

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 escolhas 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 ideia 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



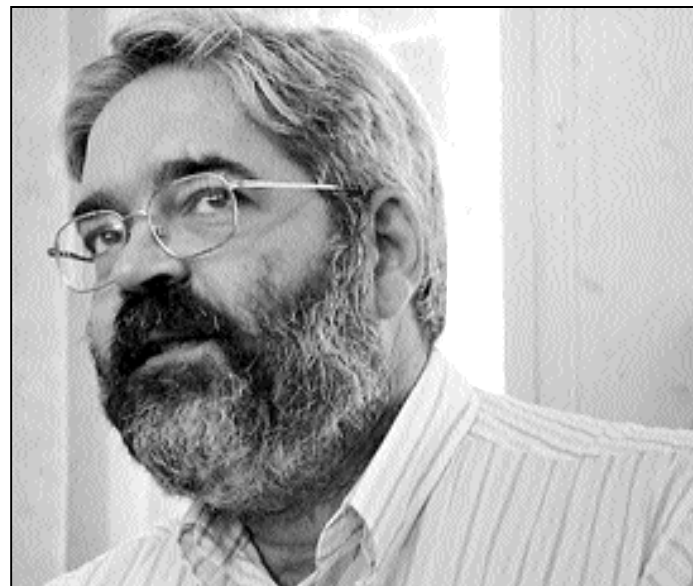
"Ou a gente pára para planejar e pensar o nosso trânsito ou os problemas tendem a se agravar ainda mais"

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.