

AGENDA VITÓRIA

2008 / 2028



MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

**André Abe
Patricia Stelzer**

Atualmente, a mobilidade urbana é parte da política de desenvolvimento urbano sustentável.

Trata do deslocamento de bens e pessoas e do atendimento das necessidades da população.

A problemática relativa à circulação nas cidades tem refletido na queda da qualidade de vida nas áreas urbanas e em prejuízos ambientais.

A construção cíclica de infra-estrutura viária e obras de grande impacto tem sido superadas pela velocidade de reprodução da frota de veículos nos centros urbanos.

Atualmente, a mobilidade urbana é parte da política de desenvolvimento urbano sustentável.

Trata do deslocamento de bens e pessoas e do atendimento das necessidades da população.

A problemática relativa à circulação nas cidades tem refletido na queda da qualidade de vida nas áreas urbanas e em prejuízos ambientais.

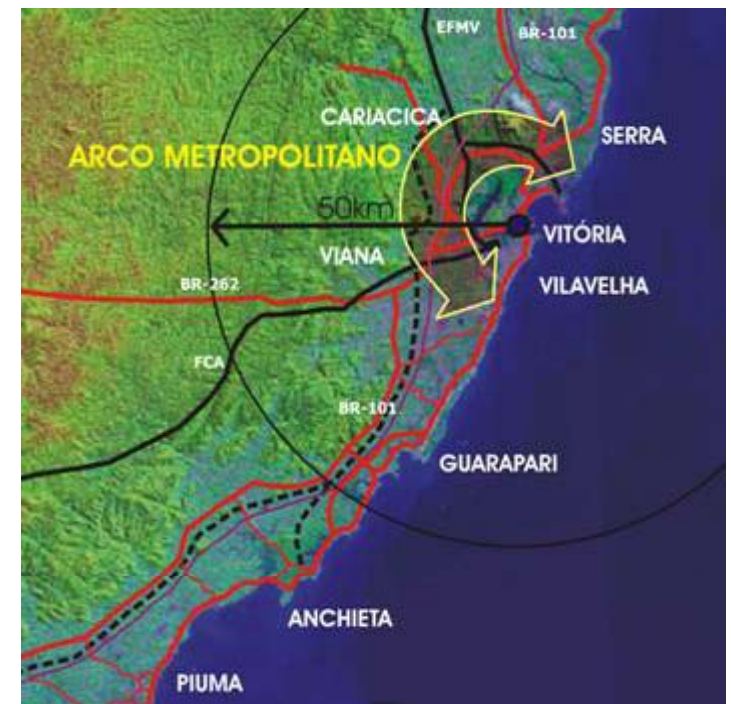
A construção cíclica de infra-estrutura viária e obras de grande impacto tem sido superadas pela velocidade de reprodução da frota de veículos nos centros urbanos.

Contexto político e econômico

Cidades portuárias - portais de passagem macro-regionais, organizadoras e estruturadoras da integração de cadeias logísticas complexas, sistemas e arranjos produtivos territoriais com os fluxos globais.

Produção flexível - concentração das atividades industriais e de logística no arco metropolitano em torno da baía na Grande Vitória e pela polarização em Vitória de fluxos materiais, sócio-técnicos e de gestão.

Superpondo no tecido urbano os sistemas industrial, comercial e de serviços.





C
C
S
C
U
C
E
T
C

Image © 2008 DigitalGlobe

© 2007 Google™

Circulação metropolitana e municipal

Estrutura viária

Vias principais - percorridas pelo transporte público de passageiros que ocorrem sobrepostos, devido à não integração dos sistemas municipal e metropolitano (TRANSCOL).

PDTMUV indica que os corredores de tráfego são deficientes e atingem rapidamente os limites de capacidade.

Área central – apenas duas vias longitudinais, sendo que desempenha a função de passagem para os deslocamentos individuais e coletivos inter-bairros e inter-municipais da Grande Vitória.

Circulação metropolitana e municipal

Estrutura viária

O PDU de Vitória de 2006 prevê:

- Priorização do transporte coletivo no sistema viário;
- Priorização das ciclovias e passeios nas vias;
- Apoio e incentivo às viagens não motorizadas;
- Desestímulo ao tráfego de passagem em vias locais;
- Promoção de estudos para a adoção de outras modalidades de deslocamento.



Circulação metropolitana e municipal

Pólos geradores de tráfego

Motivadores de deslocamentos ou atrativos, com impacto no volume de tráfego.

No Município de Vitória:

- Conjunto de empreendimentos da Reta da Penha
- Complexo Aeroportuário
- Ampliação de Shopping Centers
- Novas ligações sobre a Baía



Circulação metropolitana e municipal

Pólos geradores de tráfego

Na Região Metropolitana:

- Duplicação da Rodovia do Contorno Metropolitano;
- Complexo portuário; e investimentos retro-portuários e logísticos no Arco Metropolitano.

No Estado do Espírito Santo:

- Investimentos em petróleo e gás no norte e sul do Estado.
- Em Anchieta: Companhia Siderúrgica Vitória, Pólo Industrial e de Serviços, ampliações da Samarco Mineração e Unidade de Tratamento de Gás.



Circulação metropolitana e municipal

Movimentação da população

Segundo o PDTMUV, Vitória continua exercendo papel central na região, atraindo e originando o maior volume de viagens.



Circulação metropolitana e municipal

Movimentação da população

RMGV

- PIB aumento de 12% entre os anos de 2003 e 2004;
- A taxa de motorização cresceu 32% em 6 anos;
- Aumento de frota em 39% entre 2001 e 2006;
- Aumento do tempo médio das viagens em 19% no modo coletivo, e 67% em automóvel;
- Tempo médio por transporte individual é metade do tempo em modo coletivo;
- Concentração de 50% dos empregos da RMGV na Capital;
- Os moradores de Vitória gastam 29% a menos de tempo em suas viagens diárias.

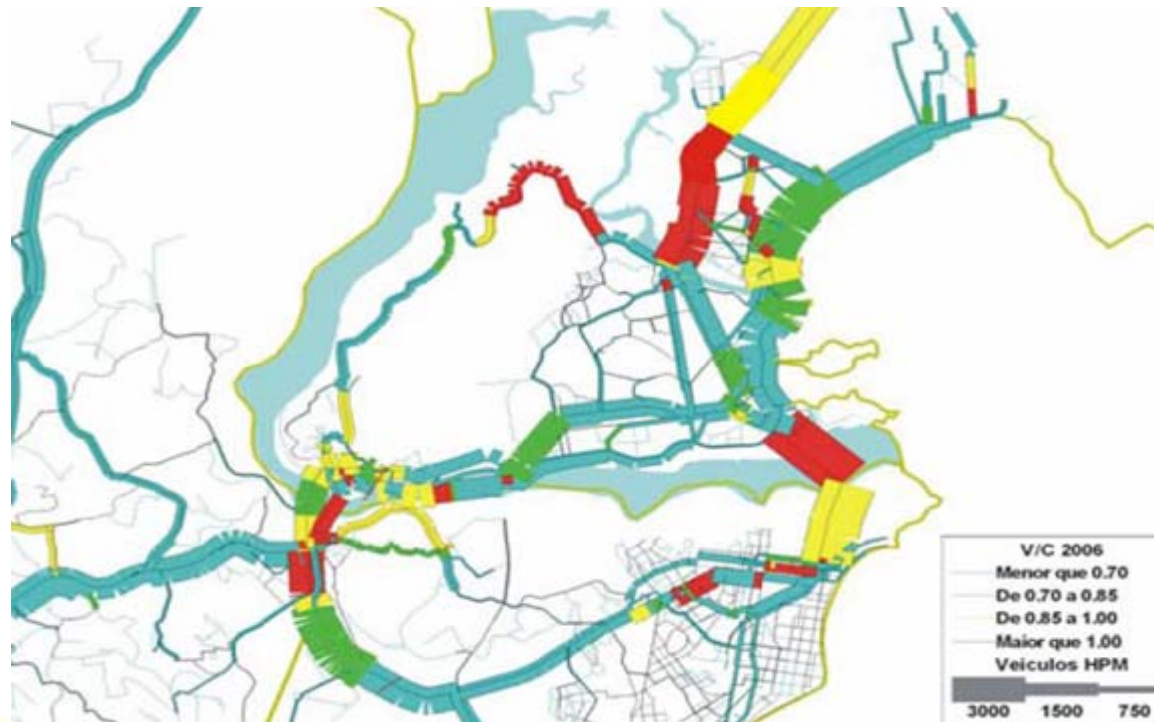
Circulação metropolitana e municipal

Movimentação da população

Cerca de 39% das viagens são a trabalho e 28% estudo;

- Motivos principais de viagem ocorrem em horários concentrados;
- A descentralização da educação, saúde, serviços e comércio, hoje presentes nos bairros propiciam uma redução significativa nos deslocamentos sem que o atendimento à necessidade da população fique prejudicado.

- Nos horários de pico os fluxos de passagem são transferidos para o interior de bairros e ampliam a rede de passagem, a fim de desviar das retenções do tráfego.



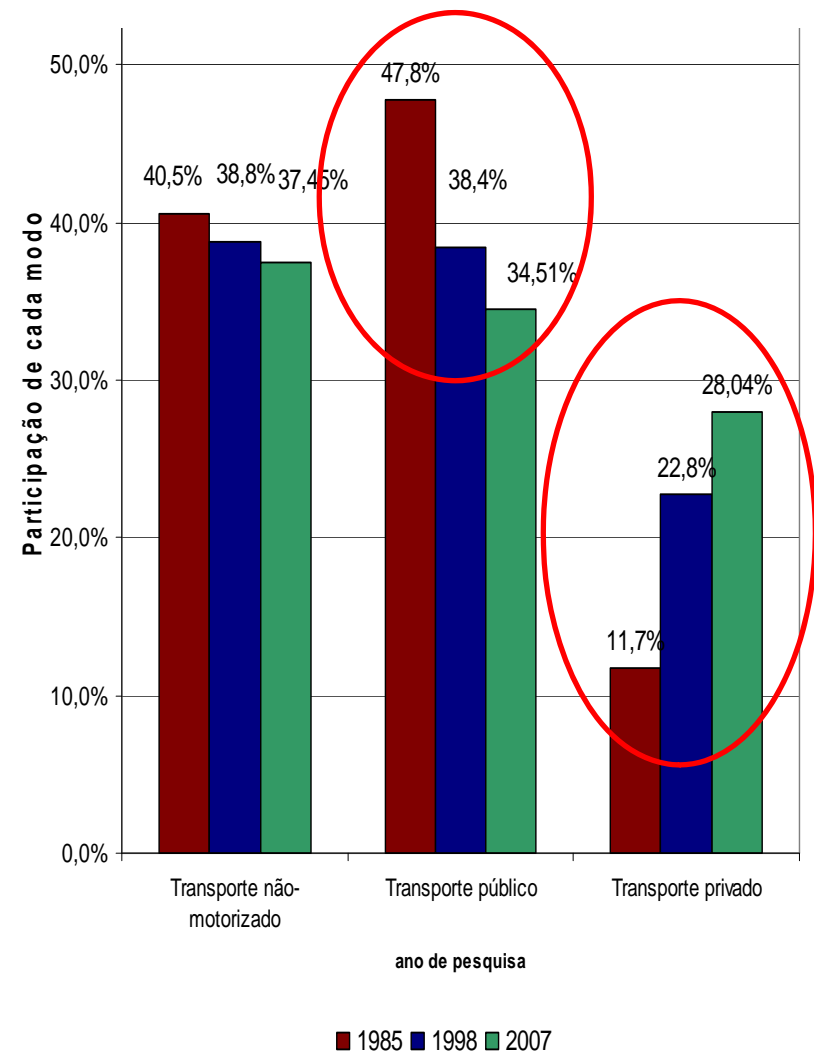
Circulação metropolitana e municipal

Divisão modal das viagens

Transporte coletivo apresentou queda quanto à sua utilização na RMGV entre 1985 e 2007.

Aumentou a mobilidade individual motorizada e da frota de automóveis.

Alterações nos padrões de mobilidade da população.



Circulação metropolitana e municipal

Divisão modal das viagens

As viagens individuais cresceram 6 vezes mais que as em transporte coletivo, que apresentou queda de 13% na participação do total das viagens.

Em 2007 o número de viagens no modo individual é 566% maior que em 1985, enquanto no transporte coletivo 173%.

Viagens por modo principal

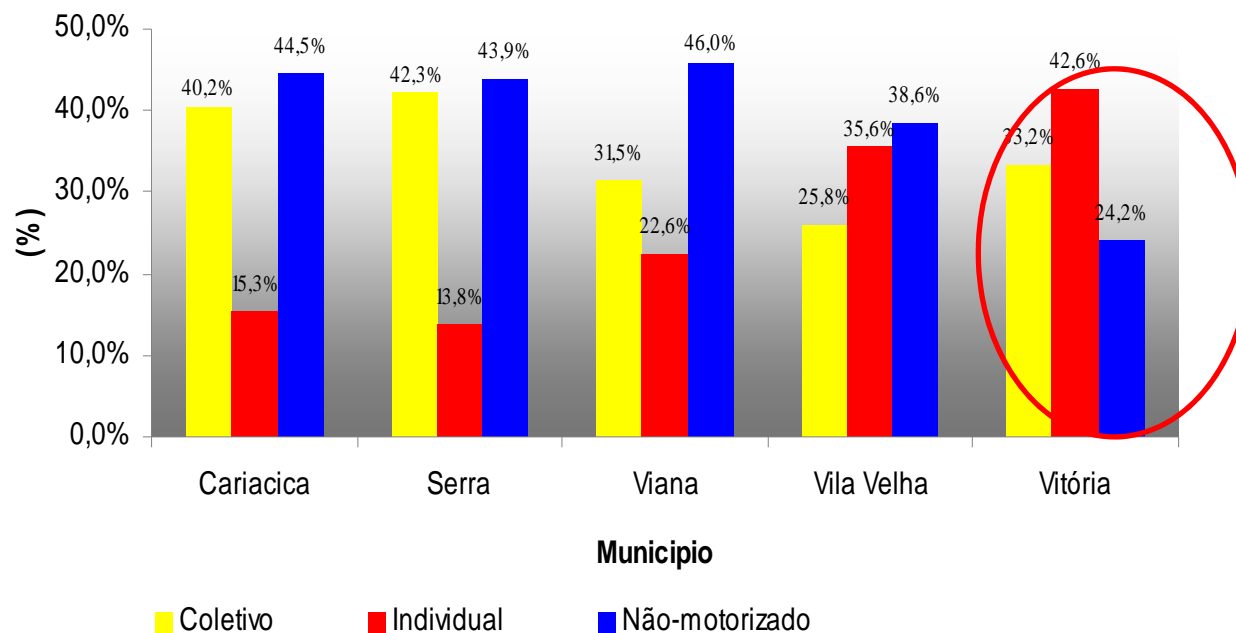
Comparativo	2007		1998		1985
A pé	994.748	198%	825.969	164%	502.726
Bicicleta/Ciclomotor	190.028	506%	83.652	223%	37.549
Outros	6.698				
Transporte não-motorizado	1.193.482	220%	911.619	168%	542.260
Transporte público	1.098.178	173%	889.634	140%	634.770
Transporte privado	892.169	566%	536.720	341%	157.622
Transporte motorizado	1.990.347	251%	1.426.354	180%	792.392
Total geral	3.183.828	239%	2.337.973	175%	1.334.652

Circulação metropolitana e municipal

Divisão modal das viagens

Apesar das pequenas distâncias internas da ilha, o percentual de viagens motorizadas através de transporte privado supera a RMGV em 11,41%.

Além disso, há menor representatividade do transporte não-motorizado em Vitória.

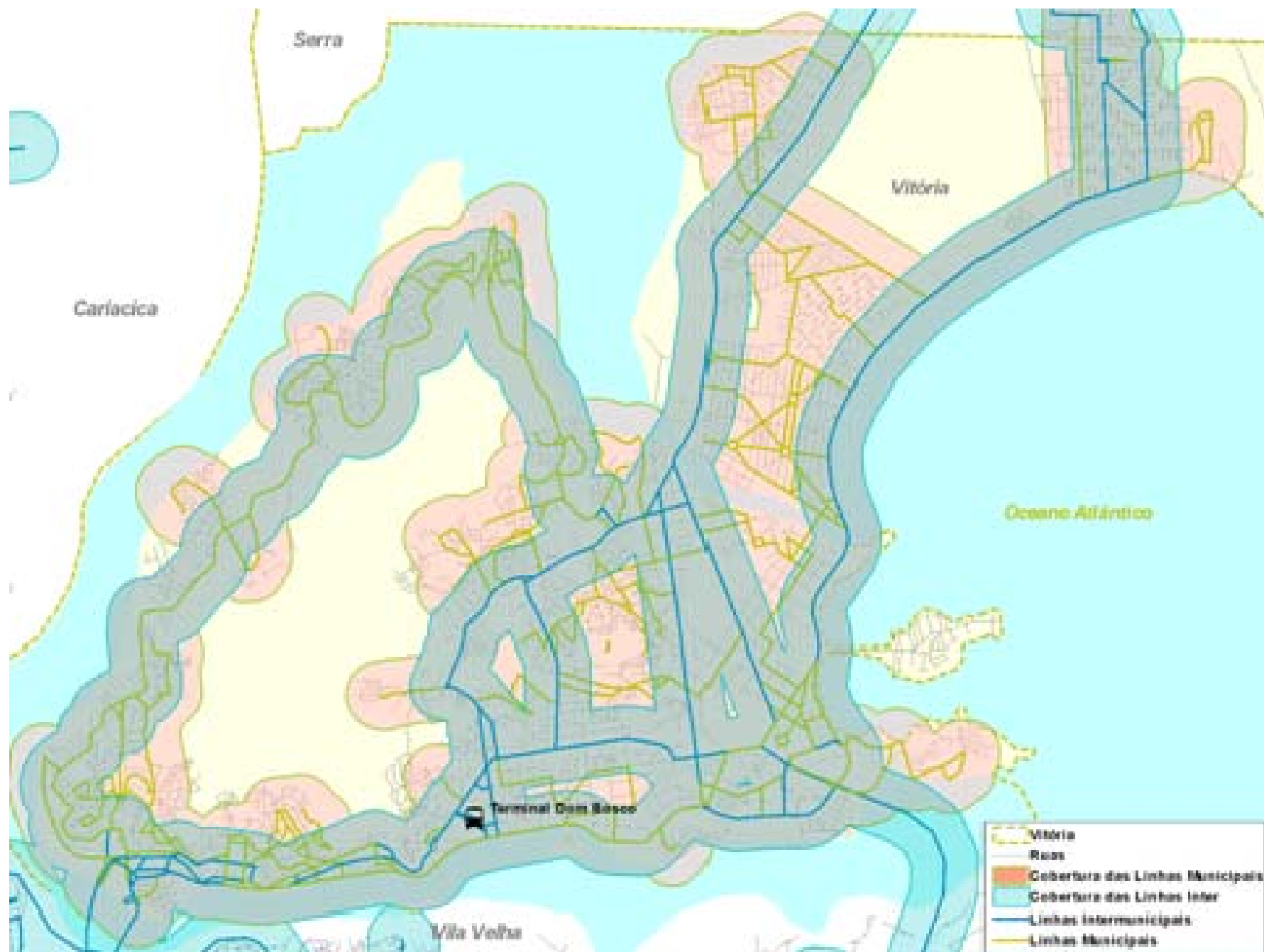


Circulação metropolitana e municipal

Divisão modal das viagens

Os dados apresentados, associados aos congestionamentos freqüentes nos horários de pico, demonstram que a inversão dos modos de viagem vem acompanhada de problemas qualitativos na mobilidade urbana.

Os congestionamentos aumentam o tempo de viagem não só dos automóveis, mas também do transporte coletivo.



Caso sejam mantidas as tendências atuais de adensamento e de privilégio dos transportes individuais serão necessárias mudanças para garantir a mobilidade e a fluidez de tráfego entre os municípios da RMGV.

A melhoria dos fluxos nos corredores, possibilitará a compatibilização entre fluxos e usos no interior dos bairros, melhorando a qualidade destes espaços urbano.

CENÁRIOS

Cenário 1	Carregamento crítico das vias, tráfego gerado concentrado em alguns equipamentos ou áreas de agrupamento de atividades.
Cenário 2	Utilização mais distribuída do sistema viário ao longo do dia, com reordenação de horários de funcionamentos das atividades geradoras de tráfego.

CENÁRIOS

Cenário 1	Implantação de pólos geradores de tráfego na RMGV, com o aumento de fluxos internos de Vitória e entre a capital e os demais municípios, acima da capacidade viária atual.
Cenário 2	Redistribuição dos fluxos, a partir da formação de novas centralidades metropolitanas e municipais.

CENÁRIOS

Cenário 1	Sistema viário limitado carrega para os corredores tráfegos locais comprometendo ainda mais a sua capacidade.
Cenário 2	Bairros interligados, política urbana incentivando oferta de serviços, consumo, educação, saúde e empregos nos próprios bairros.

CENÁRIOS

Cenário 1	Aumento do número de veículos individuais nas vias com impacto na velocidade média das viagens no modo coletivo.
Cenário 2	Vias de circulação priorizando veículos coletivos, tornando-os mais competitivos, com menores tempos de viagem.

CENÁRIOS

Cenário 1	Aumento do número de veículos e dificuldades de ampliação da capacidade dos eixos principais faz o trânsito transbordar para o interior dos bairros, deteriorando a qualidade ambiental.
Cenário 2	Fluxos de passagem segregados em áreas delimitadas de ambiente vivencial humanizado e micro-acessibilizado, com desenho urbano destinados a moderar o tráfego no interior dos bairros e áreas centrais.

CENÁRIOS

Cenário 1	Crescimento da circulação metropolitana sobrecarrega a rede viária de Vitória, por sua centralidade.
Cenário 2	Oferta multimodal integrada, utilização otimizada dos transportes e redução do número de veículos circulantes principalmente nos horários de pico.

CENÁRIOS

Cenário 1	Acréscimo de 47% das viagens realizadas por veículos individuais e de 34% nas viagens por modos coletivos.
Cenário 2	Melhorias no sistema de transporte coletivo e medidas de intervenção no espaço público propiciam preferência das viagens no transporte coletivo e meios não-motorizados.

CENÁRIOS

Cenário 1	Utilização dos modais de transporte coletivo sem integração com os meios individuais. Não utilização da hidrovia natural e saturação do modo rodoviário.
Cenário 2	Otimização da utilização dos recursos naturais existentes, com programas que ampliam as opções e propiciam a integração e complementaridade entre diferentes modais e sistemas.

CENÁRIOS

Cenário 1	Queda do volume de viagens do transporte coletivo devido à baixa atratividade do sistema, das facilidades geradas para aquisição de veículos particulares e das condições facilitadoras de utilização do espaço público para este modal.
Cenário 2	Otimização do sistema de transporte coletivo, aumentando a sua atratividade e competitividade, medidas de restrição ao uso do veículo individual.

CENÁRIOS

Cenário 1	Sistema municipal desarticulado do sistema metropolitano TRANSCOL, com sobreposição de linhas nos principais corredores da cidade, tornando os sistemas caros e concorrentes.
Cenário 2	Linhas e redes Integradas. Sistema otimizado a partir da divisão das áreas de atendimento de cada competência, ampliam as possibilidades de atendimento.

CENÁRIOS

Cenário 1	A articulação viária nos bairros e a disponibilidade de estacionamentos estimula o modo automóvel e inibe outros modais de transporte.
Cenário 2	Deslocamentos não motorizados incentivado nos bairros, com rotas internas para pedestres e ciclistas, interligando escolas e áreas de comércio e serviço a vias locais.

CENÁRIOS

Cenário 1	Circulação em espaços públicos dificultada para as pessoas, em especial portadoras de deficiências e restrições de mobilidade.
Cenário 2	Sistemas de transportes, equipamentos públicos e espaços coletivos de circulação com acessibilidade universal.

CENÁRIOS

Cenário 1	Subutilização, baixa atratividade e conseqüente comprometimento da segurança e integridade de espaços públicos.
Cenário 2	Espaços públicos com uso pleno, incorporados à dinâmica dos bairros onde se inserem e da cidade através do redesenho urbano.

Conclusões

Mobilidade urbana sustentável em Vitória significará conseguir desenvolver-se economicamente sem prejudicar a qualidade ambiental e o relacionamento entre as pessoas.