

Mobilidade saudável nas cidades

Contexto urbano, marco legal, benefícios e entraves



Audiência Pública no Senado Federal – a Mobilidade Urbana e as Mortes no Trânsito

Uirá Lourenço

Servidor público, ciclista por opção e colaborador do portal Mobilize

Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012)

Fundamentos (art. 5º):

- acessibilidade universal;
- desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- segurança nos deslocamentos das pessoas;
- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

Diretrizes (art. 6º):

- prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

Código de Trânsito Brasileiro

Proteção do não motorizado (pedestres e ciclistas)

**Princípio básico: maior protege o menor, motorizado cuida do não motorizado. Todos prezam pela segurança do pedestre
(art. 29, § 2º)**

Garantias existentes no Código de Trânsito

1) Distância lateral de segurança (1,5m)

Art. 201

Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinqüenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta:

Infração - média;

Penalidade - multa.

2) Preferência do ciclista

Art. 38. § único. Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá **ceder passagem aos pedestres e ciclistas**, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, **com preferência sobre os veículos automotores**.

3) Redução de velocidade ao ultrapassar ciclista

Art. 220

Deixar de reduzir a velocidade do veículo de forma compatível com a segurança do trânsito:

XIII - ao ultrapassar ciclista:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Década de Ações pela Segurança no Trânsito, ONU
2011 – 2020

Exemplo de leis pró-bicicleta (DF)

- Lei Orgânica do DF – *O Poder Público estimulará o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território.* (art.335, § 2º)
- Lei nº 4.800/2012 – dispõe sobre a instalação de bicicletários no DF
- Lei nº 4.566/2011 – dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade
- Lei nº 4.423/2009 – institui a obrigatoriedade de instalação de estacionamento de bicicletas
- Lei nº 4.397/2009 – cria o Sistema Ciclovitário do DF
- Lei nº 4.216/2008 – dispõe sobre o transporte de bicicletas no metrô
- Lei nº 4.030/2007 – institui o Dia do Ciclista (26/10)
- Lei nº 3.885/2006 – assegura a Política de Mobilidade Urbana Ciclovitária
- Lei nº 3.721/2005 – institui a jornada Na Cidade Sem Meu Carro (22/9)
- Lei nº 3.639/2005 – dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do DF

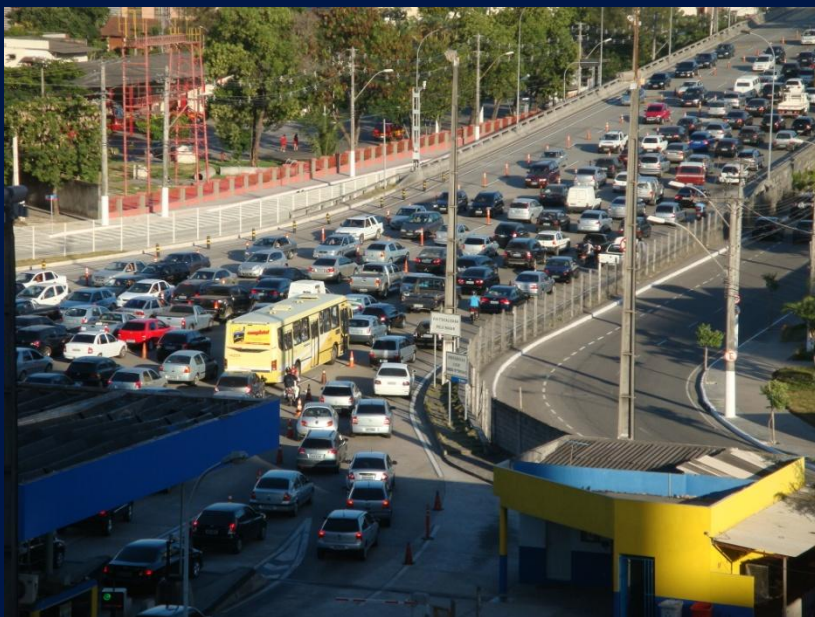
Congestionamentos de norte a sul do país



São Paulo (SP)



Belém (PA)



Vitória (ES)



Florianópolis (SC)



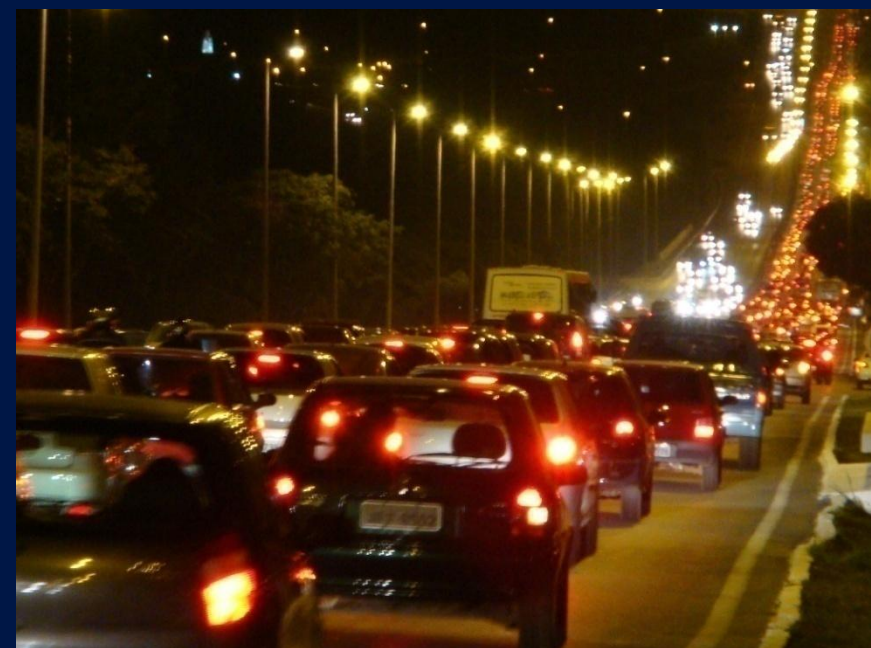
L2 Norte



Saída de Águas Claras



EPTG



Eixão norte

Maior incentivo
ao transporte por
carro

Mais gastos com
pistas, viadutos e
estacionamentos

Mais motoristas
nas ruas

Círculo vicioso do incentivo ao carro

Mais acidentes e
maior risco a
pedestres e
ciclistas

Vias e
estacionamentos
saturados

Mais poluição

Transporte por
ônibus mais lento
e caro



Dois caminhos possíveis para enfrentar a situação de imobilidade

- Continuar com a lógica rodoviarista – ampliar o espaço para os carros e, assim, atender à frota motorizada crescente
- Reverter o processo rodoviarista – **humanizar a cidade**, investir nas formas coletivas e saudáveis de locomoção e priorizar a segurança, em vez da fluidez motorizada

Ciclistas e pedestres: seres invisíveis





















Do ponto de vista governamental, ainda muitas obras e intervenções urbanas que desconsideram o transporte não motorizado



Florianópolis (SC)



Vitória (ES)



São Paulo (SP)



Vila Velha (ES)

Invisibilidad → Infraestructura









EPTG
“Linha Verde”



Segunda, 10 Março 2014 13:19

DF é referência nacional e internacional em ciclovias

Da Redação



AGENDA DO GOVERNADOR

tamanho da fonte - + | Imprimir



Foto: Secom/DER

Quantidade de ciclovias na capital é superior à de grandes cidades como SP, RJ, Paris e Amsterdã

BRASÍLIA (10/3/14) - A malha de ciclovias do Distrito Federal, com 433 km concluídos ou em conclusão, é a maior do país, e desbanca cidades como o Rio de Janeiro, que tem 360 km, e São Paulo, maior cidade do Brasil, que conta apenas com 69,8 km disponíveis à população. A meta da capital brasileira é atingir, até o

Infraestrutura

+

Educação

+

Fiscalização

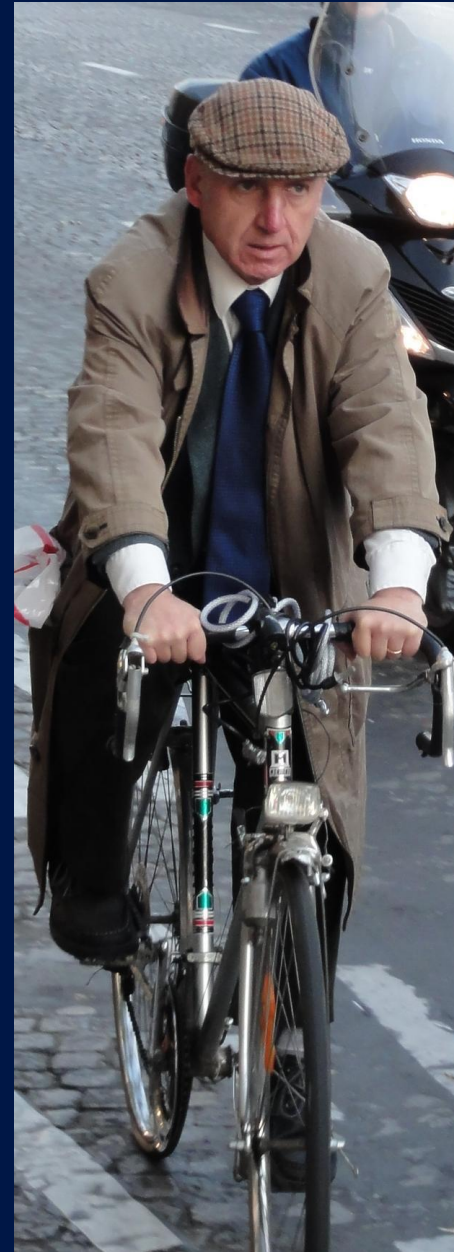
+

Medidas de incentivo às caminhadas e pedaladas; desestímulo ao automóvel

=

Cidades para as pessoas

Cidades exemplares na Europa





França dará incentivo financeiro para uso da bicicleta na ida ao trabalho

segunda-feira, 2 de junho de 2014 14:39 BRT

07.12.2014 - 20:00

Paris quer 'banir' carros do centro

Prefeita quer que centro da cidade seja dedicada aos pedestres e bicicletas até 2020

ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS »



Projeto quer
construir
estacionamento
subterrâneo



Veículos ficam até 10% mais baratos

► Governo lança pacote agressivo zerando IPI da maioria dos carros produzidos no país ► Número de parcelas também vai aumentar ► Banco Central libera R\$ 18 bilhões para financiamentos {pág 08}

O transporte por bicicleta no Brasil

- Apesar das dificuldades, o transporte saudável é uma realidade nas cidades brasileiras;
- O transporte por bicicleta é opção utilizada em especial pelas camadas pobres, por razões econômicas;
- Nas classes mais ricas, a bicicleta é tradicionalmente vista como instrumento de lazer e não como veículo;



Fluxo de ciclistas em avenida de Vitória (ES)



Ciclovia em Santos (SP)















Exemplos de uso nas cidades



A demanda reprimida



Estação de metrô (DF)



Terminal de ônibus – Florianópolis (SC)



Supermercado em São Mateus (ES)



Belém (PA)

Transporte coletivo no DF

Baixa integração e escassez de corredores exclusivos,
Falta de informações sobre linhas e horários, não pontualidade,
Superlotação, pontos de ônibus desconfortáveis, muitas vezes sem abrigo.



Mobilidade saudável – transporte a pé

Dificuldades para quem opta por caminhar

Poucas calçadas, caminhos esburacados, obstáculos, falta de continuidade e falta de sombreamento



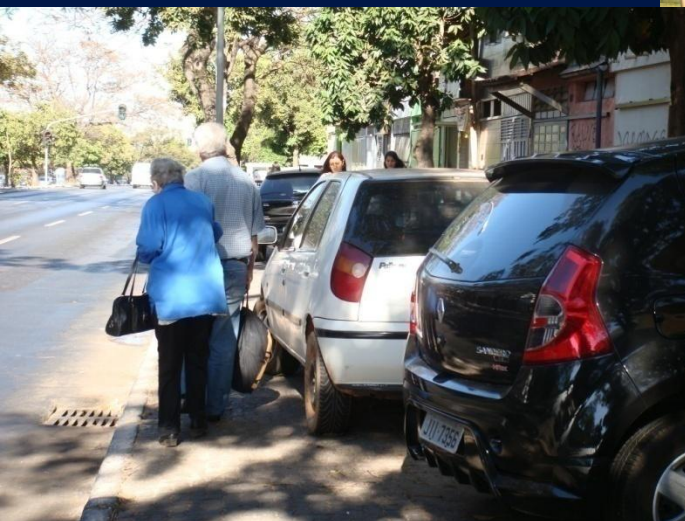
Setor de Rádio e TV Sul



Esplanada dos Ministérios



W5 Norte



W3 Sul



Samambaia

Calçadas inexistentes



Calçadas invadidas



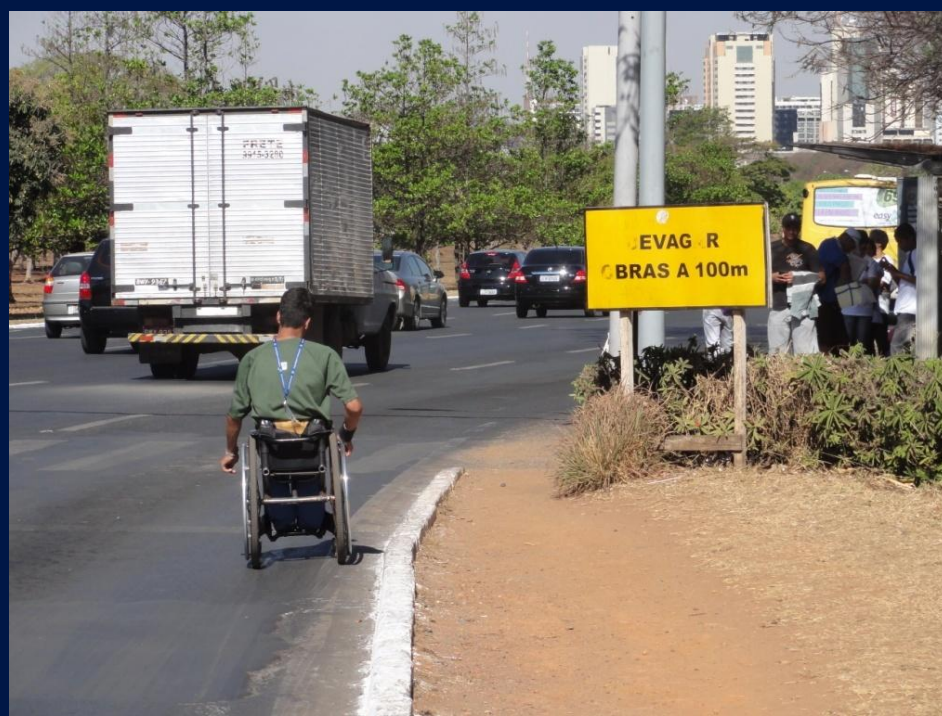
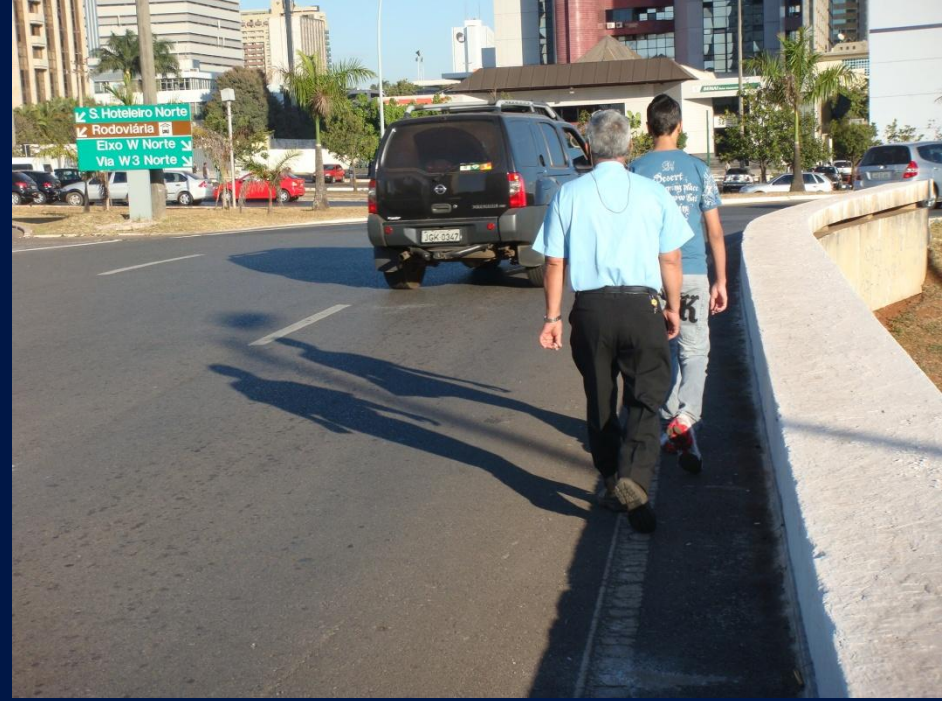
Calçadas destruídas











Alguns passos para levar a bicicleta a sério – incentivos à mobilidade saudável



- Infraestrutura (caminhos seguros e confortáveis, bicicletários e vestiários)
- Contexto da cidade humano/saudável
(Cidades para as pessoas)
- Campanhas educativas, mudança cultural
- Bons exemplos práticos
- Formação cidadã
- Fiscalização
- Integração ao transporte coletivo
- Medidas de desestímulo ao automóvel

Infraestrutura de apoio ao ciclista



- Ciclovía



- Ciclofaixa



- Calçada compartilhada

A bicicleta e o transporte público



Bicicletas públicas e de aluguel



Integração com trem, metrô e ônibus



Garantir preferência do ciclista (código de trânsito)

- Sinalização
- Educação
- Fiscalização



Ciclista espremido no final da EPTG



Sinalização horizontal de preferência dos ciclistas em cruzamento de Copenhague



Motorista aguarda a passagem de ciclista na Holanda. Sinalização em pontos de conflito.

Bicicletas no policiamento comunitário



Uso de bicicleta por agentes de trânsito Sorocaba (SP)



DF

X



ES



Serra – ES



Vitória – ES



Paris



Amsterdã

Transporte de passageiros (bicitáxis)



Medidas de moderação de tráfego

Aumentar a segurança e tornar o trânsito mais humano. Ex.: Redução do limite de velocidade.



EPTG ampliada e com alto limite de velocidade



Zona 30 na França



Zona 30 em Berlim

Contexto: VIAS EXPRESSAS



EPTG



Eixão



EPIG



EPIA

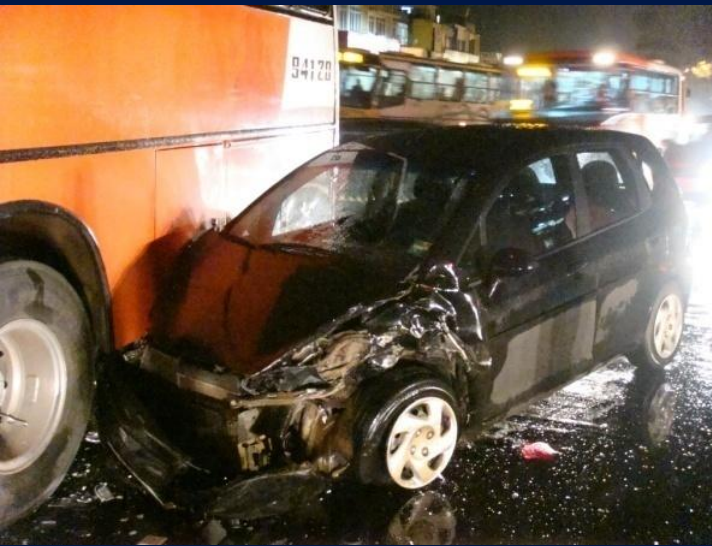


Eixo Monumental

Atropelamento: velocidade do carro e lesão do pedestre

VELOCIDADE	PORCENTAGEM	EFEITO
32 km/h	5%	Morrem
	65%	Sofrem Lesões
	30%	Sobrevivem ilesos
48 km/h	45%	Morrem
	50%	Sofrem Lesões
	5%	Sobrevivem ilesos
64 km/h	85%	Morrem
	15%	Sofrem algum tipo de lesão

Violência no trânsito



Adolescente de 16 anos é atropelada na Epia e corre risco de morte

Ela foi levada de helicóptero pelo Corpo de Bombeiros

TRÂNSITO INSEGURO



DERRUBOU POSTE

Motorista colide na ponte JK



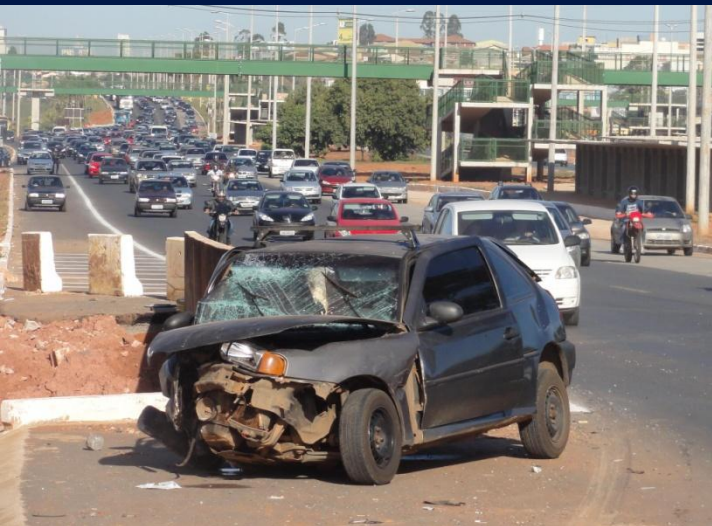
TRÊS FERIDOS

Dois morrem em acidente na Epia



BR-070

Batida deixa crianças e adultos feridos



EM DOIS DIAS, SEIS MORTES



Entre a manhã de sábado e o começo da noite de domingo, houve cinco acidentes graves nas vias do DE Além do alto número de mortos, foram 13 feridos. Em três casos, os motoristas não socorreram as vítimas. Policiais procuram o condutor de uma caminhonete que tirou a vida de duas pessoas no Gama.

TRÂNSITO »

Helicóptero resgata idosa atropelada por ônibus na Hélio Prates, em Ceilândia



Movimento é intenso nas vias que levam ao Centro

TRÂNSITO »

Mulher é atropelada e morre embaixo de viaduto que liga Taguatinga a EPTG

De 2001 a 2010, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER-DF) aplicou R\$ 774,5 milhões em obras de duplicação de rodovias, construção de viadutos e pavimentação. No mesmo período, o investimento no metrô foi 4 vezes inferior.

Fonte: Correio Braziliense



Entre 2012 e 2014, o Detran-DF arrecadou R\$ 356,9 milhões em multas e destinou R\$ 12,5 milhões (3,5%) a campanhas de educação no trânsito.

Fonte: Correio Braziliense, Gab. Dep. Distrital Chico Leite

Cultura motorizada
(sedentarismo)



Cultura da mobilidade
saudável



Europa - cultura da mobilidade saudável



Brasil - mobilidade saudável e criatividade ciclística



Bicicleta – transporte familiar





Bicicleta: alternativa ao carro

Servidores públicos deixam o carro em casa e fazem a integração da bicicleta com o metrô



Servidora pública opta pela bicicleta para ir de casa ao trabalho



Artista plástico usa apenas bicicleta no dia a dia, no trajeto de Ceilândia ao Plano Piloto, e leva o trabalho artístico na bicicleta



Servidor público e filho fazem integração bicicleta e metrô no trajeto para o trabalho e para a escola

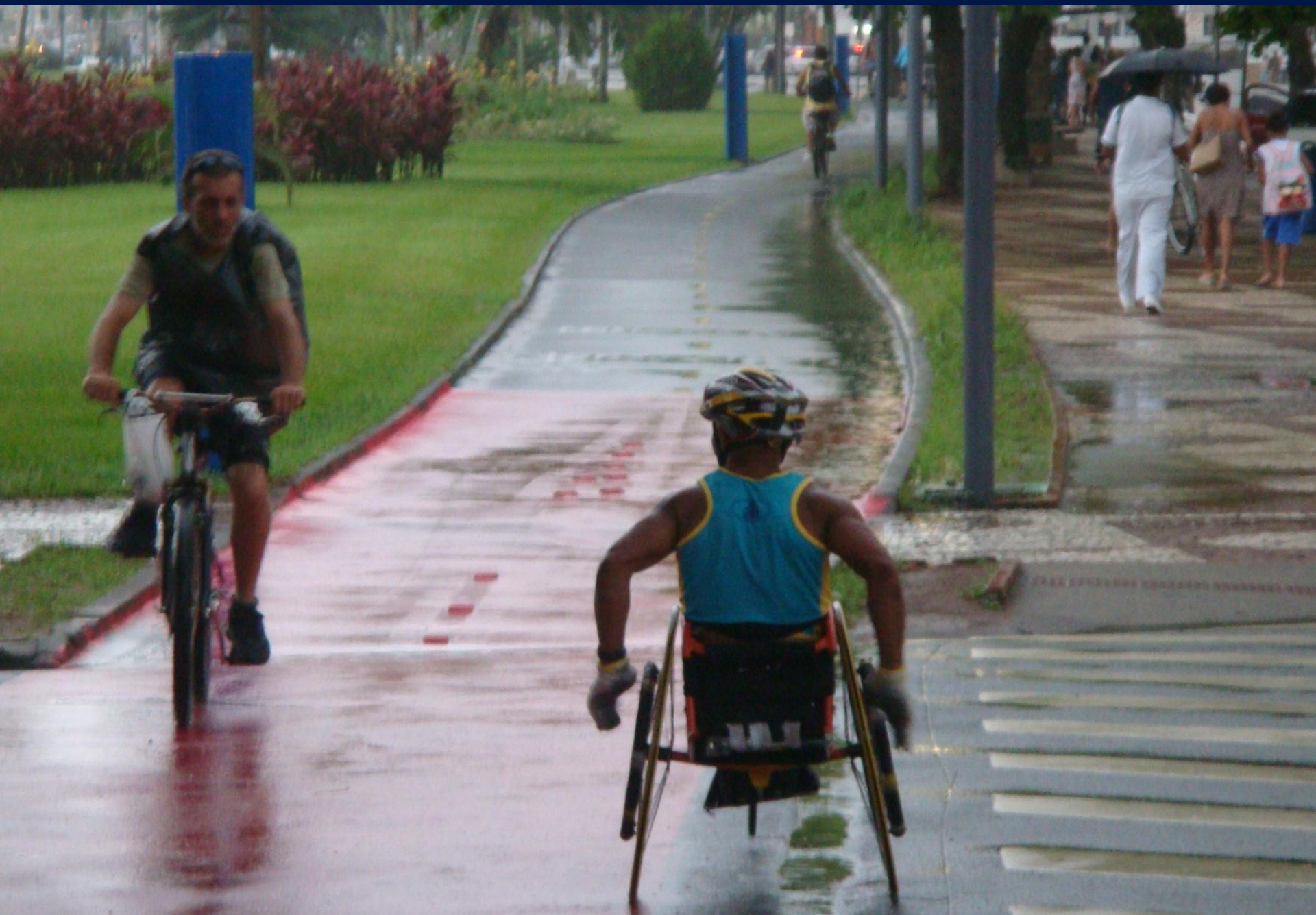
Transporte por bicicleta: benefícios à **saúde**, **ambientalmente correto**, **democrático** (para todas as idades), **econômico** (sem gastos com combustível, seguro, IPVA, multas e peças caras), **prático** e **rápido**.



Democratização do espaço público









Agentes ambientais – “ciclocatadores”







Campanha anti-sedentarismo

Desculpas para não pedalar:

1) "Não tenho preparo, nem idade."



2) "Preciso carregar peso. Vou de carro."



3) "Está chovendo. De bicicleta, vou me molhar."



4) "Tenho que ir arrumado para o trabalho."



5) "É muito perigoso pedalar na cidade."



6) "Preciso levar os filhos à escola."



-Foco da mobilidade: segurança no trânsito

- Integração de políticas (mobilidade, educação, saúde, meio ambiente, economia, turismo, entre outras)

- Aplicação das leis e pactos estabelecidos

- Coerência no planejamento – ex.: vias cicláveis conectadas; ambiente seguro com velocidade compatível com a vida

- Infraestrutura + educação + fiscalização

- Mudanças culturais (incentivos e desincentivos)

- Medidas de curto (ex.: redução do limite de velocidade), médio (integração da bicicleta ao transporte coletivo) e longo prazo (ampla infraestrutura segura)

Uma cidade com maior qualidade de vida, menos dependente do automóvel, é possível



Mobilidade saudável nas cidades

Contexto urbano, marco legal, benefícios e entraves



Uirá Lourenço

Servidor público, ciclista por opção e colaborador do portal Mobilize (www.mobilize.org.br)

E-mail: uiradebelem@gmail.com; Tel.: (61) 8126-5153