

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

Transporte não motorizado – diretrizes de Implantação

Mauro Soares Tavares (*)

A Lei 12.587/2012 define a Política Nacional de Mobilidade Urbana como instrumento da política de desenvolvimento urbano e institui suas diretrizes. Entre suas diretrizes, está preconizada a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Os dados do Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU (2005) do Estado do Rio de Janeiro indicavam que aproximadamente 37% das viagens realizadas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) eram não motorizadas. Com uma população urbana adensada, concentrando cerca de 12 milhões de habitantes, esse percentual representa um montante significativo de viagens. Dessas viagens aproximadamente 34% eram realizadas a pé (que tornava esse modo o mais utilizado no sistema de transportes) e 3% era o patamar representado pelo uso de bicicletas no deslocamento diário. O transporte coletivo (ônibus, trens, metrô, barcas e vans) também tem um papel importante na escolha modal, representando 45% do total de viagens realizadas diariamente na RMRJ.

No entanto, análises simplificadas da escolha do modo de transporte podem não retratar a relação existente entre os modos de transporte. Basta ver o exemplo de grande parte dos usuários do transporte público que precisam, para ter acesso adequado a esse modo, realizar parte do deslocamento a pé.

A integração entre modos não motorizados e motorizados tem importância significativa na matriz de deslocamentos na RMRJ conforme demonstrado pelo PDTU (2005). Os dados da sua Matriz O/D (Origem/Destino) sinalizam que, considerando o modo de acesso ao transporte coletivo, 84% das viagens de transporte coletivo envolvem uma caminhada no destino ou na origem.

Dentro deste cenário o Estado do Rio de Janeiro iniciou um plano para acelerar o desenvolvimento e uso de facilidades para o transporte não motorizado. O objetivo principal do plano é assegurar que os cidadãos do Estado tenham efetivamente como opção de viagem, os modos não motorizados. Foi a partir dessa ação que nasceu o Programa de Transporte Não Motorizado (TNM) do Estado do Rio de Janeiro.

Entre suas ações estão o desenvolvimento de um Plano Diretor de Transporte Não Motorizado (PDTNM) que tem como missão servir de diretriz para a implantação de políticas públicas voltadas para o transporte não motorizado e abrangendo todos os municípios do Estado do Rio de Janeiro.

Os principais objetivos do PDTNM estão listados a seguir:

- ✓ Aumento da participação do modo a pé e de bicicleta na divisão modal;
- ✓ Redução do número de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas;
- ✓ Aumento na participação de viagens utilitárias (a trabalho e para escola) de bicicleta;
- ✓ Maior participação dos grupos sub-representados da população, especialmente por indivíduos do sexo feminino realizando viagens de bicicleta, em uma clara política de gênero. De acordo com o PDTU (2005), 46.875 viagens/dia de bicicleta eram realizadas por homens enquanto o número de viagens por mulheres era de 17.675/dia;
- ✓ Aumento gradativo no total de quilômetros de ciclovias no Estado;
- ✓ Aumento gradativo no total de quilômetros de vias com calçadas no Estado.

De forma complementar a implantação desses objetivos deveria-se também buscar o uso eficiente dos recursos públicos através da promoção de meios eficientes de transporte, do incentivo à infraestrutura de transporte não motorizado de qualidade e do desenvolvimento de ações em prol de uma mudança cultural que propicie a aceitação pela sociedade de que andar a pé e de bicicleta são modos de transporte a serem valorizados por todos os usuários.

Os aspectos listados anteriormente além de contribuir para nortear as políticas, diretrizes e programas do PDTNM poderiam servir também como base para sua atualização periódica e como guia para outras iniciativas a serem empreendidas pelo governo.

Em estratégias bem-sucedidas de implantação de transporte não motorizado alguns elementos trabalham em sinergia e são frequentemente organizados segundo categorias de iniciativas. A literatura técnica os define como 5E's (em inglês, *Engineering, Education, Encouragement, Enforcement and Evaluation*), que podem ser traduzidos por Engenharia, Educação, Incentivo, Fiscalização e Avaliação.

A priorização do investimento em infraestrutura cicloviária e espaços favoráveis à caminhada, conjuntamente com melhorias voltadas ao transporte coletivo, podem oferecer uma oportunidade para garantir aos cidadãos, independentemente de sua condição, acesso equitativo a seus empregos e necessidades sociais. Os custos de infraestrutura para instalações do transporte não motorizado podem ser considerados mínimos se comparados aos gastos com vias necessárias para abrigar o trânsito de veículos motorizados.

() Mauro Soares Tavares é Coordenador da Secretaria Estadual de Transportes do Rio de Janeiro.*