



RESPEITO À VIDA

SÃO PAULO DIRIGINDO COM RESPONSABILIDADE

MOVIMENTO PAULISTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO



MOBILIDADE URBANA

As grandes cidades convivem atualmente com enormes problemas de mobilidade. Congestionamentos, baixa qualidade do transporte público, longas distâncias a serem percorridas e o tempo gastos nos deslocamentos são problemas corriqueiros na vida da maioria dos brasileiros que vivem em centros urbanos.

O tema mobilidade vem como uma questão central na constituição da qualidade de vida, da qualidade ambiental, da conservação dos recursos naturais e da saúde pública entre outros.

MAS, AFINAL, O QUE É MOBILIDADE URBANA?

É o processo de movimentação de pessoas em cidades que se tornou um fator crítico nos principais conglomerados urbanos em todo o mundo, devido à crescente dificuldade de deslocamento. Nas grandes cidades brasileiras, a redução da mobilidade tem sido marcante, com relevantes consequências negativas para a economia, o meio ambiente e a qualidade de vida.

MOBILIDADE URBANA É DESENVOLVIMENTO URBANO!

Nas grandes metrópoles, com as longas distâncias e diferentes sistemas de transportes (carro, trem, ônibus, metrô e outros) que estruturam o território urbano, quase metade das viagens diárias é feitas a pé. Além disso, as questões de mobilidade urbana não devem ser resumidas apenas aos espaços públicos. A acessibilidade, de pessoas com dificuldade de locomoção, ao interior, e no interior, dos estabelecimentos também deve fazer parte dos projetos de mobilidade urbana.

QUAIS SÃO SEUS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES?

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. No Art. 5º dessa Lei está fundamentada nos seguintes **princípios**:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

DIRETRIZES DA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 6° A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7° A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

É PRECISO REVERTER À LÓGICA DAS CIDADES!

A construção de uma cidade diferente da que temos hoje necessita da adoção de duas medidas complementares: a melhoria do transporte público coletivo e a revisão dos benefícios concedidos ao usuário do transporte individual motorizado, seja durante a produção, comercialização ou uso do carro.

VOCÊ SABIA?

O Brasil é o único país do mundo sob o qual o volume de deslocamentos por carro é superior àqueles por transportes coletivos!

No Brasil, o trânsito é um dos piores e mais perigosos do mundo!

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana foi instituída no Ministério das Cidades com o objetivo de formular e implementar a política de mobilidade urbana.

É PRECISO FAZER PLANOS DE MOBILIDADE URBANA ARTICULADOS COM OS PLANOS DIRETORES!

A política de mobilidade urbana diz respeito, na verdade, à relação dos deslocamentos de pessoas e bens com a própria cidade e de seu planejamento para o desenvolvimento de suas funções sociais.

Os transportes individuais - automóveis também são responsáveis por uma grande quantidade de acidentes, provocando mortes ou graves danos a saúde para milhares de indivíduos por ano, principalmente jovens (de 18 a 25 anos), como pode ser visto no Gráfico 01.

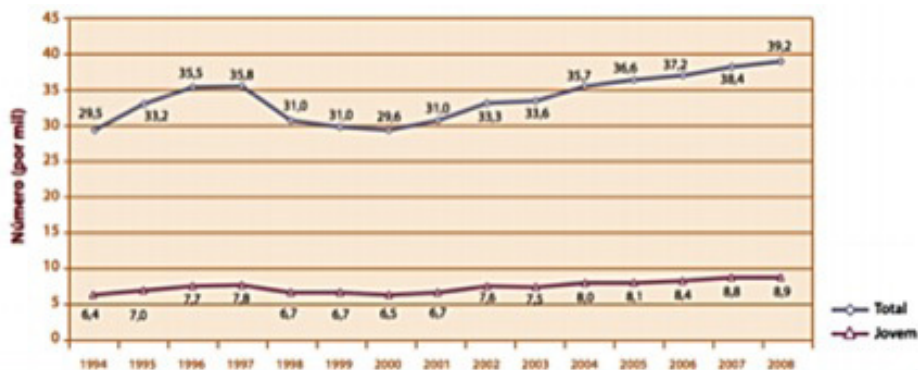


GRÁFICO 01. Evolução dos Óbitos por Acidentes de Transporte (por mil). População Total e Jovem. Brasil, 1994/2008. Fonte: WAISELFSZ, 2011

O gráfico 01 mostra que mais de 30 mil vidas por ano são perdidas em função de acidentes de trânsito (sendo mais de um quinto representado por jovens), e esses números vêm crescendo anualmente. Em estudo do IPEA, o custo dos acidentes de trânsito em aglomerados urbanos foi avaliado em 10,5 bilhões em 2011 (WASELFSZ, 2013).

Óbitos classificados por faixa etária da vítima

Em 2015, 26% dos óbitos ocorridos por acidente de trânsito eram jovens, de 18 a 29 anos.



GRÁFICO 02. Número de óbitos classificados por faixa etária da vítima no Estado de São Paulo, 2015. Fonte: Base Registro Digital de Ocorrência e Crimes Violentos de Letalidade Intencional - SSP/SP - Jan-Dez/2015 (http://www.infosiga.sp.gov.br/relatorios/INFOSIGA_2015.pdf).

Com o aumento do tráfego, o uso de motos para escapar de grandes congestionamentos é uma opção cada vez mais utilizada como meio de transporte. Por ser um veículo mais perigoso que os demais, sua maior utilização acaba contribuindo para o aumento da violência do trânsito, além de piorar ainda mais os congestionamentos (em função da morosidade causada por acidentes nas vias). Como pode ser visto no Gráfico 03, o número de acidentes com motocicleta vem crescendo, com o passar dos anos, muito acima da média da população:

Óbitos classificados por tipo de vítima (pedestre ou ocupante de veículo)

Em 2015, o maior número de vítimas estavam em motocicletas (29%) ou eram pedestres (28%).



Tipos de veículos:
Não Especificado: Não tem informações na base de dados.
Outros: Trator, charrete, carroça...

Gráfico 03: Fonte: Base Registro Digital de Ocorrência e Crimes Violentos de Letalidade Intencional - SSP/SP. (http://www.infosiga.sp.gov.br/relatorios/INFOSIGA_2015.pdf).

Resumidamente, o fato é que as grandes aglomerações não são viáveis sem o concurso de um transporte coletivo eficiente, atraente, abundante e disponibilizado a preços convidativos, em suas diversas modalidades.

QUERO SABER MAIS SOBRE ISSO! OUTROS MATERIAIS SOBRE O TEMA, ACESSE:

Ministério das Cidades - www.cidades.gov.br

Sobre outras legislações sobre o tema, procure: Estatuto da Cidade - www.estatutodacidade.org.br
Resoluções do Conselho das Cidades - www.cidades.gov.br

O QUE É MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

São boas práticas de transportes coletivos integrados, que melhorem a qualidade dos ambientes urbanos. Envolve a implantação de sistemas sobre trilhos, como metrô, trens, bondes modernos (VLTs), ônibus “limpos”, com integração a ciclovias, esteiras rolantes e elevadores de grande capacidade; além de soluções inovadoras, como os teleféricos de Medellín (Colômbia), ou sistemas de bicicletas públicas, como os implantados em Copenhague, Paris, Barcelona, Bogotá, Boston e várias outras cidades mundiais. Existem, aproximadamente, 30 documentários e indicação de filmes de vários países que discutem alternativas mais limpas para o transporte urbano. Segue o link para maiores informações:

<https://www.mobilize.org.br/noticias/8264/30-documentarios-sobre-mobilidade-urbana.html>

A ASCENSÃO DOS PATINETES

Os patinetes elétricos são vistos como uma opção mais prática de deslocamento pela cidade e também mais “limpa”, ou seja, menos poluente que o carro ou uma moto, por exemplo. O compartilhamento desses veículos, também chamados de e-scooters, é considerado o mais recente fenômeno de mobilidade urbana e sua ascensão tem sido vista como “meteórica”. O sistema, no Brasil, já é oferecido, por exemplo, pela Yellow, que opera atualmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, e pela SCOO, que disponibiliza os veículos perto das principais ciclovias de São Paulo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

INFOSIGA. Disponível em: http://www.infosiga.sp.gov.br/relatorios/INFOSIGA_2015.pdf Acesso em: 04 de outubro de 2016.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm Acesso em: 04 de junho de 2014.

WASELFISZ, J. J. 2011. Mapa da violência, 2011. Ministério da Justiça. Acesso em: 3 out. 2013.

WASELFISZ, J. J. 2013. Mapa da violência, 2013. Ministério da Justiça. Acesso em: 30 nov. 2013.

REALIZAÇÃO

CENTRO PAULA SOUZA

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

MOVIMENTO PAULISTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

FICHA TÉCNICA

Autoria: Juliana Nazaré Alves Souza e Lucília dos Anjos Felgueiras Guerra

Revisor: Fernando de Oliveira Souza

Projeto Gráfico: Diego Santos

