



International Association of Public Transport
Union Internationale des Transports Publics
Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen
Unión Internacional de Transporte Público

**Medidas de
Planejamento
Urbano:
Transporte
Público e Uso
do Solo**

**"Combatendo o
Congestionamento Veicular:
Pedágio Urbano e Outras
Medidas"**

***14 de Fevereiro de 2008.
São Paulo - Brasil***

Connecting the world of public transport

MATÉRIA VEICULADA NO JORNAL "O GLOBO" EM 06/02/08

João Sorima Neto, O Globo Online

Maior cidade da América Latina, São Paulo alcançou no fim de janeiro mais uma cifra impressionante: 6 milhões de veículos emplacados e registrados pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran). É quase a mesma quantidade de veículos que rodam em toda a vizinha Argentina e corresponde a pelo menos 14% da frota nacional. Na véspera de seu aniversário, em 25 de janeiro, São Paulo registrou 182 km de congestionamento, a maior parte dele em suas principais artérias, como as marginais Tietê e Pinheiros e os corredores da Radial Leste e da 23 de Maio, que ligam às zonas leste e sul.

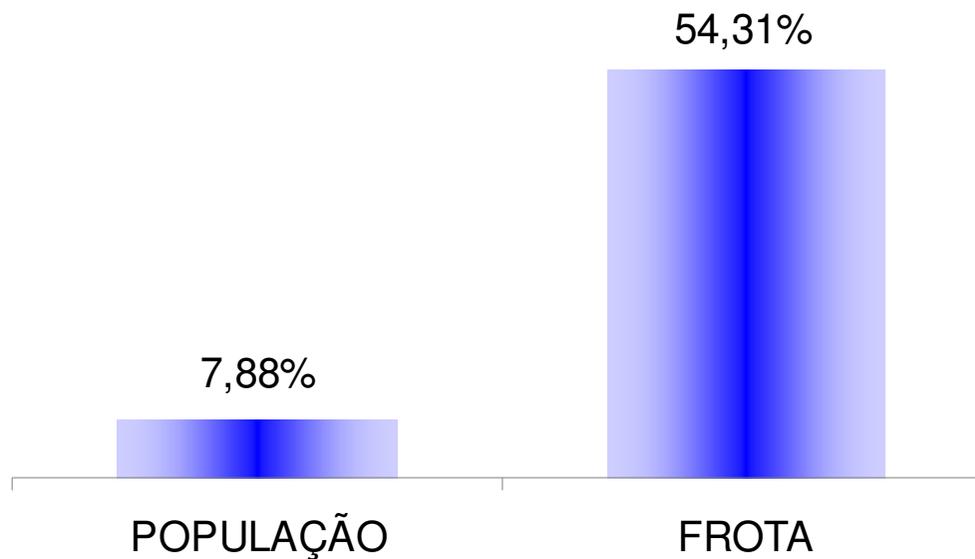


A frota gigante de São Paulo preocupa porque seu crescimento não acompanha o ritmo de expansão de ruas e avenidas da cidade. **Na década de 70, havia 14 mil km de ruas pavimentadas para 965 mil veículos.** Trinta e oito anos depois, **há 15,3 mil km para a frota de 6 milhões.** Na prática, não há espaço para todo mundo.

Se todos os donos de veículos resolvessem sair ao mesmo tempo em fila única, seriam 392 veículos em cada quilômetro de vias da cidade. Considerando que um carro popular mede 3,8 metros, somente 263 caberiam no espaço. Ficariam sem asfalto para rodar 129 veículos.

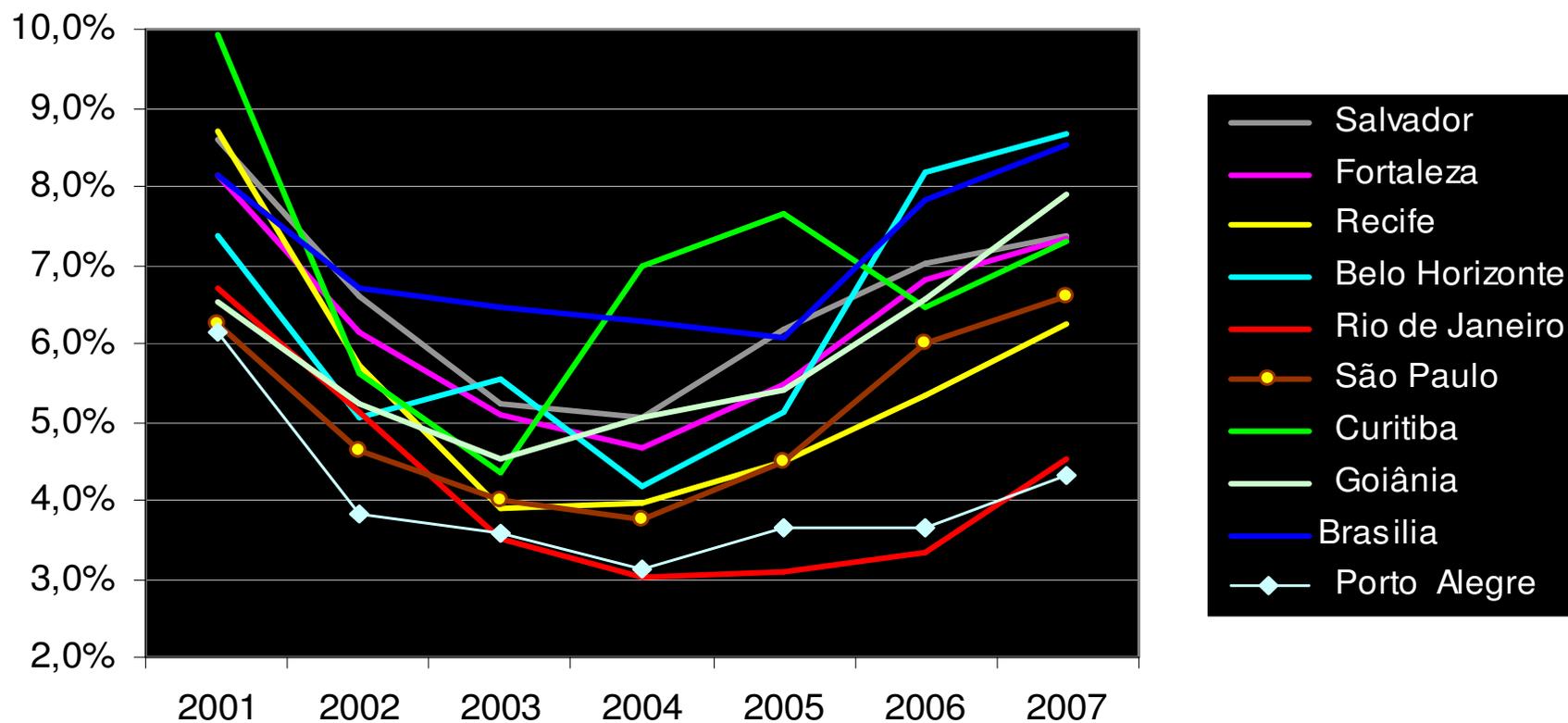
O grande desafio da cidade daqui para a frente será encontrar alternativas para reduzir os congestionamentos.....

VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO E FROTA 2001/2007 - BRASIL

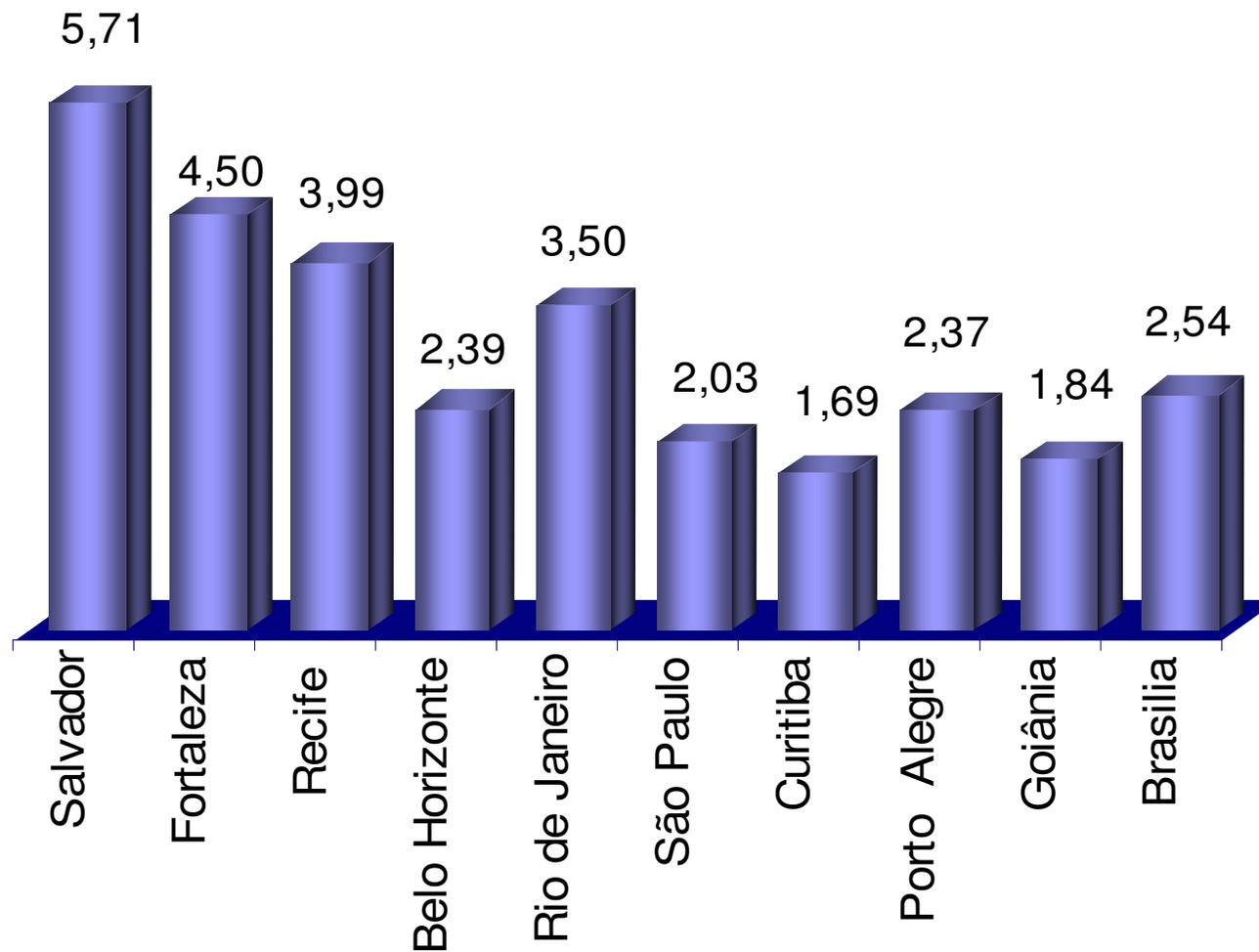


Auto de US\$ 2,500

CRESCIMENTO % DA FROTA 2001/2007

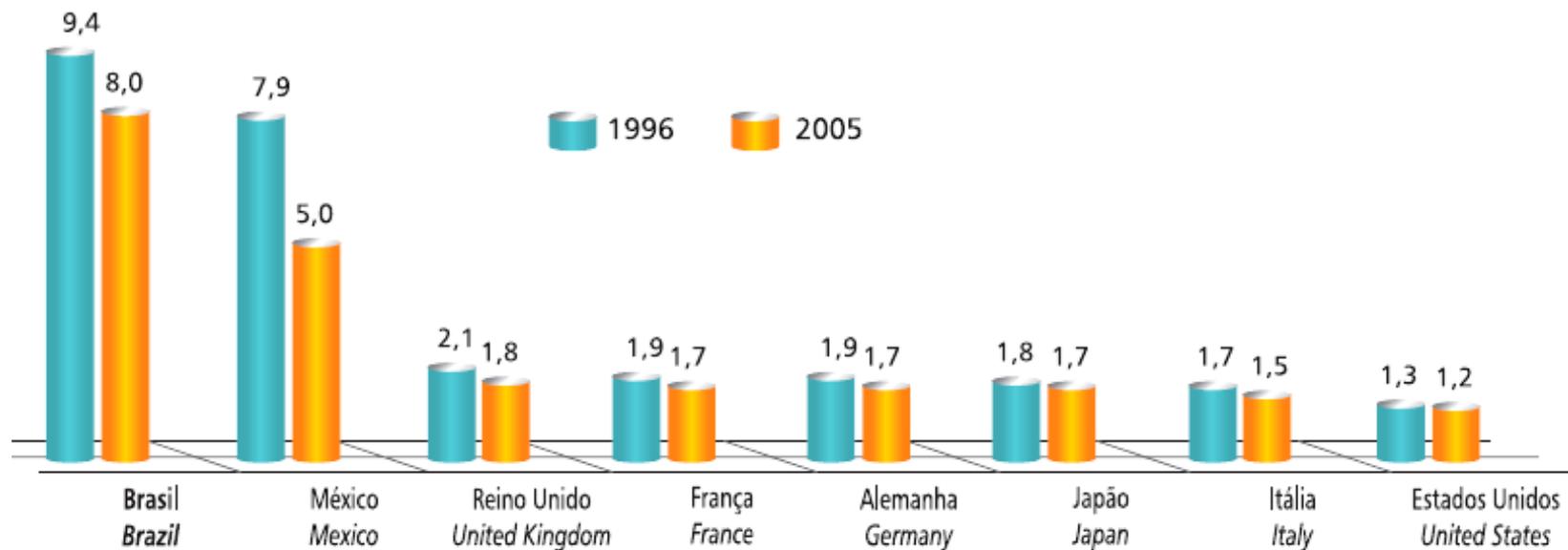


NÚMERO DE HABITANTES/VEÍCULOS NOV/2007 - BRASIL



FONTES: DENATRAN E IBGE

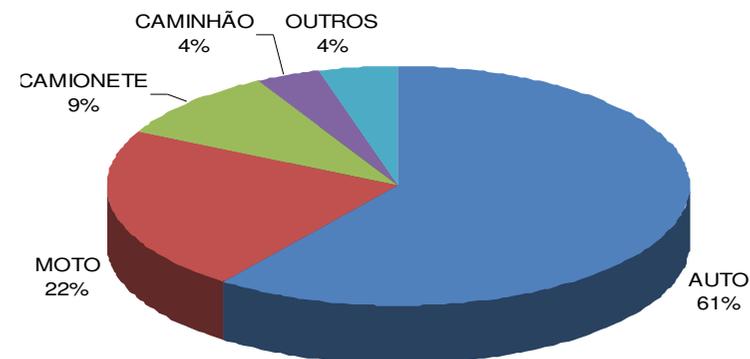
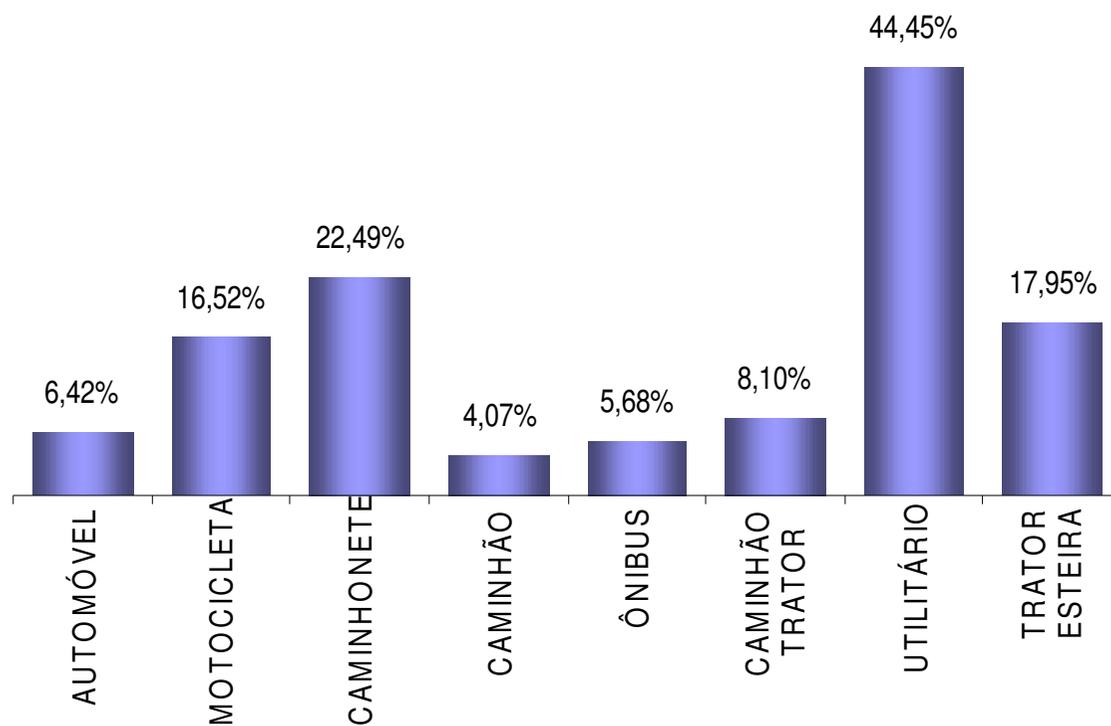
NÚMERO DE HABITANTES/VEÍCULOS 1996 e 2005



Fonte: ANFAVEA – Anuário 2007

DISTRIBUIÇÃO E CRESCIMENTO DA FROTA - BRASIL - 2007

Variação 2006/2007



Fonte: Denatran

A DICOTOMIA DOS TRANSPORTES

- O crescimento da rede de transporte marca o ritmo da explosão urbana e se converte no verdadeiro estruturador do território
- O transporte é indutor de crescimento
- Mantém a atividade econômica
- É essencial na produção e distribuição dos bens e serviços, comércio e desenvolvimento local
- Contribui para satisfazer os desejos e necessidades da população



O tráfego e a mobilidade são a causa principal dos aspectos mais conflitivos do meio ambiente urbano tais como a contaminação, o ruído, o consumo excessivo de recursos ou a ocupação do espaço.

A PRESSÃO SOBRE AS REDES DE TRANSPORTE

- O peso da política de transporte incidirá cada vez mais sobre a gestão e cada vez menos sobre a oferta de novas infra-estruturas.
- **Substituir a lógica de “ expansão” pela lógica de “gestão e integração”**
- Indícios de pressão
 - **Físico:** Capacidade do viário saturada
 - **Econômico:** Restrições nos gastos públicos
 - **Ambiental:** Reduzir emissões e a construção de novas vias
 - **Social:** Maior pressão por um transporte de qualidade
 - **Comercial:** Melhorar a eficácia e eficiência das redes
 - **Tecnológico:** Custo e gestão em tempo real

METROPOLIZAÇÃO



- Enquanto a população das grandes cidades do mundo desenvolvido se mantém estável, ou mesmo decresce ligeiramente, a expansão do espaço construído alcança cotas de ocupação de solo inusitadas
- Os processos de descentralização urbana favorecem as viagens pendulares e o aumento da mobilidade e disparam o consumo de combustíveis e a emissão de contaminantes.

A DINÂMICA URBANA



Separação espacial das atividades humanas



Necessidade de viajar e transportar mercadorias



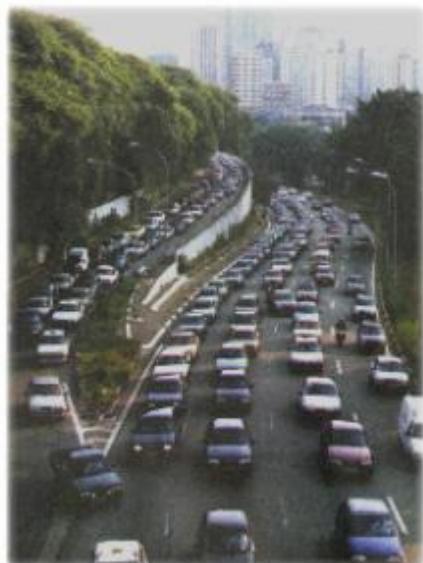
Surgimento dos subúrbios e a expansão das cidades



Maior divisão espacial do trabalho
Maior mobilidade

MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO URBANO

La Concorde - Paris



TENDÊNCIAS DO PLANEJAMENTO URBANO – ANOS 70 E 80

- Desconcentração de atividades terciárias;
- Localização de polígonos terciários fora dos núcleos urbanos;
- Incremento de centros comerciais baseados na mobilidade do automóvel;
- Segregação das distintas funções urbanas;
- Bairros-dormitório, centros comerciais, de saúde, de lazer, áreas de serviços ou industriais, parques tecnológicos, etc., configurando um arquipélago de "ilhas" rodeadas de vazios e vias de conexão feitas para o veículo privado.

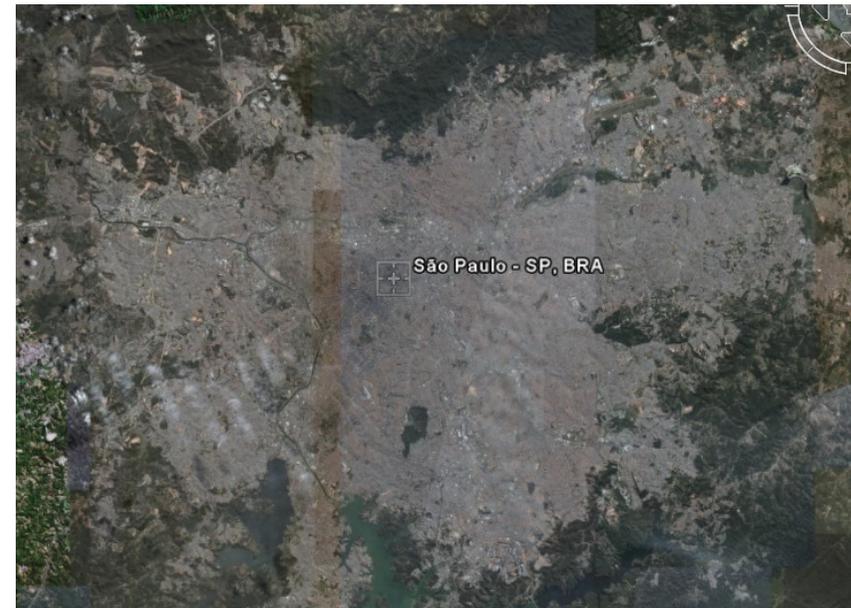
PRIORIDADE PARA O TRANSPORTE PRIVADO



CIDADES DIFUSAS X CIDADES COMPACTAS E DENSAS

QUE MODELO URBANO QUEREMOS PARA TERMOS MELHOR QUALIDADE DE VIDA?

- As cidades difusas, dispersas no território, requerem densa rede de vias, vias segregadas de transporte e maior mobilidade.
- A rede viária se satura e os esforços para descongestioná-la com mais quilômetros de vias, agravam ainda mais o congestionamento e as variáveis a ele relacionadas.



Estruturas urbanas compactas → Maior eficiência dos transportes públicos

USO DO SOLO URBANO X TRANSPORTE

As políticas do uso do solo devem contribuir para:

- Reduzir a necessidade de viajar,
- Reduzir as distâncias de viagem,
- Mudar o comportamento da localização,
- O uso eficiente das infra-estruturas de transporte.

As políticas de transporte afetam:

- A repartição modal e o comportamento relativo à localização da viagem,
- A utilização eficiente da infra-estrutura de transporte.



É fundamental uma integração bem sucedida - uso do solo e transportes

PLANEJANDO AS CIDADES



Em áreas urbanas atuais com infra-estruturas já consolidadas:

- novas políticas e soluções de transporte (melhor integração dos diferentes modos de transporte) devem ser desenvolvidas tendo em conta as mudanças socioeconômicas que afetam os padrões de transporte.
- Potencializar os usos mistos e a diversidade de atividades concentradas nas áreas centrais, fomentando os percursos a pé e a melhor acessibilidade.

A ACESSIBILIDADE NO PLANEJAMENTO URBANO



- As dificuldades ou as oportunidades para que os deslocamentos a pé se realizem não começam nas calçadas, mas no modo que se planeja e constrói a cidade.
- A diminuição da densidade e a urbanização de lugares cada vez mais distantes do centro urbano resultam em aumento das distâncias a percorrer e, por conseqüência, dificuldades para pedestres, bicicletas e transporte coletivo.
- O viário se transforma cada vez mais em lugar de passagem e estacionamento de automóveis.
- Raramente são previstas vias atrativas para os pedestres realizarem as atividades locais que surgem nos bairros à medida que deixam de ser meros dormitórios.

OS PILARES DE UM BOM SISTEMA DE TRANSPORTE



Planejamento urbano – ordenação do território

Restrições ao veículo privado:

- ✓ Park and ride
- ✓ Estacionamentos junto às estações de trem/metrô e de integração
- ✓ Criação de ruas de pedestres

Promoção do transporte público

- ✓ Regularidade e confiabilidade
- ✓ Faixas exclusivas (tempo de viagem)
- ✓ Integração atrativa (física e tarifária)

USO RACIONAL DO ESPAÇO URBANO



=



Fonte: INECO