

WRI Brasil lança orientações para políticas públicas de estímulo à mobilidade ativa

19.04.2017



Investir em mobilidade ativa beneficia a cidade, que se torna mais segura e acessível, e as pessoas, que ganham em saúde e qualidade de vida

(Foto: Priscila Pacheco/WRI Brasil)

A possibilidade de ir a pé ou de bicicleta de uma dada origem a um dado destino infere uma série de atributos sobre a cidade: conectividade, acessibilidade, segurança, prioridade aos pedestres. Além de contribuir para a saúde, já que se trata de uma atividade física, o transporte ativo ajuda a tornar as cidades mais humanas e equitativas, uma vez que as pessoas deixam de depender de um carro para todos os seus deslocamentos diários. Assim, investir nos meios de transporte ativo é uma forma de garantir à população o acesso aos bens e serviços necessários no dia a dia, como trabalho, saúde e educação.

Em um contexto como esse, a regulamentação de normas e diretrizes que garantam uma mobilidade segura para todos é crucial. Por isso, desde 2016 o WRI Brasil consolidou como frente de trabalho a revisão da legislação brasileira referente à mobilidade ativa para crianças a partir de orientações de políticas públicas em três áreas: mobilidade nas escolas, zonas de baixa velocidade e acessibilidade do transporte coletivo.

Os municípios brasileiros precisam mudar sua prioridade: da circulação dos veículos individuais motorizados para a circulação de pessoas. A mobilidade ativa – caminhada e bicicleta – responde, em média, por **30%** dos deslocamentos nas cidades brasileiras. Mesmo quem utiliza o carro como meio de transporte realiza diversos deslocamentos como pedestre ao decorrer do dia. Justifica-se, portanto, que o espaço viário e a infraestrutura urbana priorizem esses modos de transporte. Os documentos lançados hoje pelo WRI Brasil orientam as gestões municipais em relação a uma série de ações que podem adotar para estimular e qualificar o transporte ativo. Chamados de Orientações Para Políticas Públicas, esses documentos são

destinados a políticos e pessoas interessadas em influenciar ou formular novas políticas. Resumem questões específicas, apresentam as opções de políticas para lidar com essa questão e oferecem algumas recomendações.

Mobilidade nas escolas

As crianças são vítimas de uma cidade que não está preparada para recebê-las.

Essa é a premissa das orientações para políticas públicas sobre Mobilidade nas Escolas. A falta de segurança no entorno das escolas, mas também na cidade em geral, gera uma educação negativa: para se preservar de um ambiente viário perigoso, as crianças aprendem a “não brincar”, “não caminhar”, “não questionar”.



Crianças a caminho da escola (Foto: University of Salford Press Office/Flickr)

Sabe-se que uma cidade segura para as crianças é uma cidade segura para todos. Transformar o ambiente urbano de forma a torná-lo seguro exige, portanto, colocar também as crianças no papel de construtoras da cidade. Para isso, segundo propõe o documento, podem ser realizadas diferentes oficinas com as crianças, que permitam um olhar lúdico sobre a construção do ambiente urbano cidade: auditorias de ruas, ocupação da cidade, desenho das ruas, filmes sobre segurança viária, ônibus a pé e ônibus de bicicleta, caminhos escolares.

Em âmbito municipal, são quatro as recomendações para as cidades:

1. desenvolver uma nova visão de cidade;
2. elaborar um plano diretor de transporte ativo;
3. envolver diferentes atores;

4. ampliar a visão de segurança viária.

Zonas de baixa velocidade



Mais de 1,2 milhão de pessoas em todo o mundo perdem a vida em acidentes de trânsito todos os anos. No Brasil, são mais de 40 mil vítimas fatais por ano, e pedestres e ciclistas representam mais de 20% delas.

Zonas com baixo limite de velocidade são mais seguras e estimulam o uso dos modos de transporte ativo.

(Foto: Claudio Olivares Medina/Flickr-CC)

Os altos limites de velocidade permitidos em grande parte das vias urbanas são uma das principais causas: reduzir a velocidade de 60 km/h para 40 km/h equivale a uma queda de 30% no risco de morte em caso de atropelamento.

A Organização Mundial da Saúde recomenda um limite de 30 km/h para áreas com intensa movimentação de pedestres e ciclistas. As cidades têm autonomia para optar por limites mais seguros. Aliada ao redesenho urbano, reduzir os limites de velocidade é uma das formas mais eficazes de diminuir as mortes no trânsito. É da conjunção dessas duas medidas que nascem as **Zonas de Baixa Velocidade**. Essas áreas melhoram as condições de circulação e segurança, incentivando deslocamentos a pé ou por bicicleta, além de terem impactos positivos para o meio ambiente e a economia.

As cidades que se comprometerem a combater as mortes no trânsito podem seguir sete recomendações:

1. promover a mudança de paradigma visando à priorização do deslocamento de pessoas através de modos sustentáveis de transporte;
2. identificar locais com presença de pedestres e concentração de atropelamentos para a implantação de áreas de baixa velocidade;
3. compatibilizar o ambiente viário ao limite de velocidade;
4. integrar todos os agentes envolvidos no processo de planejamento e execução dos projetos;
5. promover o engajamento da sociedade civil;
6. avaliar resultados com dados e indicadores;

7. fomentar o planejamento de longo prazo e o alinhamento de estratégias e planos para a cidade.

Acessibilidade no transporte coletivo

A mobilidade é um instrumento de inclusão: garante o acesso às oportunidades oferecidas pelos centros urbanos. Para que essa lógica seja válida, as cidades precisam oferecer à população um sistema transporte coletivo de qualidade. O que nem sempre se enfatiza, porém, é o impacto das condições de acessibilidade das estações no uso do transporte coletivo.

No entorno das estações, muitas vezes são encontradas infraestruturas urbanas que se tornam obstáculos para o acesso dos usuários às estações, como trechos de calçadas com superfície irregular e travessias sem sinalização, por exemplo. Essas barreiras isolam os usuários do sistema e afetam negativamente a experiência com o transporte coletivo. Garantir que tanto as estações quanto a área do entorno sejam desenhadas seguindo as normas do desenho universal beneficia não apenas as pessoas com mobilidade reduzida, mas toda a população.

A Acessibilidade no Transporte Coletivo está atrelada a quatro elementos principais: calçadas, travessias, acesso à estação e o interior das estações. Para qualificar a acessibilidade nas estações e no transporte coletivo e, conseqüentemente, estimular também a mobilidade ativa, as cidades podem adotar seis medidas:

1. definir ações de competência municipal;
2. delinear ações de competência compartilhada;
3. exigir o cumprimento das normas técnicas;
4. intervir em casos concretos como projeto-piloto;
5. investir em capacitação;
6. mobilizar a sociedade.



Estação acessível em Curitiba (Foto: Mariana Gil/WRI Brasil)

<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/10/wri-brasil-lanca-orientacoes-para-politicas-publicas-de-estimulo-a-mobilidade-ativa>