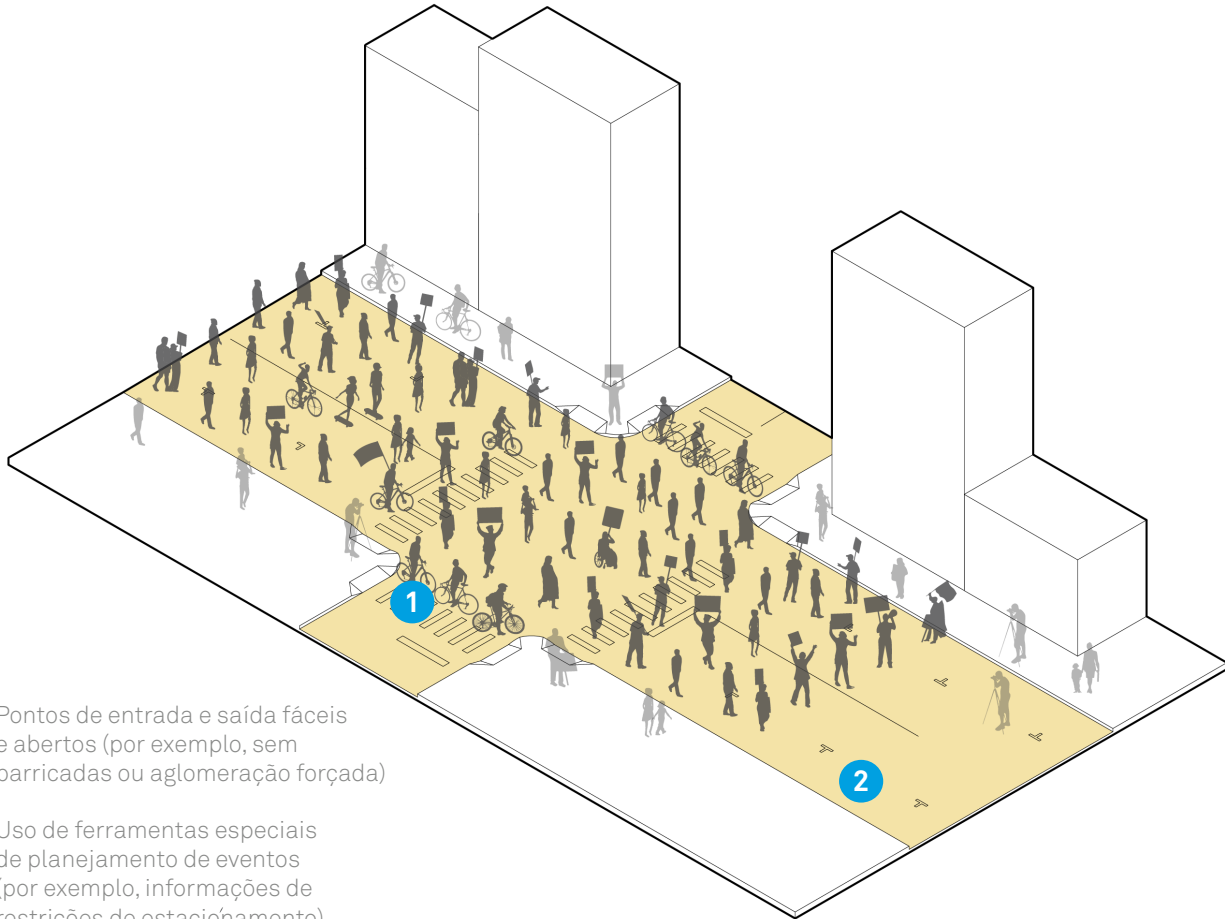
## Paris, França

As sinalizações horizontais são feitas nas ruas em frente às escolas para garantir o distanciamento físico em Paris.

## Wuhan, China

Os alunos do ensino médio fazem fila para entrar na escola em Wuhan, seguindo as marcações no chão e com verificação de temperatura na entrada.





**1** Pontos de entrada e saída fáceis e abertos (por exemplo, sem barricadas ou aglomeração forçada)

**2** Uso de ferramentas especiais de planejamento de eventos (por exemplo, informações de restrições de estacionamento) para protestos antecipados

## Facilitar o acesso seguro a espaços públicos para manifestação e protesto como um direito cívico fundamental.

### CONTEXTO

- Parques, ruas e praças icônicas normalmente usados para manifestações ou comícios.
- Descentralizado em espaços públicos e ruas do bairro.
- Ruas grandes e pontes; locais de significado comunitário ou histórico.

**CRONOGRAMA:** Horas a dias.

**DURAÇÃO:** Dias, semanas, meses.



Crédito: @clarendipity

### Minneapolis, MN, EUA

Em Minneapolis, os membros da comunidade e artistas locais homenageiam George Floyd, morto pela polícia. As organizações locais oferecem água e álcool-gel para manifestantes e moradores próximos.



## Política + Engajamento

- Reafirmar o papel legítimo das praças e ruas públicas como locais de protesto e manifestação, mesmo durante a pandemia.
- Estabelecer e transmitir objetivos claros para o gerenciamento no local, **conflito de desorganização**, permitindo movimentos desimpedidos e atendendo às necessidades médicas/de segurança de todos.
- Garantir que os requisitos de permissão/notificação não criminalizem protestos espontâneos ou pessoas que se deslocam **no veículo com direito de passagem** para a ação cívica.
- Garantir que todos os funcionários no local usem equipamentos consistentes com as orientações de saúde pública para impedir a transmissão do vírus, entre si ou para outras pessoas próximas.

## Abordagem do desenho

- Garantir a segurança dos manifestantes, profissionais médicos, jornalistas e **observadores legais** com espaço abundante para distanciamento físico.
- Manter a livre circulação dos participantes ao longo do percurso e nos cruzamentos, pontos de pausa etc., para evitar gargalos ou forçar os participantes a espaços confinados.
- Implantar materiais mais duráveis (ou veículos fixos) em tempo real ao longo das rotas de marcha para **prevenir atos de violência em veículos** e conflitos.
- Considerar ambulâncias **menores, mais manobráveis** ou talvez veículos de saneamento, que também podem servir como receptáculos para a limpeza de detritos.
- Garantir que os materiais ou veículos sejam flexíveis para permitir saída fácil e segura em caso de emergência. Deixar espaços para evitar pontos de estrangulamento ou encurralamento.
- Se os protestos são comunicados/contínuos:
  - Limitar o uso da rua para pedestres obtendo espaço e remover barreiras não fixadas.
  - Informar mudanças de rota ou de paradas de transporte público, locais de compartilhamento de bicicleta/patinete, transporte por aplicativo etc., para garantir opções para trabalhadores essenciais e moradores.
  - Reconfigurar o mobiliário temporário para manter a segurança e o acesso dos participantes.

## Práticas de gerenciamento

- Coordenar a logística no local por meio de provedores de serviços sociais, como assistentes sociais, paramédicos ou bombeiros.
- Refinar os planos de desvio e atualizar os dados do aplicativo quanto às rotas e paradas de transporte público afetadas, como acontece com outros grandes fechamentos de ruas.
- Evitar estratégias de gerenciamento de multidões que impliquem a necessidade de detenção, como zonas proibidas, toque de recolher e pontos de acesso/saída designados.
- Ajustar os requisitos de estacionamento, fornecendo informações claras para empresas e moradores.
- Revisar os acordos entre entidades e as diretrizes dos funcionários periodicamente, com base nos valores da entidade, objetivos comuns e orientações de saúde pública.



Crédito: @seinahpets



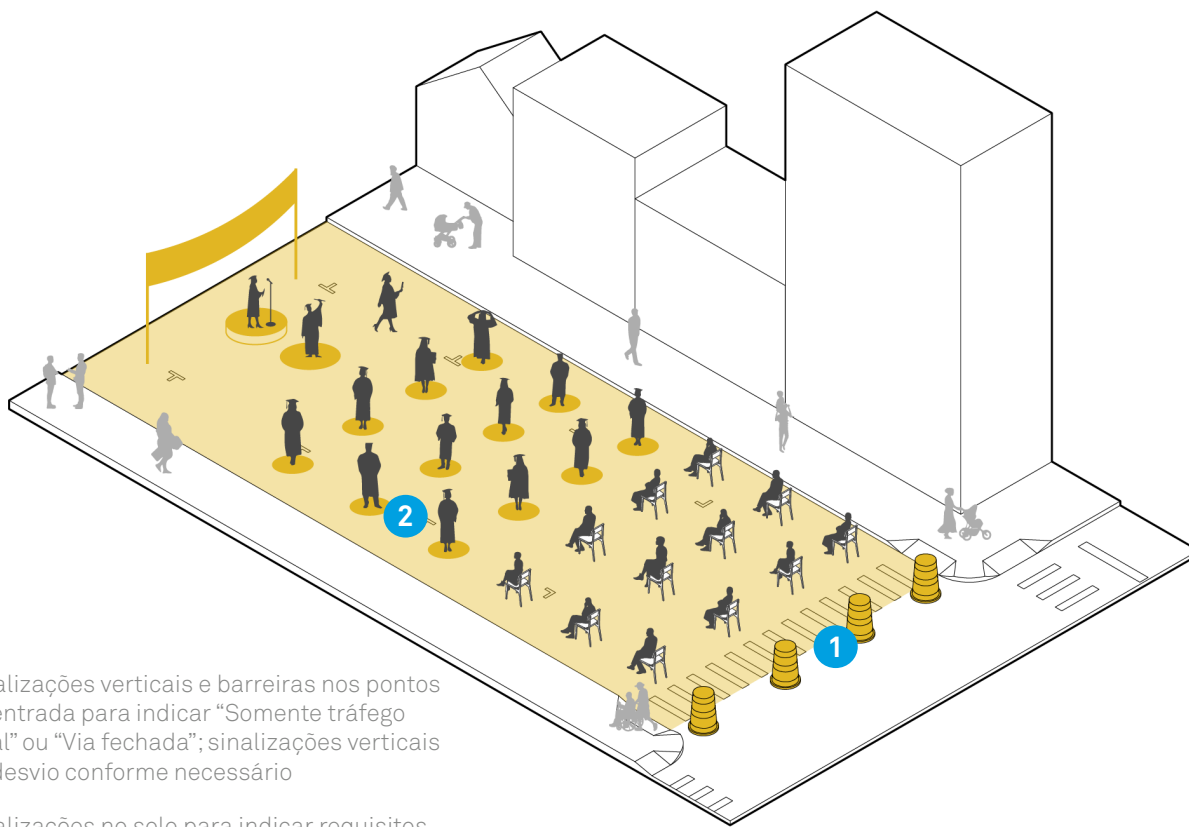
Crédito: @longfellowfilms

### Seattle, WA, EUA

Os manifestantes em Seattle bloqueiam um cruzamento com bicicletas, permitindo um movimento seguro do grupo que os segue.

### Kathmandu, Nepal

Manifestantes se reúnem perto da residência oficial do primeiro-ministro no Nepal.



- 1 Sinalizações verticais e barreiras nos pontos de entrada para indicar “Somente tráfego local” ou “Via fechada”; sinalizações verticais de desvio conforme necessário
- 2 Sinalizações no solo para indicar requisitos físicos de distanciamento, conforme necessário para reuniões maiores

## Implementar fechamentos de ruas totais ou parciais para fornecer espaço ao ar livre para reuniões culturais, religiosas ou cívicas.

### CONTEXTO

- Ruas residenciais, corredores ou ruas de pedestres de baixo volume.
- Ruas comerciais ou outros corredores sem transporte público.
- Ruas de várias faixas com baixos volumes de veículos
- Parques de estacionamento da cidade ou da organização e garagens ao ar livre.

### ETAPAS PRINCIPAIS

- Instalar barreiras de tráfego temporárias e sinalizações verticais de “Somente tráfego local” ou “Via fechada” que correspondem ao tipo de fechamento.
- Identificar agentes locais e da administração para instalação e monitoramento de barreiras durante os eventos.
- Garantir o acesso a entregas essenciais e veículos de emergência.

**CRONOGRAMA:** Dias a uma semana.

**DURAÇÃO:** Horas, dias, semanas.



Crédito: Thierry Gouegnon/Reuters

### Abidjan, Costa do Marfim

Muçulmanos no bairro de Adjamé participam de orações para comemorar o fim do Ramadã.

## Planejamento

- Criar/alterar e divulgar aplicativos simples para permitir que instituições culturais, religiosas e cívicas implementem fechamentos conforme necessário. Usar aplicativos para antecipar as necessidades de gerenciamento de ruas. Incluir quaisquer necessidades, responsabilidades e custos de saneamento, de acordo com os planos de gerenciamento de eventos típicos.
- Estabelecer e divulgar critérios específicos de fechamento, incluindo: volumes e velocidade, jurisdição, disponibilidade de outros espaços ao ar livre, presença de rotas de transporte público ou de bicicleta, uso de área adjacente, frequência, tempo etc. Ser claro sobre os tipos de instituições elegíveis para o uso temporário das ruas.

## Engajamento

- Divulgar opções para fechamentos e eventos por meio de grupos culturais, igrejas, associações de bairro ou outras organizações distritais de moradores e grupos empresariais.
- Consultar proativamente artes locais, cultura e calendários de eventos e feriados da vizinhança para envolver os grupos interessados.
- Fazer parceria com grupos de interesse, apoiadores e organizações de auxílio mútuo para distribuir mensagens.
- Entrar em contato com grupos comunitários para identificar os principais obstáculos ou problemas que afetam a sensibilidade cultural, o desenho, a programação ou a seleção do segmento da rua.

## Desenho + Implantação

- Usar os critérios estabelecidos durante o planejamento para confirmar cruzamentos/ruas para fechamento total ou parcial do tráfego de veículos.
- Colocar segregação leve para bloquear parcialmente as ruas e indicar uso restrito e velocidades mais baixas onde ocorrem os fechamentos parciais (10 a 15 km/h).
- Usar sinalização vertical temporária de “Somente tráfego local”, “Via fechada” ou “Novo padrão de tráfego adiante”, que pode ser anexada a cavaletes, se necessário.
- Instalar sinalizações horizontais de superfície para delinear o distanciamento físico (onde aplicável).
- Considerar outros materiais e elementos de controle de tráfego que possam responder ao tipo de reunião (áreas de embarque/desembarque, áreas de preparação de eventos etc.).

## Monitoramento

- Critérios-chave: realizar contagens periódicas de “horário de pico” e observação empírica para garantir a observação do distanciamento físico seguro.
- Monitorar e relatar quaisquer deficiências de controle de tráfego (sinalizações verticais, barreiras etc.).
- Garantir que as diretrizes operacionais e de desenho estejam em conformidade com as diretrizes e padrões gerais de saúde locais, estaduais e nacionais.



Crédito: Kisha Bwenge



Crédito: Michael Cavazos/Fotos do Jornal de Notícias

## Cidade de Nova York, NY, EUA

Os convidados do casamento mantêm distâncias físicas adequadas em uma cerimônia de casamento ao ar livre, enquanto o Cartório Civil da cidade estava fechado.

## Longview, TX, EUA

A turma da Escola Católica St. Mary's de 2020 formou seus sete graduandos em uma cerimônia limitada.