

Fábio Cortez/DN



Natal não teve planejamento para o trânsito. Algumas ruas estão sem acessibilidade e totalmente travadas

ACESSOS SECRETÁRIO APRESENTA IDÉIA DE UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA PARA REDESENHAR O TRANSPORTE

STTU implanta cultura do trânsito

LUIZ FREITAS
DA EQUIPE DE O PÓTI

A Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito Urbano (STTU) apresentou um esboço do que será o Plano de Mobilidade Urbana de Natal, um conjunto de propostas e ações de curto e longo prazo a ser implementado até o ano de 2020 visando redesenhar o transporte e trânsito da cidade. As ações foram apresentadas durante um seminário destinado aos técnicos e funcionários da secretaria, com o intuito de apresentar o andamento da elaboração do plano, que deverá ser concluído em maio.

Coordenado pelo professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro e atual secretário de Transporte e Trânsito Urbano da capital carioca, Rômulo Orrico, e pelo professor da UFRN,

Enilson Medeiros dos Santos, o plano visa desenvolver propostas de políticas e ações para o sistema viário e o sistema de transporte em suas diversas modalidades, capazes de propiciar que os deslocamentos de pessoas e bens da cidade ocorram de forma sustentável, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social e adequando cada modalidade às suas características.

Segundo o titular da pasta, que passará a se chamar Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, Kelps Lima, os problemas existentes hoje no trânsito de Natal têm origem na falta de um planejamento urbano. O estudo vem para suprir essa necessidade.

"Ou a gente pára para planejar e pensar o nosso trânsito ou os problemas tendem a se agravar ainda mais", destacou. O plano está pautado nos princípios da mobilidade

urbana sustentável já colocados em prática em diversas cidades do mundo e na participação contínua e integrada da população e dos setores de transporte, trânsito e planejamento urbano.

"Vamos planejar efetivamente o nosso sistema de trânsito e transporte urbano para os próximos 25 anos. O gestor público pode somente tomar medidas imediatas ou pode se antecipar aos problemas. O Plano de Mobilidade servirá como uma bússola que guiará toda política para o trânsito e terá influência direta para as demais políticas como educação e saúde", disse Kelps Lima.

Ele citou o caso da Zona Norte: "A população de lá não conta com escolas públicas de qualidade como um Churchill ou Atheneu e não tem muitas opções para o atendimento de

saúde, sendo obrigados a se deslocarem. Vamos propor soluções que sirvam como vetores de desenvolvimento e tragam sustentabilidade para determinada região, dotando-a desses serviços", disse.

IDÉIA

"Tudo o que se produz e se consome sofre influência direta do transporte. Cidades que conseguiram obter um bom sistema de trânsito são mais competitivas, pois fizeram mudanças para dar suporte a essa mobilidade. Várias cidades cresceram de forma inadequada e estão se adaptando a um custo muito alto. Não é o caso de Natal, onde temos lastro e espaço, onde a possibilidade de fazermos mudanças importantes é bastante positiva. Buscamos simplificar a vida das pessoas", destacou Rômulo Orrico.

Segundo Enilson Medeiros, "essa é a primeira vez em muito tempo que planejamento, tecnologia, informação e inteligência serão usadas para se pensar o trânsito. Se isso tivesse sido feito 25 anos atrás os problemas hoje seriam bem menores. O plano é um momento de retomada, de tentar equacionar os problemas baseado na capacidade de planejar e pensar. Em todo mundo, só as cidades que investiram fortemente em planejamento tiveram algum êxito nessa área".

"Trabalhamos com a idéia de que mais perto é melhor, deslocando destinos para perto da origem. A Zona Norte não tem alternativas para atender suas demandas sociais, a não ser cruzar a ponte. Temos que intervir na raiz de onde surgem esses movimentos. Se existem opções dos dois lados

do rio, cruzar a ponte passa a ser também uma opção", disse.

O Plano prevê a criação de rotas estruturantes dentro da cidade, as quais serviriam como guias-mestras para o planejamento de trânsito. A STTU planeja fazer intervenções diretas nas principais vias atualmente usadas, bem como buscar formas para deslocar fluxos para vias que estão sem uso.

Outra expectativa é de que em 2010 seja feita a primeira licitação do transporte público em Natal, baseado nas novas linhas urbanas que estão sendo traçadas pelo estudo. "O Plano é fundamental para o redimensionamento das linhas de transporte coletivo e do trânsito em geral. Vamos mudar completamente esse modelo que vem sendo usado desde 1981 e que não é mais capaz de atender às demandas da cidade", afirma Kelps.

Fotos: Frankie Marcone/DN



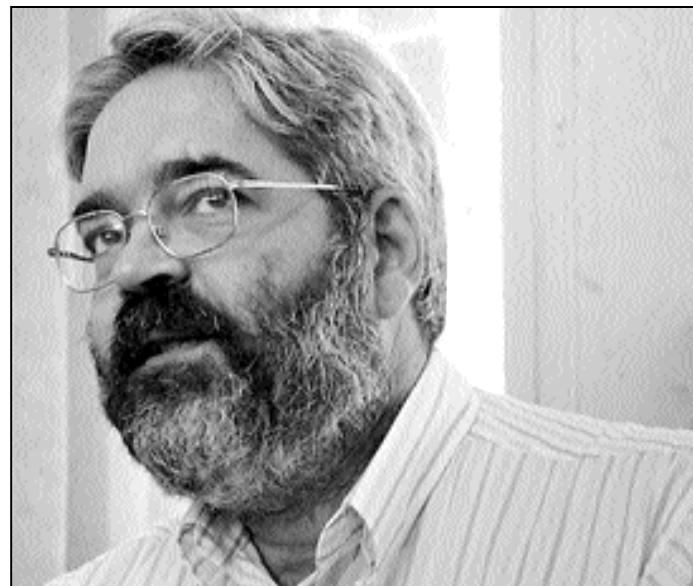
"Ou a gente pára para planejar e pensar o nosso trânsito ou os problemas tendem a se agravar ainda mais"

Kelps Lima, titular da STTU



"Várias cidades cresceram de forma inadequada e estão se adaptando a um custo muito alto"

Rômulo Orrico, secretário municipal no Rio



"Se isso tivesse sido feito 25 anos atrás os problemas hoje seriam bem menores"

Enilson Medeiros, professor da UFRN

Haverá estímulo para o transporte de massa

Para os estudiosos, o Plano de Mobilidade deve levar em consideração o cidadão que precisa do transporte público para viagens curtas, sendo importante para a economia interna da sua região e para a diminuição da pressão social sobre o sistema.

O estudo de Origem e Destino que baseia o Plano de Mobilidade Urbana de Natal identificou que mais de dois milhões de viagens são realizadas diariamente, sendo que 67% desse número compreendem viagens internas e 13% são de ligações entre Natal e a Grande Natal, com destaque para os percursos Parnamirim-Natal (76.180 viagens/dia,

Natal-Parnamirim (72.969) e São Gonçalo-Natal (39.640).

O estudo mostra ainda que as zonas Sul e Leste usam mais o transporte coletivo e veículos individuais enquanto as zonas Norte e Oeste são as que mais usam veículos não motorizados, como bicicletas, além de serem as que mais concentram viagens internas. 72% dos deslocamentos feitos na Zona Norte são internos, enquanto que na Zona Leste esse índice é de 63%.

O estudo também mostra que o número de usuários de bicicleta em Natal é maior que em outras cidades, beirando os 20%, concentrados nes-

sas duas regiões, o que colocaria a capital entre as cinco no Brasil que mais utilizam esse veículo - dado que surpreendeu os estudiosos.

A pesquisa identificou que na Zona Norte mais de 235 mil viagens são feitas diariamente à pé ou em veículos não motorizados. "Aqui está o verdadeiro nó, onde essas pessoas estão andando? Como está a situação das calçadas, a acessibilidade para esse deslocamento?", questiona Enilson. Desse total, 32.093 viagens teriam destinos para mais de 2 quilômetros de distância. O plano sugere um sistema de transporte público intra-zonas com tarifas menores, o

chamado transporte vicinal, para atender a esse público potencial.

Além disso, hoje cerca de 45 mil viagens diárias partem e terminam na própria Zona Norte. De acordo com o estudo, o roteiro das linhas de transporte naquela área precisa mudar, já que "o sistema não foi preparado para esse tipo de uso, o que o torna desconfortável e caro", acrescenta Enilson.

ESTRUTURANTE

As linhas estruturantes serão definidas a partir de pólos, onde a demanda é mais elevada, em função dos deslocamentos desejados e potenciais, de

sendo estimular a real articulação e conectividade direta entre esses pólos.

Os estudos identificaram 12 pólos de desenvolvimento dentro de Natal: Lagoa Azul, Redinha, Igapó, Cidade Alta, Tirol-Petrópolis, Alecrim, Felipe Camarão, Alto da Candelária, Lagoa Nova, Cidade Satélite e Ponta Negra, além de um quadrilátero compreendido entre as avenidas Bernardo Vieira, Hermes da Fonseca, Capitão Mor Gouveia e Napoleão Laureano.

O atual esboço do Plano de Mobilidade prevê um total de 14 linhas estruturantes, que dariam cobertura a 85% do território da cidade. Já as linhas vicinais deverão fazer a ligação

entre o bairro e a linha estruturante, dando cobertura à periferia e acesso ao centro comercial ou institucional dos bairros vizinhos. Dentro do zoneamento seria criada a estrutura para uma malha cicloviária de Natal, estruturando as ciclovias nas zonas e articulando-as municipalmente. O estudo prevê a delimitação de 9 bolsões dentro dessas zonas-chave, entre elas a Zona Norte, onde seriam criadas oito linhas vicinais. Entre outros pontos, o plano prevê também a criação de indicadores do transporte e trânsito da cidade, dando critérios e dados objetivos para a aferição das condições de deslocamento dentro de Natal.