

Grow | Micromobilidade

Senado | Subcomissão de Mobilidade Urbana

Mobilidade urbana e acessibilidade nas 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

A person wearing a dark suit is holding a smartphone in their right hand. The phone's screen displays a user interface with a logo at the top and several buttons below. To the right of the person is a yellow bicycle. The bicycle has a black saddle with the word 'YELLOW' in yellow letters. On the handlebars, there is a black digital display unit. The background is a light-colored, textured surface, possibly a wall or a fence. The overall image has a dark, semi-transparent overlay.

Por que surgimos?

Para ajudar a diminuir alguns dos principais problemas das cidades

grow

grin

|  **YELLOW**

Trânsito

Poluição do ar

Obesidade

A velha matriz viária e urbana

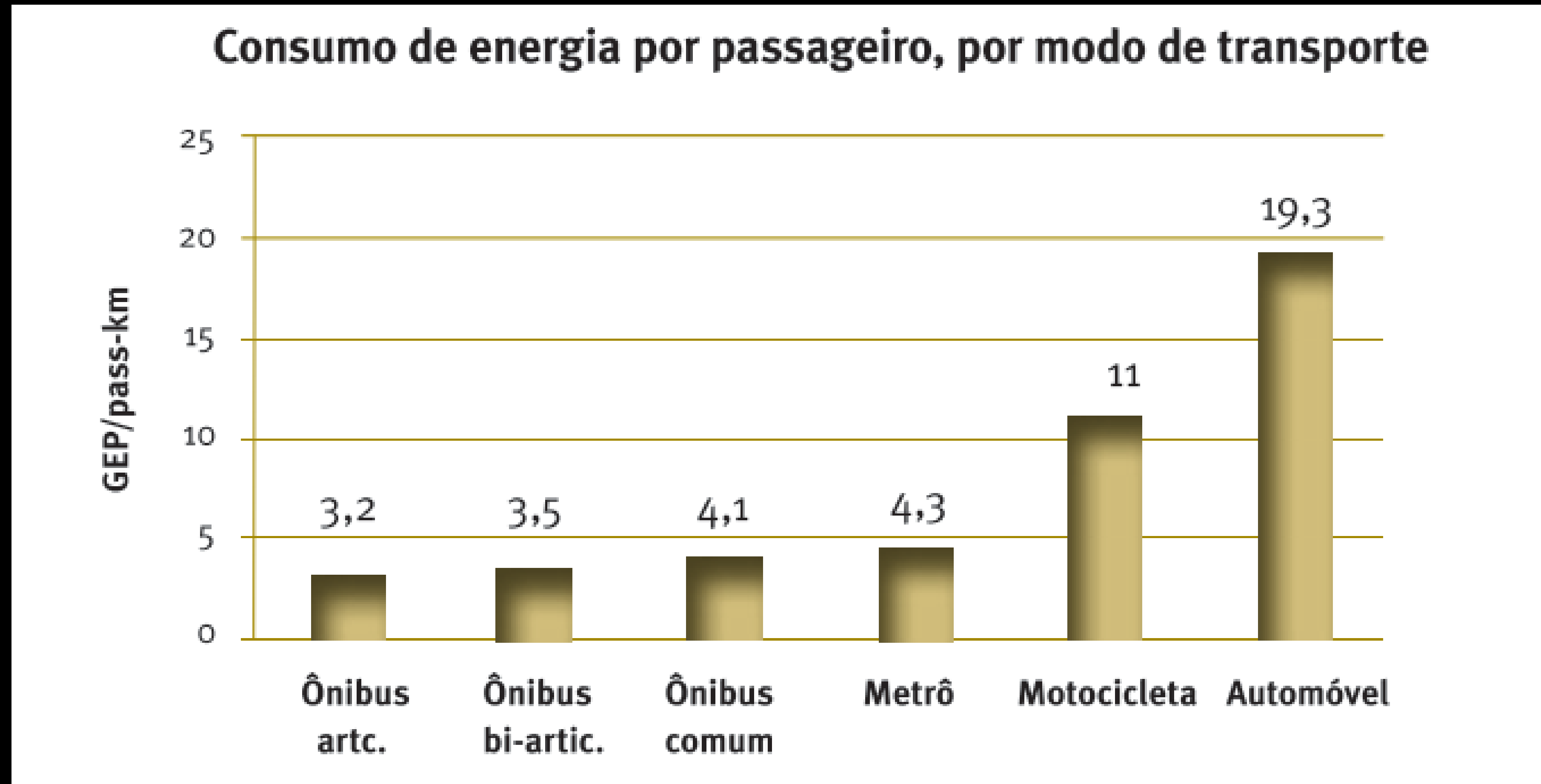
grow

grin

| Y YELLOW

Que cidade queremos?

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



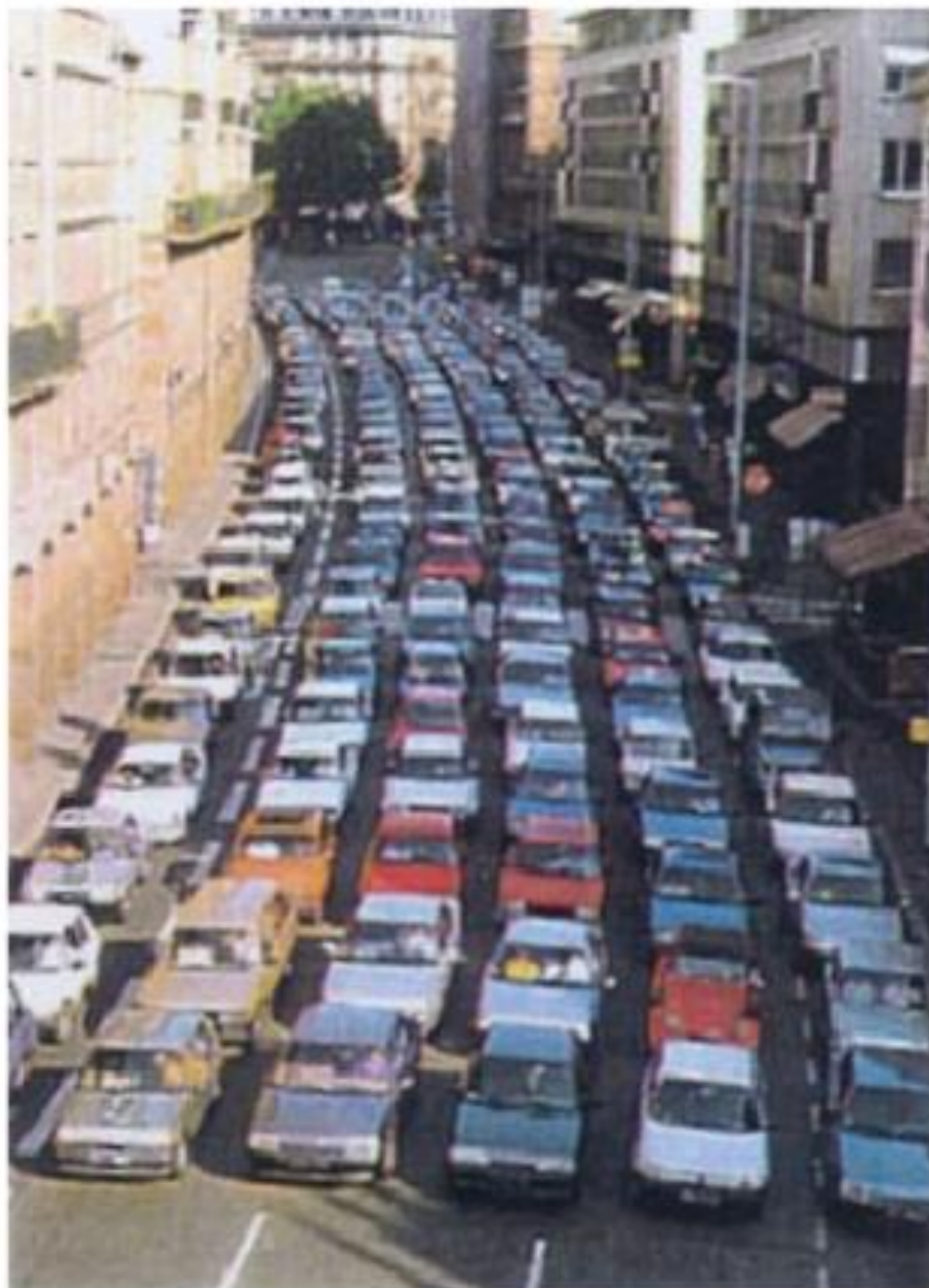
Que cidade queremos?

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



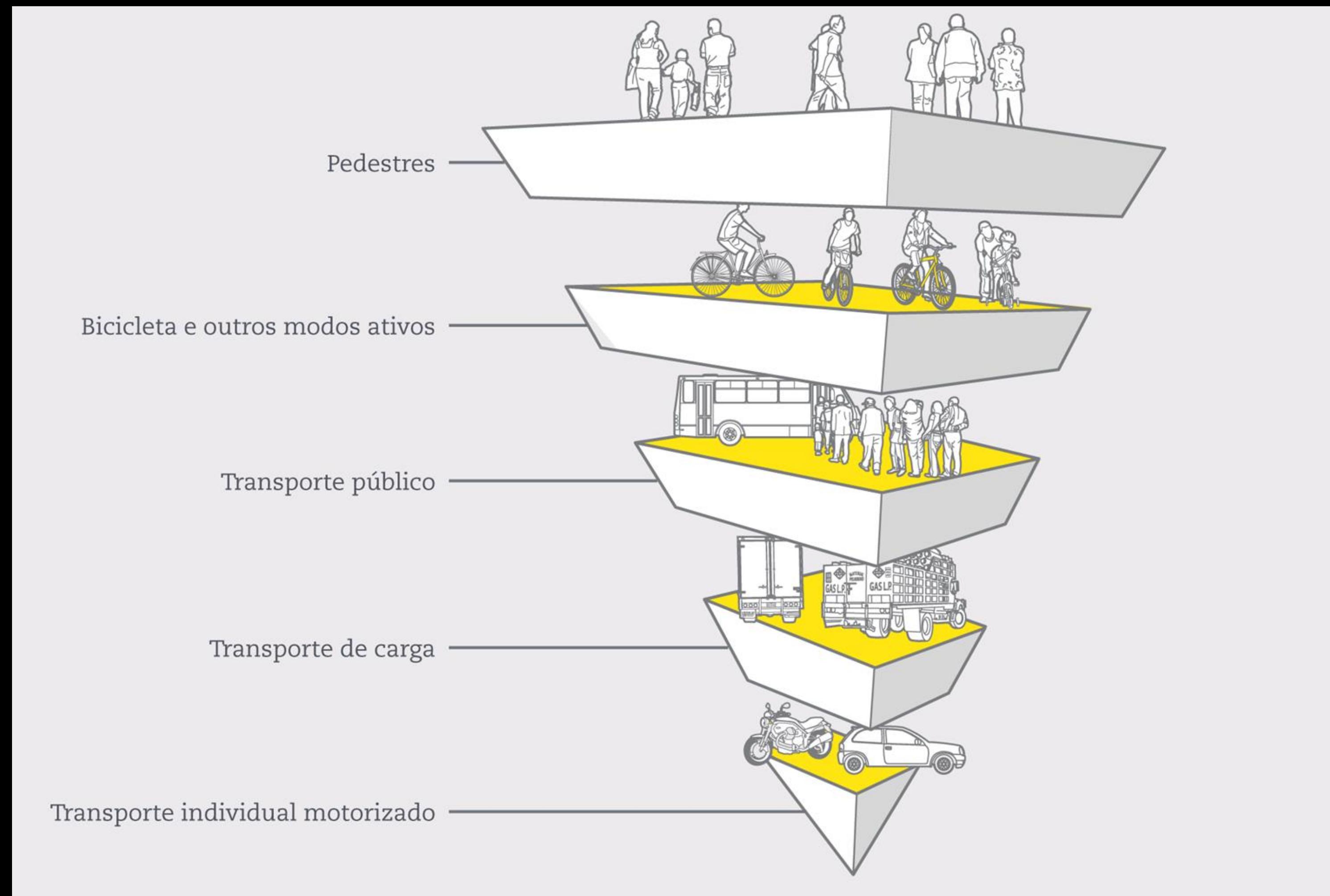
2 ônibus
190 passageiros



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

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
- **ATIVACÃO DAS RUAS e do COMÉRCIO LOCAL**
- **INTEGRAÇÃO ENTRE OS MODAIS:** primeiro e/ou último km

A person is holding a smartphone in their right hand, displaying an app interface. The phone is positioned next to a yellow bicycle. The bicycle has a black saddle with the 'YELLOW' logo, a digital display on the handlebars, and a black fender over the front wheel. The background is a blurred outdoor setting.

Como isso está acontecendo nas cidades?

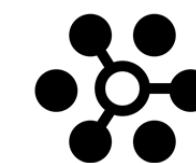
grow

grin



 **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

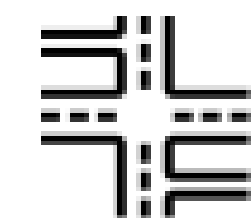
Acessível para as diversas faixas de renda dependendo do modal

Estamos vencendo os **desafios do**
Brasil.



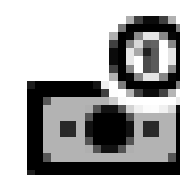
Mudança de hábito

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

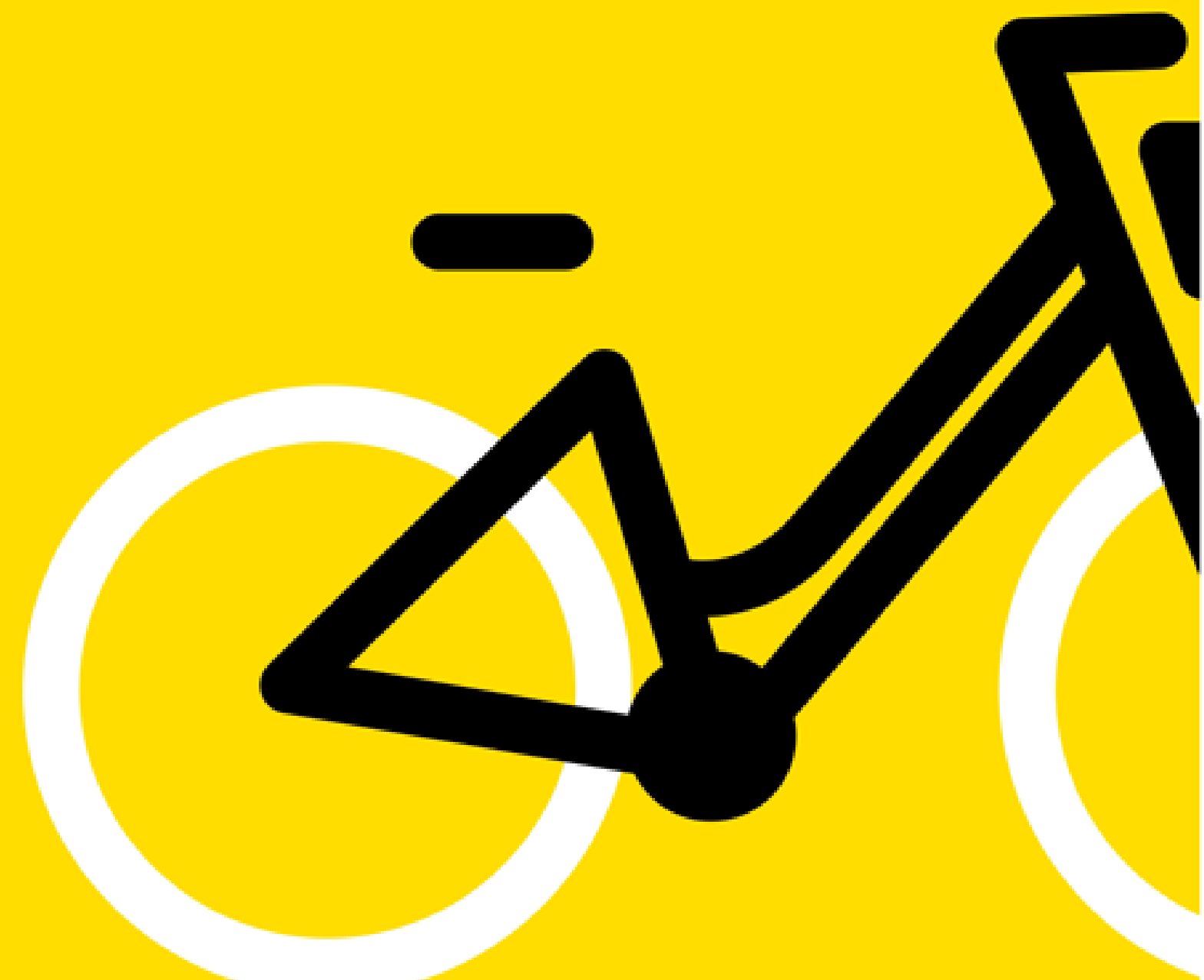


Operação

Manutenção, roubos, depredação e densidade

Os novos modais sustentáveis





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



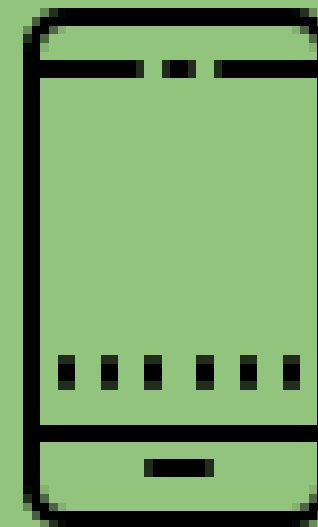
Autonomia de 30Km

Velocidade de até 20km/h

Freio eletrônico

Farol e leds dianteiros e traseiros





A woman and a man are sitting at a wooden table in a cafe. The woman is on the left, wearing a blue sweater and jeans, and the man is on the right, wearing a white shirt and dark pants. They are both looking at each other and smiling. In the foreground, there are two green and white kick scooters. The background shows other people sitting at tables in the cafe. The text "Grow ↔ Educação e Segurança" is overlaid on the image.

Grow ↔ Educação e Segurança

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.

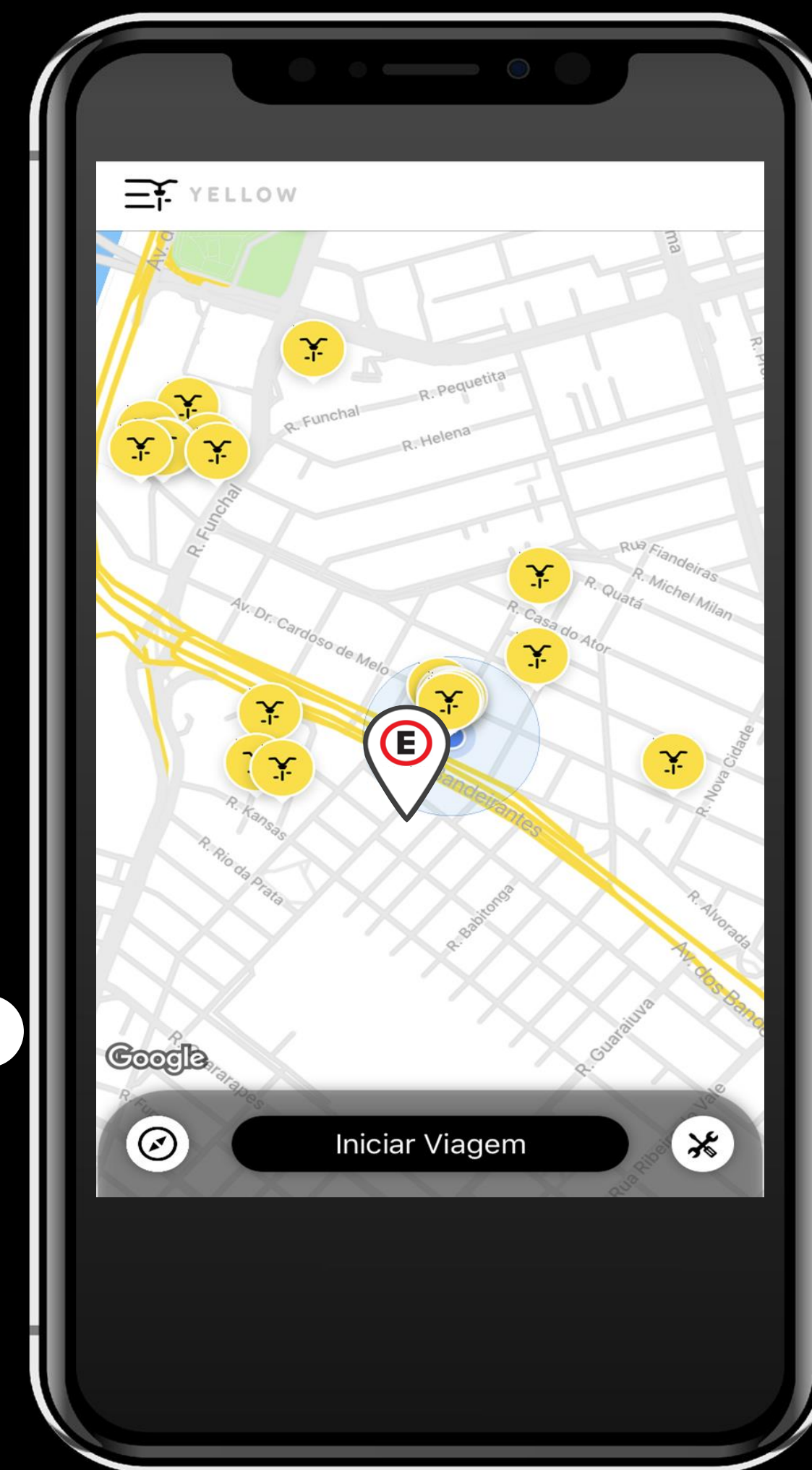
Portaria DSV.GAB SP n.º 108, de 18 de outubro de 2018;

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.



grow

grin

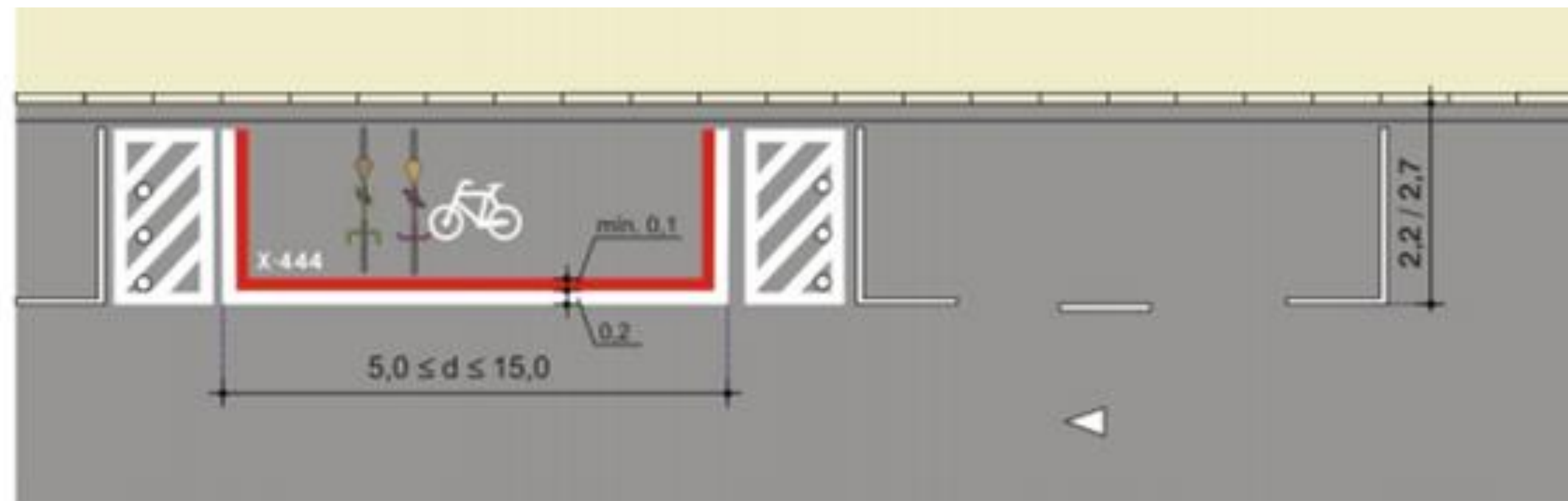
YELLOW

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 nas cidades brasileiras

André Kwak | Relações Governamentais & *Policy*

