

Retenção de viagens é vital para o Projeto CSul

Retenção de viagens é vital para o Projeto CSul

Nov 29, 2016 | By Jornal Belvedere | tamanho da fonte | Imprimir | E-mail



TREVO PARA OURO PRETO | NO HORÁRIO DE PICO, O FLUXO É DE 1.800 VEÍCULOS/HORA NO SENTIDO RIO/BH

É fundamental para o bom desempenho das centralidades urbanas, que o empreendimento garanta que seus moradores não necessitem se deslocar em grandes distâncias, e que encontrem alternativas para resolver as demandas da vida cotidiana dentro daquele território.

Como mobilidade e planejamento urbano são palavras-chaves para atingir o objetivo de unir moradia, trabalho e lazer em um mesmo local, a CSul Desenvolvimento Urbano contratou os serviços de consultoria da empresa Locale Trânsito e Transporte para compor a equipe multidisciplinar que está estudando a mobilidade no Vetur Sul.

Quem fala sobre o trabalho que está sendo desenvolvido pela Locale é o sócio e diretor da empresa, Paulo Rogério da Silva Monteiro, que é engenheiro civil, com mestrado em engenharia de transporte, e professor universitário da PUC-MG. Ele explica que sua empresa iniciou os estudos de tráfego para a CSul em 2013, desenvolvendo desde diagnósticos até propostas para o futuro empreendimento.

Bom uso do território

Para o engenheiro de transporte, "a mobilidade é uma consequência do uso que você dá para o seu território". Paulo Monteiro explicou que um dos grandes diferenciais do empreendimento CSul é que ele não parte de uma premissa burocrática, e sim de uma premissa técnica como propõe o PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMBH: é fundamental trabalhar com um grande percentual de retenção de viagens, ou seja, evitar que as pessoas precisem se deslocar ou sair de lá para fazer todas as suas atividades principais (trabalho, estudo, compras, serviços, lazer etc.), gerando picos de viagens diárias pela manhã e à tarde.

Como a questão da retenção é fundamental para o bom desempenho das centralidades urbanas, o empreendimento precisa garantir que seus moradores não necessitem se deslocar em grandes distâncias, e que encontrem alternativas para resolver as demandas da vida cotidiana dentro daquele território. Por isso, é preciso que as pessoas que trabalhem lá, morem lá, ou nas proximidades. "Não adianta pensar que é preciso fazer um BRT ou um metrô, ou ampliar ou construir novas vias de acesso, porque isso não vai funcionar e não vai resolver. É claro que têm pessoas que precisam se deslocar, mas elas têm que ser exceção no caso do Projeto CSul". Ou seja: os deslocamentos entre a área do Projeto CSul e os municípios vizinhos ocorrerão muito mais por uma opção das pessoas do que pela atual relação de dependência em busca de ofertas de serviços somente disponíveis na Capital Metropolitana.

Forte motorização

Paulo Monteiro lembra que o Vetur Sul é uma porção do território metropolitano com forte motorização, pois as pessoas da região têm alta faixa de renda e muitos veículos, e como a região é carente de oferta de serviços, esses moradores precisam se deslocar para a Centro Sul de BH. "Não podemos pensar em ter uma ocupação apenas de pessoas de alta renda, é preciso um planejamento integrado para que se possa ter num mesmo arranjo territorial tanto para as pessoas que demandam os serviços quanto para as pessoas que realizam esses serviços."

Por outro lado, o engenheiro ressalta que é necessário melhorar a atual estrutura do transporte da região: "Mas, não podemos ter como linha de raciocínio criar uma megaestrutura de transporte porque dessa forma estaríamos estimulando ainda mais os fluxos pendulares e criando uma falsa impressão de que as pessoas estão bem resolvidas morando e trabalhando em locais completamente distintos. É importante refletirmos que, na maioria das vezes, as grandes soluções de mobilidade não estão relacionadas às grandes obras de infraestrutura, e sim na criação de centros urbanos com usos diversificados que tornam os deslocamentos desnecessários," ressalta Paulo Monteiro.

O especialista lembra que não dá para basear o empreendimento numa estrutura de metrô, já que ele não foi implantado nem onde foi planejado nos últimos 20 anos em Belo Horizonte.

Forte retenção

Para que o Projeto CSul alcance êxito, o especialista em transporte afirma que o empreendimento partiu da premissa de reter os fluxos pendulares desde o início da operação e, para isso, o planejamento da CSul tem acontecido num ambiente de gestão integrada com os poderes públicos municipal e estadual. A empresa realizará, inclusive, o monitoramento de tráfego ao longo dos anos que servirá como subsídio para o planejamento da mobilidade pelas gestões públicas.

Esse monitoramento faz parte do Plano de Gestão da Mobilidade da CSul, que é um compromisso do empreendedor com a Superintendência Regional de Meio Ambiente (Supram) e inclui desde a pesquisa de tráfego (contagem) no eixo da BR 356/BR 040 até entrevistas locais para entender qual é a necessidade de deslocamentos de seus usuários.

MOBILIDADE NO EIXO DA BR-040

Dados obtidos em pesquisas realizadas em 2012/2013 na Região do Vetur Sul pela Locale Trânsito e Transporte:

- 11,5% das pessoas que vivem no Vetur Sul (leia-se eixo da BR-040) se deslocam pelo transporte coletivo, com expectativa de crescimento de 4,9% ao ano.
- Taxa média de ocupação de cada domicílio: 4,0 habitantes por domicílio.
- Taxa de mobilidade geral (média de pesquisa origem/destino): 3,16 viagens por habitante.
- Percentual de viagens motorizadas (média de pesquisa origem/destino): 62,10%.
- Produção de viagens nos horários de pico: 13% do total diário.
- Fluxo de veículos no trevo da BR-040 para Ouro Preto no horário de pico: 1.800 veículos/hora vindos do Rio para BH; 800 veículos/hora vindo de BH para o Rio; 650 veículos/hora de BH para Ouro Preto; e 550 veículos/hora de Ouro Preto para BH.