

ORIENTAÇÕES PARA POLÍTICA PÚBLICA

ACESSIBILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO

A MOBILIDADE COMO INSTRUMENTO DE INCLUSÃO

Elaborado pelo WRI Brasil.

Dezembro, 2016.

INTRODUÇÃO

O dia a dia dos brasileiros é prejudicado por um modelo insustentável de urbanização. Grandes cidades enfrentam consequências de um rápido crescimento da população urbana e do desenvolvimento orientado pela cultura do automóvel. Os níveis de motorização no Brasil crescem exponencialmente e os congestionamentos atingem níveis que comprometem profundamente a qualidade de vida e a economia de grandes cidades do país.

A população já começa a perceber que as cidades são mais humanas e agradáveis de viver quando priorizam a mobilidade das pessoas em vez de investir em mais espaço para os automóveis. Os protestos iniciados pelo aumento das tarifas do transporte coletivo em 2013 mostram que os brasileiros querem serviços melhores e ambientes urbanos mais agradáveis. A reivindicação por soluções urbanas ambientalmente sustentáveis e socialmente equitativas está exigindo mudanças na forma com que os governos municipais investem recursos na área de transportes. A melhoria da qualidade do transporte coletivo é uma demanda

crescente e tem inspirado diversas cidades brasileiras a reorganizar o espaço urbano.

No Brasil, mais de 30 cidades já investiram em sistemas de prioridade ao ônibus¹ para incentivar o uso do transporte coletivo. Em 10 destas cidades, há corredores que possibilitam o pagamento da tarifa antes do embarque e, em 15, há corredores em que ônibus e plataforma de embarque estão no mesmo nível. Esses atributos possibilitam a otimização da operação dos sistemas de ônibus, permitindo o atendimento de mais pessoas em tempos menores de viagem. Existe, porém, uma lacuna nas melhorias dos sistemas de transporte coletivo no âmbito do acesso às estações.

A dificuldade de acesso às estações do transporte coletivo pelos pedestres isola o sistema dos usuários.

Nas áreas ao redor das estações, muitas vezes são encontradas infraestruturas urbanas que se tornam verdadeiros obstáculos para o acesso dos usuários às estações, como trechos de calçadas com superfície irregular e travessias sem sinalização, por exemplo. Esses desafios, além de prejudicarem o uso do sistema, também colocam em risco a segurança de todos os usuários da via. O problema é agravado quando os usuários em questão são pessoas com mobilidade reduzida.

Os governos municipais são tomadores de decisão que têm papel chave na melhoria da qualidade de vida das pessoas. Essas autoridades e seu corpo técnico são responsáveis por prover uma série de serviços fundamentais para atingir as diretrizes nacionais de

promoção da inclusão social de pessoas com limitações funcionais e para lidar com os desafios associados às mudanças demográficas. Exemplos dessas diretrizes são o Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei 13.146, de 6 de julho de 2015, e o Estatuto do Idoso, Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003. Essas leis contemplam a inclusão no mercado de trabalho, bem como serviços de transporte, habitação, infraestrutura acessível de vias públicas e parques. Além disso, a NBR9050, de 2015, define diretrizes necessárias para garantir o desenho universal no acesso ao transporte coletivo. Porém, devido à falta de comprometimento das cidades com o tema, o estabelecido nesses documentos não é cumprido.

IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE COLETIVO ACESSÍVEL

Investimentos em acessibilidade têm grande potencial de retorno, tanto para a inclusão de pessoas com mobilidade reduzida quanto para o urbanismo, e são um pré-requisito para o crescimento social e econômicoⁱⁱ. O desenho universal da infraestrutura e dos equipamentos públicos traz eficiência e sustentabilidade aos gastos do governo municipal. O custo associado à dependência, à exclusão e à perda de oportunidades e produtividade devido à falta de acessibilidade deve ser levado em consideração na análise ampla de custo-benefício para a sociedade.

Em uma cidade acessível, todos os caminhos entre origens e destinos deveriam ser acessíveis para deslocamentos a pé. Contudo, frequentemente, o acesso a bens e serviços essenciais depende da realização de deslocamentos motorizados devido à grande distância que os separa das áreas residenciais. A promoção da acessibilidade no transporte coletivo é um vetor central na construção de uma cidade disponível para toda a população.

A rede de transporte coletivo possui um papel fundamental na garantia do direito à cidade.

Considerando, também, que o transporte coletivo não garante ligações diretas para todos os pares de origem-destino, é importante garantir que o entorno das estações de embarque e desembarque dos passageiros seja amigável para os pedestres,

atendendo ao desenho universal¹. Esse desenho de cidade beneficia não apenas as pessoas com mobilidade reduzida. Em média, aproximadamente 30% dos deslocamentos diários são realizados através de transporte ativo nas grandes cidades brasileirasⁱⁱⁱ. Isso significa que o investimento em infraestruturas como calçadas acessíveis e travessias seguras beneficia grande parte da população.

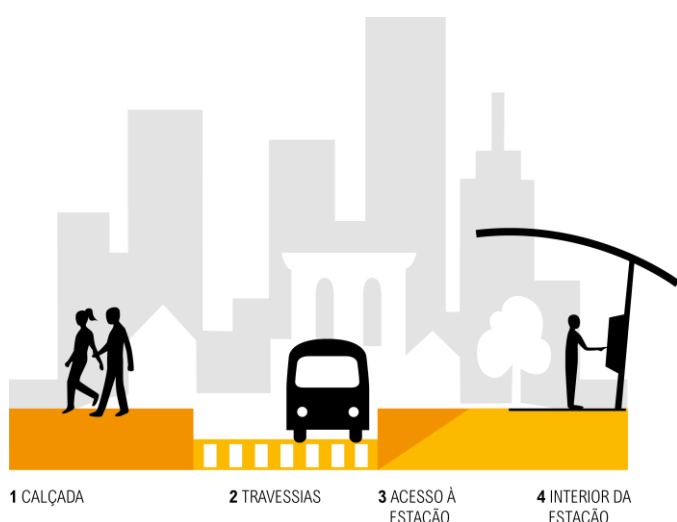


A região central de Belo Horizonte foi reestruturada para receber as estações do BRT com o objetivo de priorizar os pedestres. (Foto: Mariana Gil/WRI Brasil)

¹ Concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.

ELEMENTOS PARA O ACESSO AO TRANSPORTE COLETIVO

O caminho percorrido pelos usuários do transporte coletivo até as estações compreende alguns elementos que devem ser desenhados sob a ótica do desenho universal. São infraestruturas urbanas que podem auxiliar ou dificultar o acesso e que, em sua maioria, são normatizadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Os elementos podem ser agrupados em quatro estágios da aproximação do usuário à estação:



1. Calçadas

As calçadas são parte do sistema de transporte. Os pedestres devem contar com uma rede de calçadas de qualidade para acessar os terminais e estações, independentemente de terem ou não restrições de mobilidade. Além de uma superfície e dimensionamento adequados, as calçadas devem contemplar atributos que confirmam segurança e conforto aos pedestres, incentivando os deslocamentos a pé. Isso inclui a concordância com o leito da rua através dos rebaixamentos junto às faixas de travessia de pedestres, recurso utilizado não apenas por pessoas em cadeiras de rodas, mas também por quem carrega carrinhos de bebê ou grandes volumes de carga, por exemplo.

2. Travessias

Mesmo atendendo aos requisitos das normas técnicas, as passarelas não caracterizam necessariamente uma boa acessibilidade para os pedestres. Na maioria das vezes, o uso de passarelas implica percorrer grandes percursos a pé. A viabilização de acessos diretos e em nível para as estações são opções mais amigáveis aos usuários. Faixas de travessia localizadas de acordo com as linhas de desejo dos pedestres estimulam travessias em locais seguros, diminuindo o risco de acidentes. A priorização dos usuários do sistema em detrimento do tráfego motorizado individual confere maior competitividade para o transporte coletivo, possibilitando a atração de mais usuários. Se for necessária a instalação de passarelas, elas devem ser acessadas, preferencialmente, por rampas com larguras compatíveis com o fluxo de pedestres no local e inclinação de acordo com as normas brasileiras.

3. Acesso à estação

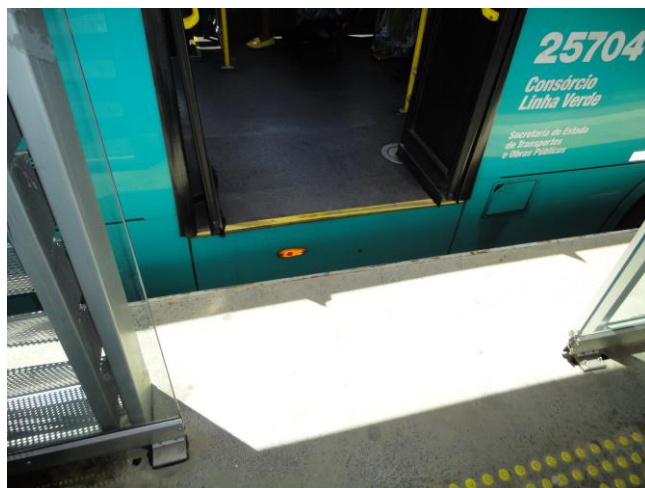
Da mesma forma que as passarelas, as estações, quando acima do nível da calçada, devem ser acessadas, preferencialmente, por rampas. As bilheteria e máquinas de autoatendimento disponíveis nas estações devem estar de acordo com as diretrizes do desenho universal para possibilitar a utilização por todas as pessoas. Além disso, é importante garantir que o posicionamento desses equipamentos preveja a total autonomia do usuário ao utilizá-los. Para entrar na estação, a opção de catraca tipo “guilhotina”, utilizada no sistema de metrô da cidade de São Paulo, por exemplo, possui desenho universal e pode ser utilizada por uma ampla gama de passageiros.

4. Interior da estação

No interior da estação, o usuário deve obter informações sobre o sistema, como linhas e horários de ônibus, seguindo o princípio dos dois sentidos, ou seja, disponibilizadas em, no mínimo, dois tipos, entre visual, tátil e sonoro. A implantação de pisos, mapas e planos táteis que orientem as pessoas com deficiência visual sobre o espaço da estação deve estar de acordo com as dimensões e serviços oferecidos em cada estação.

Um dos maiores desafios da acessibilidade no transporte coletivo é o desnível entre a plataforma e o veículo.

As normas técnicas brasileiras aceitam um desnível vertical máximo de 2 cm e um vão horizontal máximo de 3 cm. Para superar esse obstáculo, algumas cidades como Curitiba, no Brasil, e Quito, no Peru, utilizam rampas que são acionadas quando o veículo chega à estação.



Vão entre o ônibus e a plataforma é uma barreira para o acesso ao veículo. (Foto: Marcelo Araújo)

RECOMENDAÇÕES

1. Definir ações de competência municipal

Para sistematizar a melhoria da acessibilidade do transporte coletivo, é necessária a criação de um plano de requalificação urbana com foco na acessibilidade envolvendo diversos atores. O plano deve contemplar um diagnóstico detalhado das estações e um plano de ação com prioridades, metas e matriz de responsabilidades. Temas a serem contemplados no plano incluem calçadas, travessias, acesso às plataformas e ao interior das estações, além da capacitação constante dos funcionários públicos que projetam, executam e operam o sistema de transporte coletivo.



Diagnóstico da acessibilidade do BRT de Belo Horizonte foi realizado com participação de pessoas com mobilidade reduzida. (Foto: Marcelo Araújo)

2. Delimitar ações de competência compartilhada

A acessibilidade, no que concerne à rede de transporte, depende fortemente de outras entidades,

como operadores, prestadores de serviços terceirizados e proprietários dos terrenos e imóveis da cidade – responsáveis pela construção e manutenção das calçadas na maioria das cidades brasileiras. O plano de requalificação urbana deve delinear o conjunto de ações que são de competência desses outros atores em conjunto com os respectivos responsáveis. Devem ser determinadas as formas de participação do governo municipal para o acompanhamento das atividades, como a fiscalização dos serviços prestados, a disponibilização de diretrizes e o estabelecimento de regulamentações. Para além da execução dos serviços, é dever do governo municipal promover a governança dos diferentes atores públicos e privados envolvidos na construção de uma cidade acessível.

3. Exigir o cumprimento das normas técnicas

Um passo essencial para permitir avanços na melhoria da acessibilidade é o cumprimento rigoroso das normas técnicas de acessibilidade aplicáveis. É importante evitar que novos projetos que não contemplem a acessibilidade sejam realizados, a fim de sistematizar a adequação das infraestruturas já construídas. O cumprimento das normas deve ser complementado pela transmissão das dificuldades encontradas na execução dos projetos aos gestores, estabelecendo redes em que o compartilhamento do conhecimento gere a formação de uma cultura pró-acessibilidade e permita a melhoria contínua.

4. Intervir em casos concretos como projeto-piloto

A intervenção em áreas de teste permite aos envolvidos no trabalho a aquisição de conhecimento dos desafios e possíveis soluções, conferindo maior rapidez à execução dos projetos. No piloto, é possível estabelecer um fluxo de trabalho que inclui diagnóstico, projeto, matriz de responsabilidades e cronograma, por exemplo. Áreas propícias para projetos-piloto são entornos de escolas e hospitais, áreas de integração intermodal e com grande volume de pedestres. O monitoramento e registro de informações ao longo do processo, bem como um diagnóstico antes e depois das adequações, são essenciais para garantir a replicabilidade do projeto.

5. Investir em capacitação

A garantia da acessibilidade é alcançada através do esforço conjunto de todos os setores do governo municipal, mesmo que a coordenação das ações relativas à promoção da acessibilidade seja realizada por um deles. Diversos projetos são planejados e executados todos os dias nas cidades, e é necessário que o conceito de desenho universal esteja inserido em todos eles. Para isso, os técnicos e gestores municipais, os funcionários das empresas prestadoras de serviços e todos aqueles que, de alguma forma, estão em contato com os usuários devem conhecer as necessidades específicas das pessoas com deficiência e saber como atendê-las em seus projetos e serviços.

6. Mobilizar a sociedade

Em qualquer processo de planejamento, a participação de pessoas que não compõem o corpo técnico e gestor do governo municipal é essencial para garantir que as necessidades da população sejam atendidas e que os projetos sejam bem recebidos pela comunidade. Um processo de planejamento com participação é mais rico e mais eficiente, porém é mais complexo e exige uma estrutura organizada para gerenciar as diversas opiniões. A participação não deve ser tratada como um fim em si mesma, nem como uma atividade complementar. Deve estar alinhada com as tomadas de decisão e alimentá-las ao longo do planejamento. Nos projetos de acessibilidade, devem sempre ser consultadas entidades representativas das pessoas com deficiência, idosos, mulheres, crianças, entre outras. Profissionais e acadêmicos que trabalham com o desenho de infraestruturas e com a operação de sistemas, como arquitetos, engenheiros e designers, também devem ser envolvidos em processos de participação.

SOBRE O WRI BRASIL CIDADES SUSTENTÁVEIS

O WRI Brasil Cidades Sustentáveis trabalha para tornar as cidades mais inclusivas, seguras e agradáveis para as pessoas. Auxilia governos na implementação de projetos e políticas públicas nas áreas de mobilidade, desenvolvimento urbano, governança, segurança viária, clima e resiliência. Faz parte do WRI (World Resources Institute), organização internacional sem fins lucrativos que transforma grandes ideias em ações que conectam meio ambiente, oportunidades econômicas e bem-estar humano. O WRI atua em mais de 50 países, com escritórios no Brasil, México, China, Estados Unidos, Europa, Índia e Indonésia.

Av. Independência, 1299 / 401 * Porto Alegre, RS * +55 51 3312 6324 * WRICidades.org

i Global BRT Data. Disponível em <http://brtdata.org>

ii ARUP. Cities Alive. Towards a walking world. London, 2016.

iii Mobilize Brasil. Disponível em <http://www.mobilize.org.br/estatisticas/37/divisao-de-modais-por-cidades-i.html>