

Grow | Micromobilidade

Senado | Subcomissão de Mobilidade Urbana

Mobilidade urbana e acessibilidade nos cidades brasileiras

André Kwak | Relações Governamentais & *Policy*



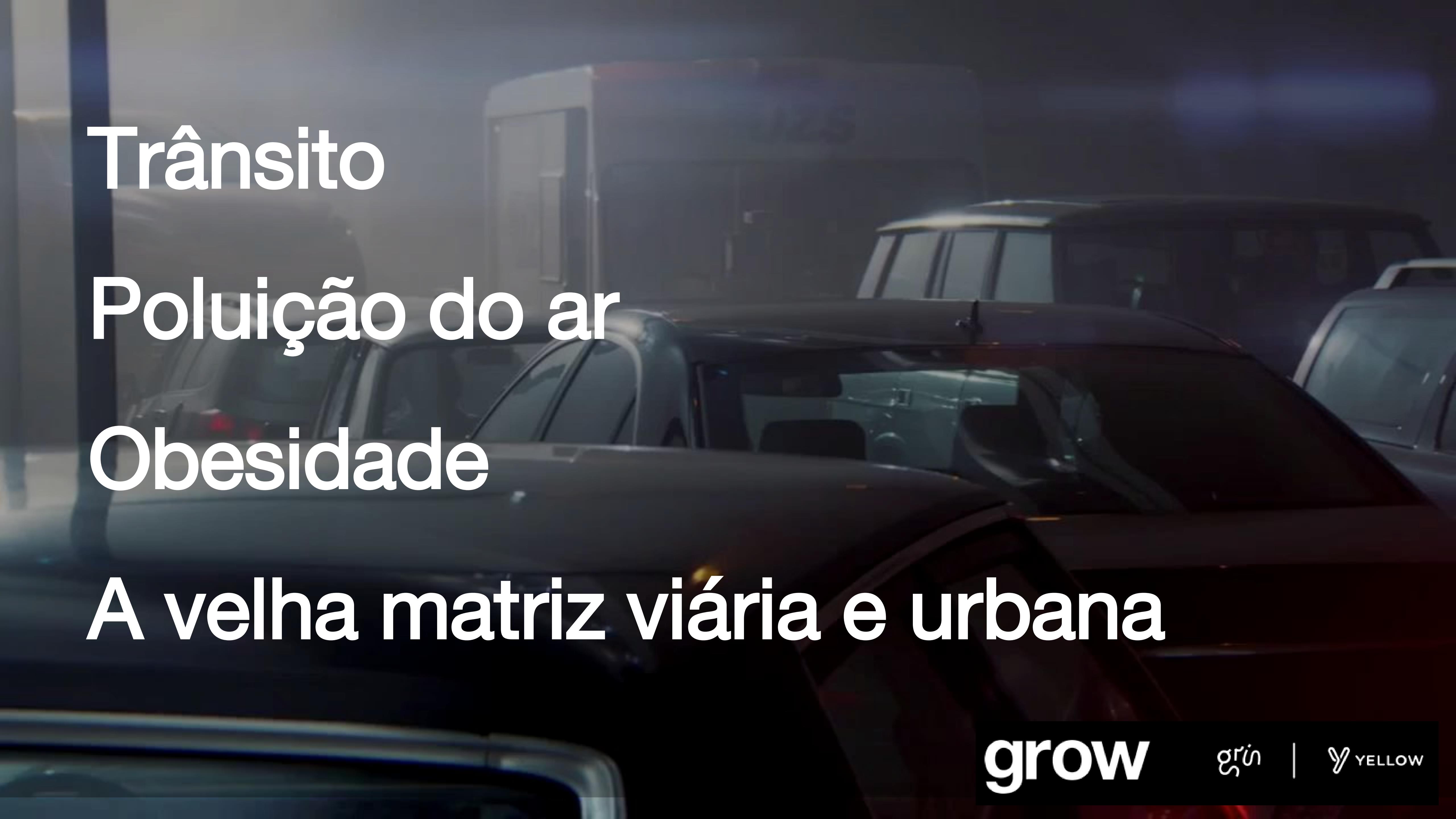
Uma empresa Latino Americana de Soluções de
Micromobilidade disponibilizando soluções de mobilidade
individual que sejam sustentáveis, seguras e de uso coletivo.

Grow | Micromobilidade urbana

Por que surgimos?

grün y

Para ajudar a diminuir alguns dos principais problemas das cidades



Trânsito

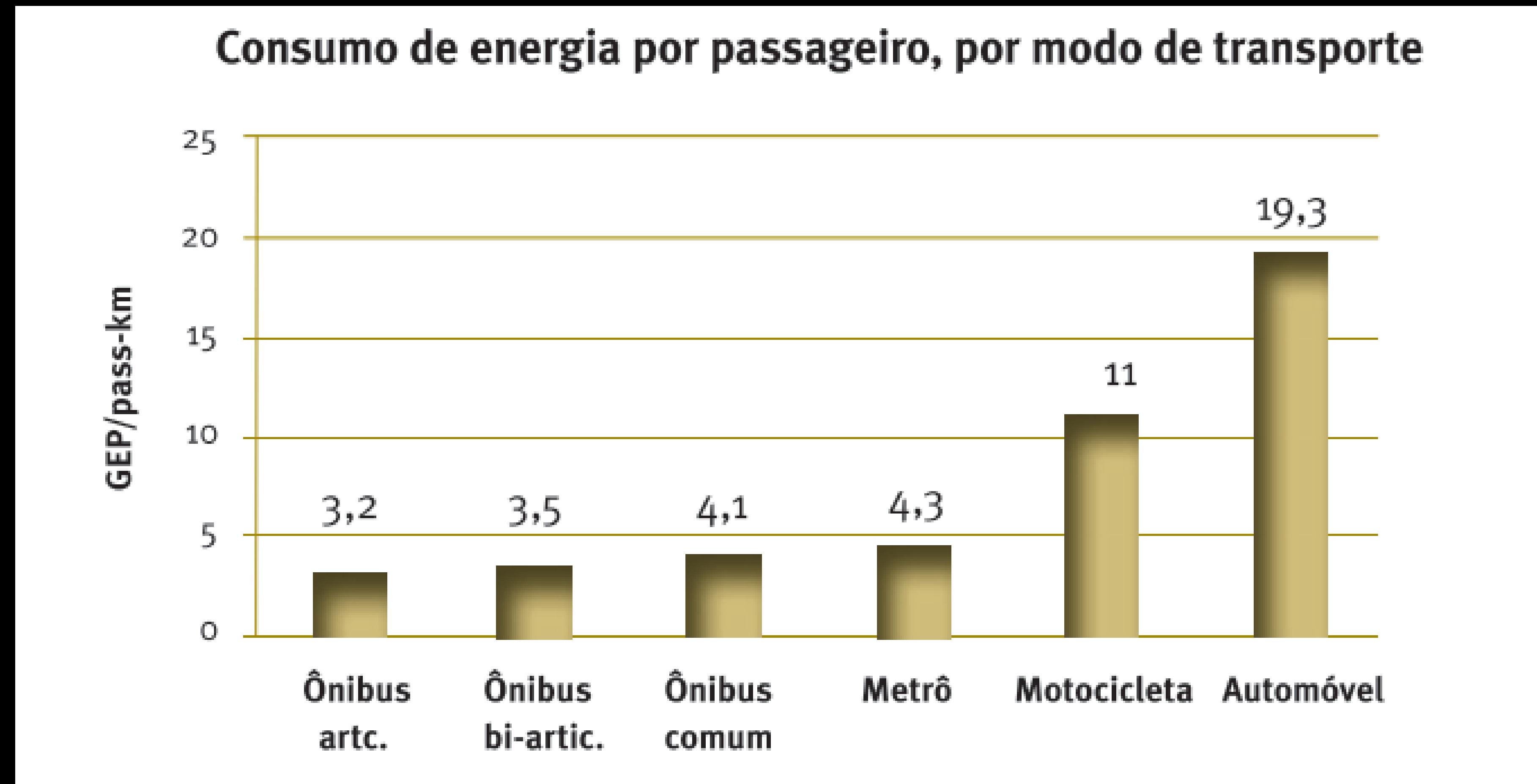
Poluição do ar

Obesidade

A velha matriz viária e urbana

Que cidade queremos?

Consumo de gramas equivalentes de petróleo (GEP) por modo de transporte



Fonte: ANTP (2012)

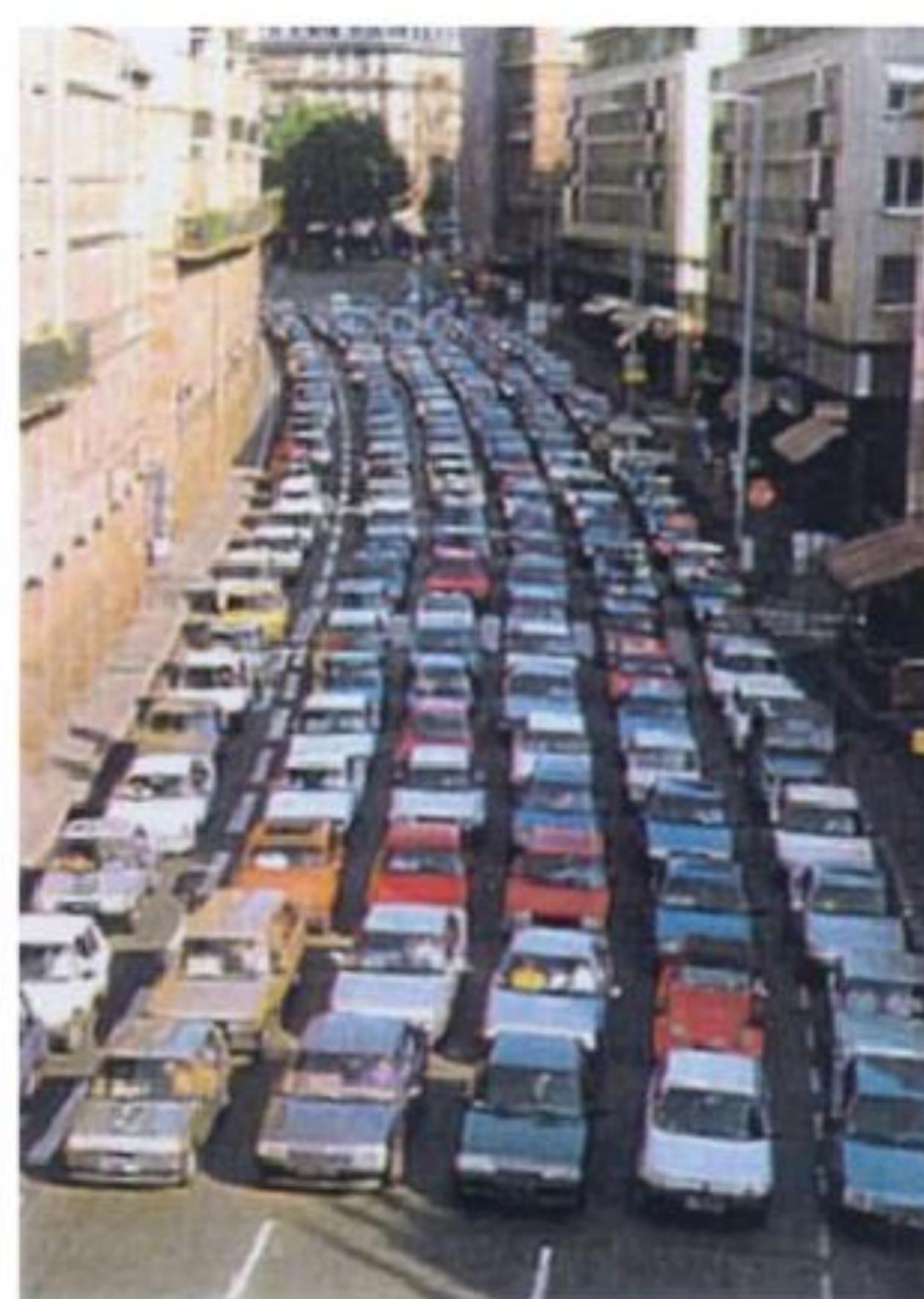
Que cidade queremos?

Uso eficiente e justo do espaço público: espaço ocupado por 70 pessoas



Que cidade queremos?

Uso eficiente e justo do espaço público: espaço ocupado por 190 pessoas



127 carros
190 passageiros



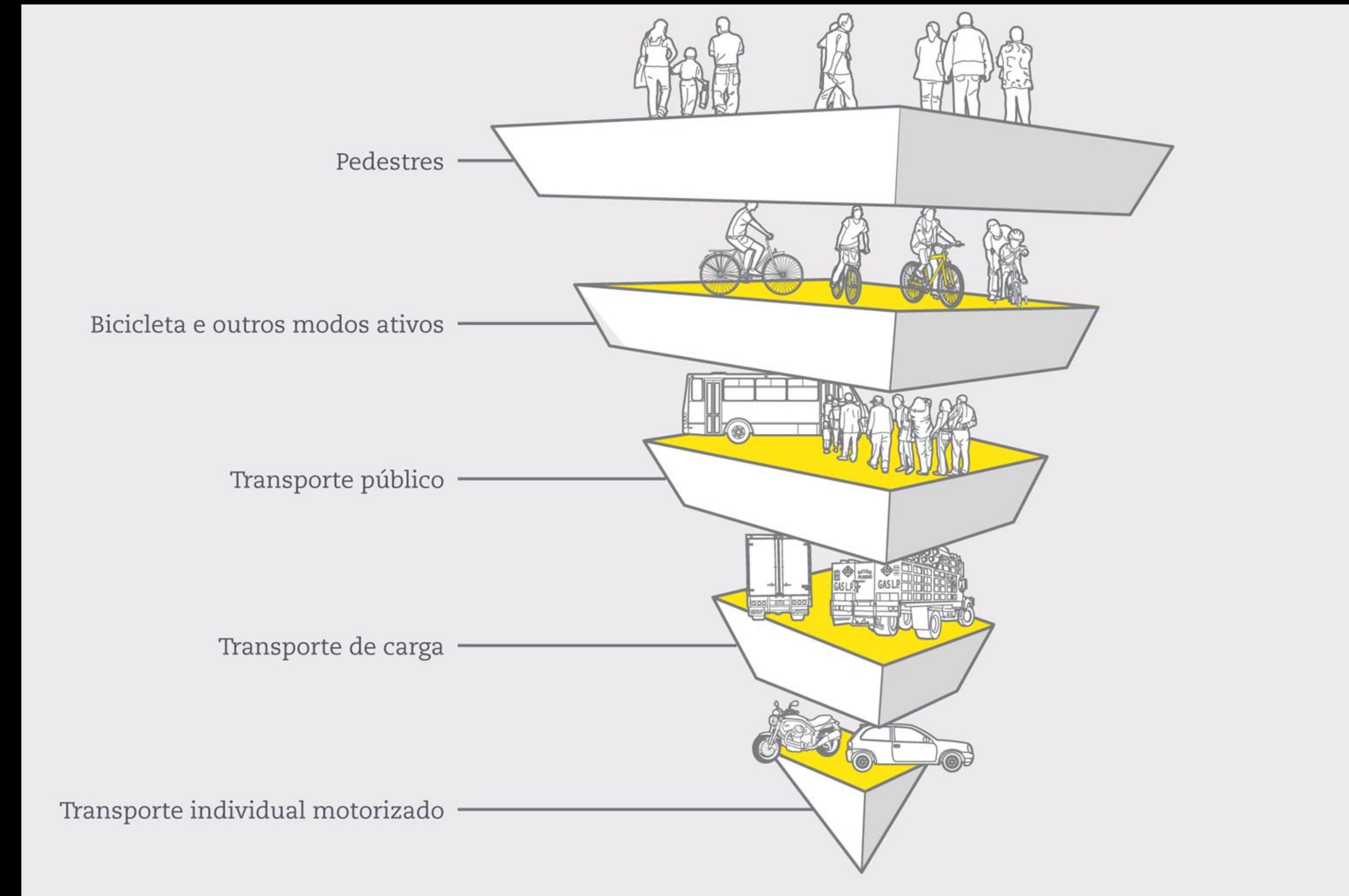
2 ônibus
190 passageiros



1 bi-articulado
190 passageiros

Que cidade queremos?

Os mais vulneráveis devem ser prioridade no trânsito: CTB e PNMU (2012)



Evidências que nos inspiraram:

- **LONGOS DESLOCAMENTOS:** trabalhadores em SP gastam, em média, 132 min diariamente no deslocamento casa-trabalho*
- **MULTIMODAL:** 34% das viagens de transporte público em SP tem mais de um modal**
- **SAÚDE e BEM-ESTAR:** menos emissão de CO2
- **NOVA MATRIZ URBANA:** ciclovias são baratas e sustentáveis
- **MÚLTIPLOS TRAJETOS/DIA:** as pessoas se deslocam pelo menos 2x por dia

* Pesquisa Firjan 2015

** Pesquisa OD 2007

Qual o impacto esperado?



Grow: o impacto esperado

- **DO CARRO PARA BICICLETA e PATINETE:** cerca de 40% dos usuários deixaram de fazer 1 trajeto de carro quando usam os modais Grow
- **MAIS RAPIDEZ NOS DESLOCAMENTOS:** pessoas se locomovem mais rápido, reduzindo a dependência de transportes a combustível
- **SAÚDE e BEM-ESTAR:** pedalar é um exercício físico que torna a população mais saudável, diminuindo gastos com saúde pública
- **ATIVAÇÃO DAS RUAS e do COMÉRCIO LOCAL**
- **INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODAIS:** primeiro e/ou último km

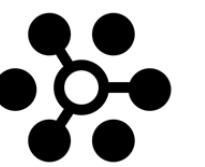
A person is holding a black smartphone in their right hand, displaying a mobile application interface. In the background, a yellow and black bicycle is parked. The bicycle has 'YELLOW' printed on the seat and a small digital display on the handlebar. The background is a blurred indoor setting.

Como isso está
acontecendo nas
cidades?

grow

grün |  YELLOW

Lançamos um serviço de **acesso a todos**.



Sharing

A ideia de compartilhar ao invés de possuir.



Capilaridade

Chegar em todos os lugares. Ser para todos.



Facilidade

Fácil de entender. Simples de usar.

R\$ 1,00

Preço

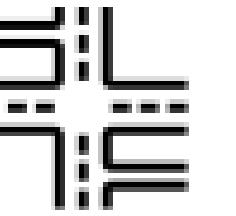
Acessível para as diversas faixas de renda dependendo do modal

Estamos vencendo os **desafios do Brasil.**



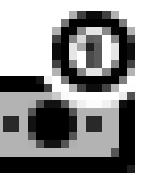
Mudança de hábito

Troque o carro, ônibus, metrô, trem ou a caminhada pelas soluções e micromobilidade



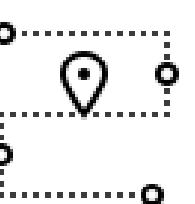
Organização da cidade

Regulamentação do poder público e comportamento do usuário



Meios de pagamento

Não só cartão de crédito



Operação

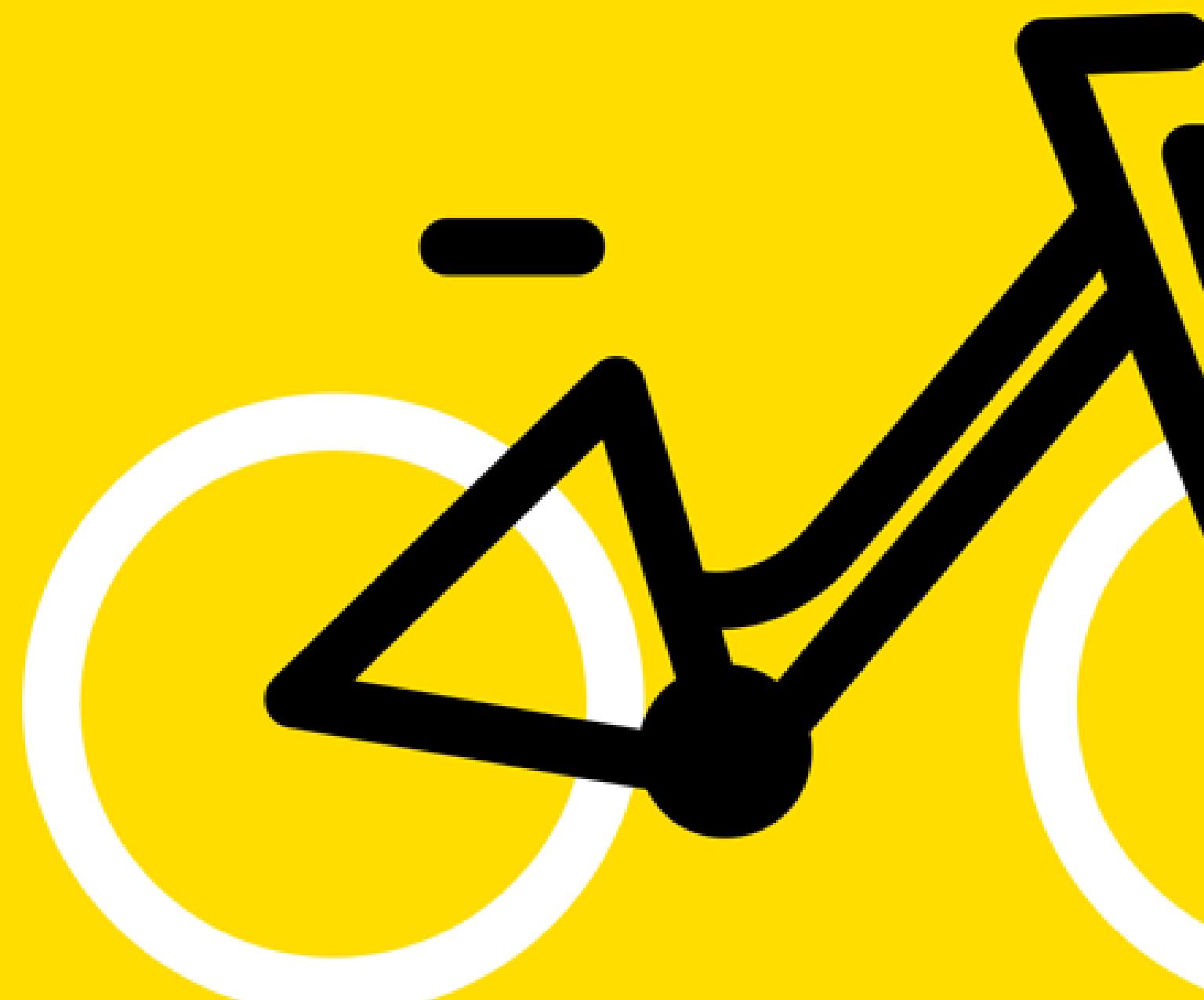
Manutenção, roubos, depredação e densidade



Os novos modais sustentáveis

grün y





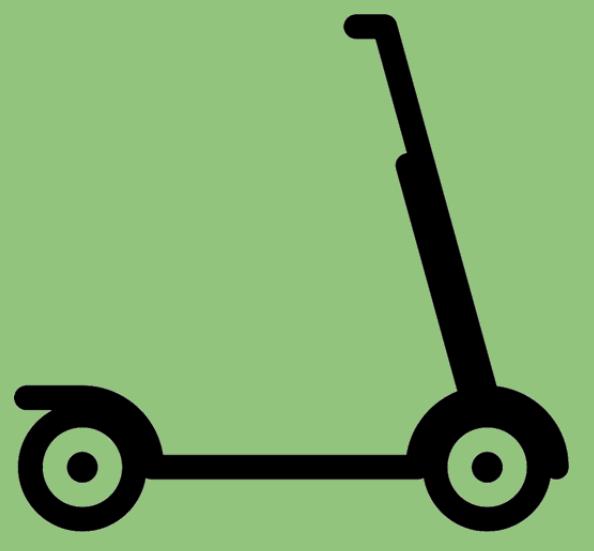
Bicicleta
como peça fundamental
para o *first e last mile*

Dockless Bikesharing
como modalidade que
pode acelerar isso.



A Bicicleta





Patinete
como mais uma
alternativa
urbana, moderna,
prática.

Você chega impecável
ao seu compromisso



O patinete



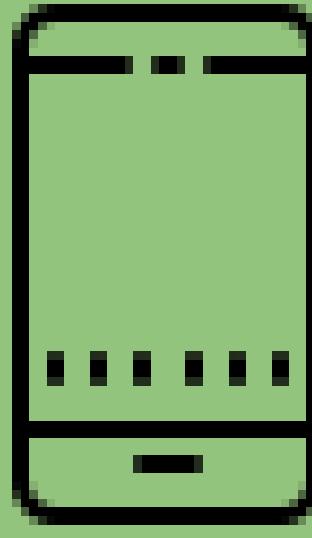
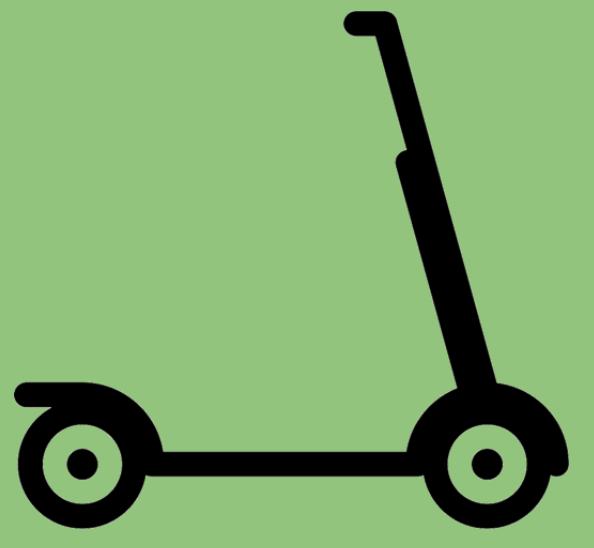
Autonomia de 30Km

Velocidade de até 20km/h

Freio eletrônico

**Farol e leds dianteiros e
traseiros**







Grow ↔ Educação e Segurança

grün y

Grow

CLIENTES: Redes Sociais + E-mail + Chat + Seminários

SOCIEDADE CIVIL ORGANIZADA: Educação e segurança

AS CIDADES E O SETOR PÚBLICO: Inserção gradual e respeitosa no tecido urbano e organização do espaço público

Regulamentação

Para ajudar na organização da cidade, a Prefeitura de São Paulo estabeleceu algumas condições para as operadoras de bicicletas sem estação física

Legislação:

Código de Trânsito Brasileiro (Lei Fed. N° 9.503/1997)

CONTRAN (Resolução n° 465/2013)

Decreto Municipal SP n° 58.750, de 13 de maio de 2019.

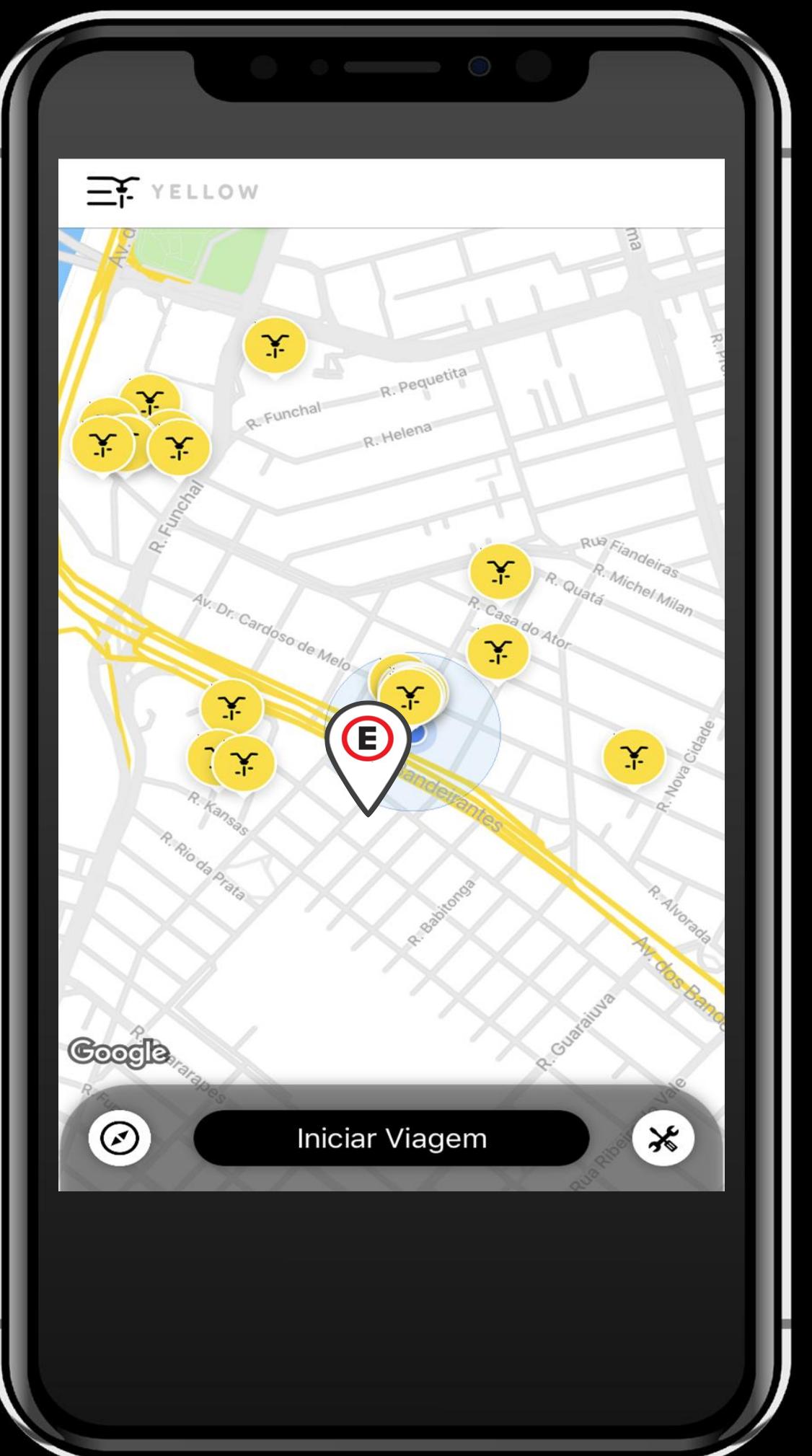
Portaria DSV.GAB SP n.º 108, de 18 de outubro de 2018;

Instrução Normativa SMPR n° 02, de 15 de agosto de 2018;

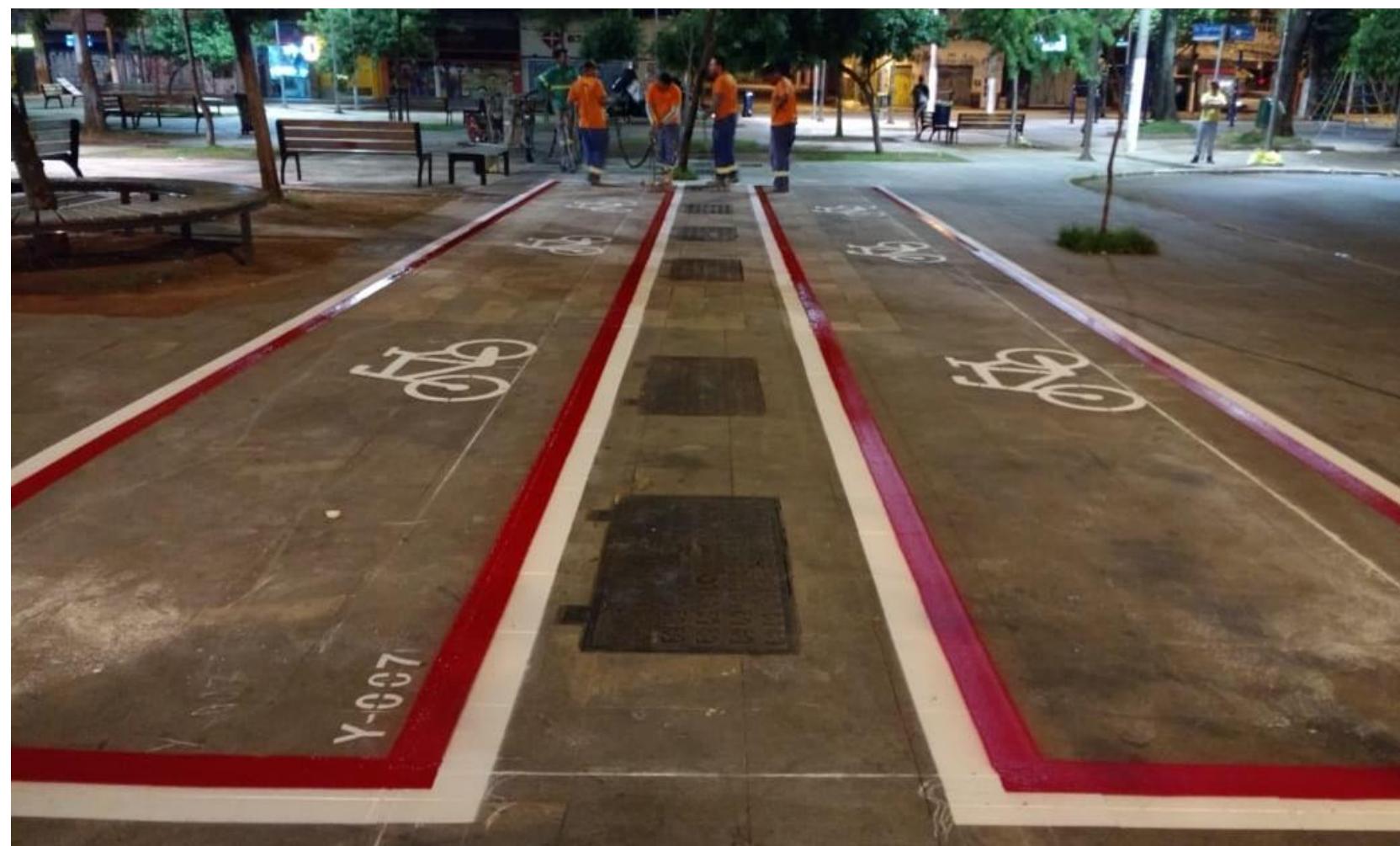
Requerimento para solicitação de autorização para implantação de área de bicicletas compartilhadas em via pública;

Resolução n° 17, de 12 de dezembro de 2017, do Comitê Municipal de Uso do Viário - CMUV;

Decreto n° 57.889 de 21 de setembro de 2017.

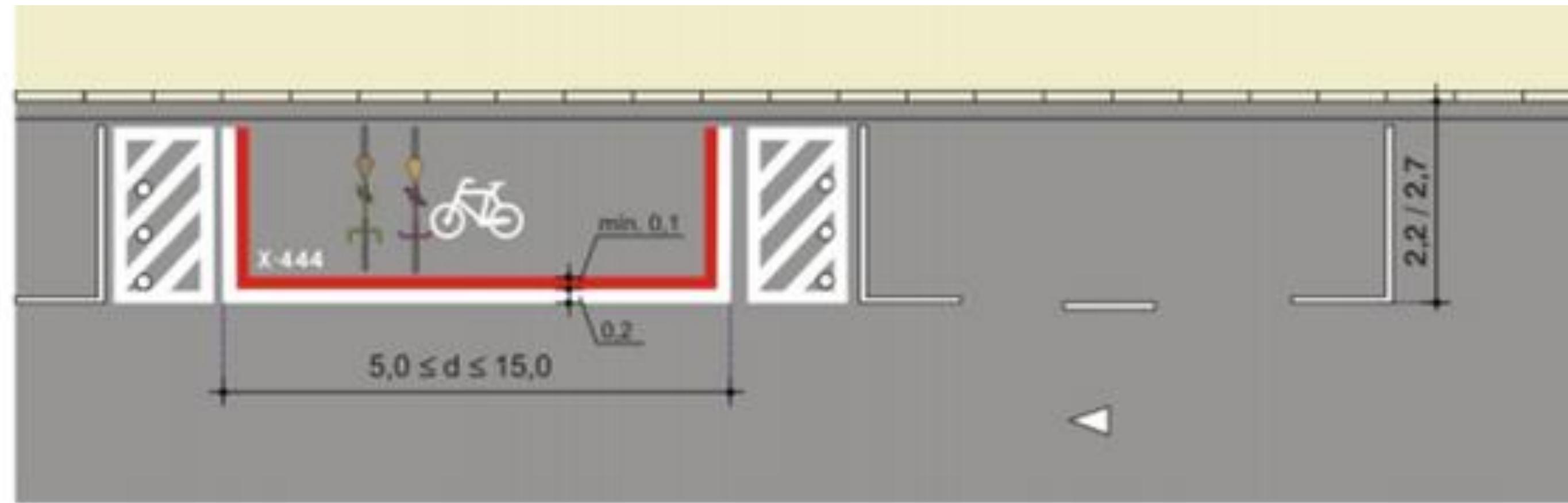


Vagas em áreas públicas implementadas com base nas regras de sinalização da CET/SMT (SP)



Regulamentação SP

“Art.4º As bicicletas compartilhadas sem estação deverão ser estacionadas sem prejuízo da livre circulação de pedestres, conforme definido na Lei n.º 16.673, de 13 de junho de 2017, sob pena de punição da OTTC, podendo o Executivo regulamentar os espaços exclusivos para o estacionamento”



Grow | Políticas aplicadas

Os países onde mais se anda de bicicleta, costuma-se aplicar algumas políticas como (Harkot e Martins, 2016):

- i. extensos sistemas de ciclovias interligadas
- ii. caminhos não convencionais e exclusivos a bicicletas
- iii. modificação dos cruzamentos e sinalização prioritária
- iv. *traffic-calming*
- v. coordenação com o transporte público
- vi. educação de trânsito e treinamento

Grow: pontos para reflexão

- Pedestre é prioridade sempre (Plano Nacional de Mobilidade Urbana)
- Ampliação contínua da Infraestrutura Cicloviária
- Redução de velocidade nas ruas e da velocidade dos patinetes para 20 km/h
- Investimento em educação do usuário e dos outros agentes

Grow: ações e pontos para reflexão

- **95% dos acidentes ocorrem nas 4 primeiras corridas.** **MAIS** pedagogia, educação e orientação ao usuário sobre o correto uso deste novo modal. **MENOS** punição e multas
- Velocidade do equipamento menor que 20 km/h nas 5 primeiras corridas
- Mercados mais consolidados, como Santa Mônica na Califórnia, Lisboa e a Alemanha, **voltaram** **atrás na obrigação do uso do capacete**, justamente por verificar que, na prática a obrigação e punição não geraram diminuição de acidentes.
- Iniciativas de punição ao comportamento de pedestres e ciclistas 'infratores' só fazem sentido quando o direito a vida e a circulação segura deles estão alicerçados com um sistema cicloviário robusto ofertado pelos Municípios

Grow | Micromobilidade

Senado | Subcomissão de Mobilidade Urbana

Mobilidade urbana e acessibilidade nos cidades brasileiras

André Kwak | Relações Governamentais & *Policy*

