

TRANSPORTE URBANO SUSTENTÁVEL

CASO: Plano de Mobilidade Sustentável em Lima
PAÍS: Peru
CIDADE: Lima
POPULAÇÃO: 8.574.974 (2017)



TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

CONTEXTO

Nas últimas décadas, a metrópole de Lima - Callao experimentou um forte crescimento populacional, associado a um intenso processo de urbanização de baixa densidade e alta extensão da cidade. Paralelamente a esse crescimento, tem havido uma progressiva desestruturação do sistema de transportes, com alta precariedade, baixos serviços e altas externalidades. O distrito de San Isidro é o quarto distrito com o maior orçamento e o centro financeiro da cidade. Devido à sua importância econômica e sua localização central, ele experimenta uma forte concentração de rotas de transporte público, bem como um grande número de visitantes que vêm com transporte privado diariamente.

Tudo isso levou à situação atual de congestionamento das principais estradas. Além disso, o aumento da atividade urbana refletiu-se no aumento de unidades de transporte pesado, como caminhões, caminhões basculantes, veículos, concretos, que estão gerando a deterioração gradual do pavimento. San Isidro era originalmente uma área residencial e este passado se reflete no tamanho de suas ruas, que geralmente não são mais largas que duas estradas. Tanto que o planejamento rodoviário da cidade tem se concentrado na ampliação do parque de estacionamento privado, de modo que o espaço do pedestre foi reduzido à expressão mínima.

DESCRIÇÃO

Em 2016, o Conselho Municipal do distrito aprovou uma política de mobilidade urbana sustentável para lidar com problemas de trânsito. Este plano implica uma remodelação integral do espaço público, principalmente redesenhando os componentes da seção rodoviária, como estradas, calçadas, ciclovias, móveis de rua e sinalização.

No curto prazo, ao longo de um período de dois anos, está previsto:

- Regular as campanhas de conscientização pública
- Intervenções de demonstração de espaços públicos
- Garantir acessibilidade para pedestres e ciclistas
- Promover a intermodalidade
- No médio prazo, durante um período de três anos, as atividades de monitoramento e consolidação são planejadas.

Exemplos concretos do trabalho que foi feito:

- Classificação e redesenho da estrutura viária local para aumentar e intensificar a capacidade funcional, priorizando a pirâmide da mobilidade sustentável.
- Aumento da rede do ciclo
- Criação de um sistema de empréstimo de bicicleta
- Melhorias no sistema de transporte público - estabelecimento de faixas separadas para ônibus e construção de estações de intercâmbio modais com cobertura telhada (também adequadas para pessoas em cadeira de rodas)
- Restrição ao transporte de cargas pesadas nas centralidades. Racionalização do tráfego de caminhões através da implementação de rotas de distribuição e/ou corredores logísticos.



- Limitação dos requisitos para o número de lugares de estacionamento para novos edifícios.
- Criação do Pacto pela Mobilidade Urbana Sustentável. Empresas privadas estão empenhadas em facilitar que seus funcionários possam usar a bicicleta como forma de trabalhar. Isso envolve o fornecimento de estacionamentos e chuveiros para o local de trabalho. Eles iniciaram o pacto em 2016 e no presente têm mais de 50 comprometidos.
- Caravanas em massa de bicicleta em datas estratégicas

OBJETIVOS

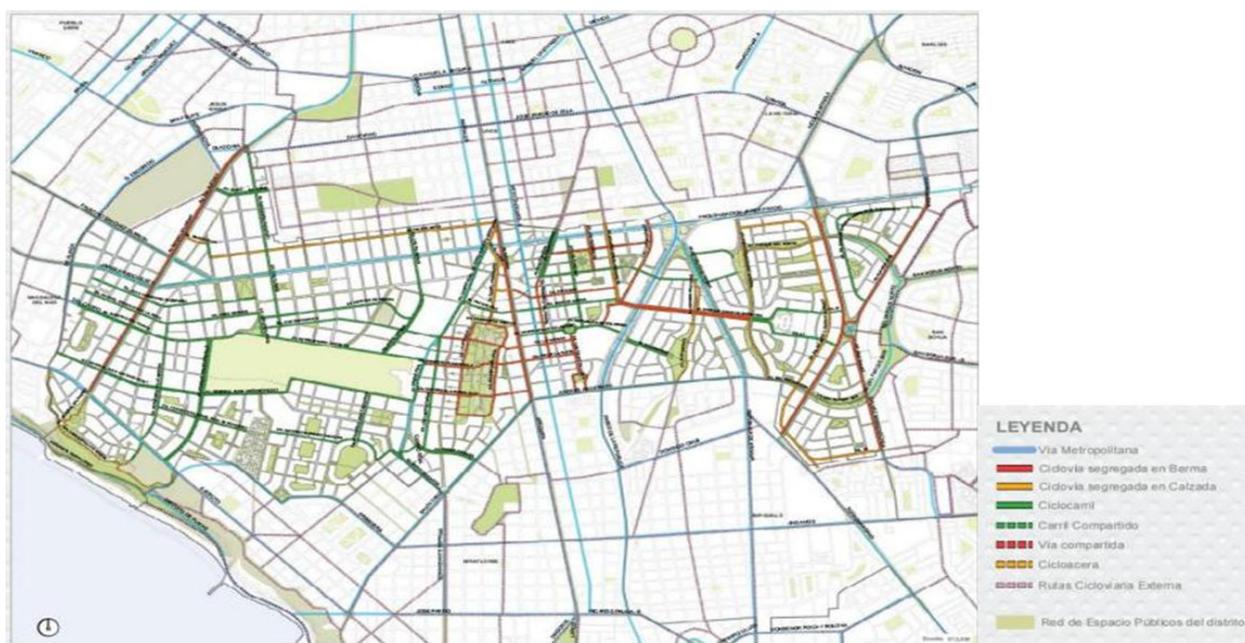
O objetivo geral é elaborar uma proposta consensual de planejamento integral de mobilidade urbana sustentável que contribua para a melhoria da qualidade de vida dos moradores e cidadãos do distrito. Através deste planejamento, o distrito fortalece sua competitividade articulada e econômica no nível metropolitano e, por sua vez, expressa seu compromisso com o meio ambiente e a cidadania.

Objetivos Específicos

- Melhorar e otimizar as condições de mobilidade dos cidadãos, como conforto, segurança e modalidade, especialmente considerando pessoas vulneráveis com mobilidade reduzida.
- Equiparar as condições de acessibilidade para todos os grupos de pessoas.
- Aumentar as viagens em transporte coletivo não motorizado.
- Reduzir os tempos de viagem.
- Reduzir a viagem em veículos particulares de baixa ocupação.
- Promover o compartilhamento de veículo privado de baixa ocupação.
- Reduzir infrações de trânsito e transporte e maus hábitos.
- Reduzir o uso indevido do espaço público, promovendo sua recuperação e uso adequado.

ESTRATÉGIAS/RESULTADOS/IMPACTOS

Existe um problema de continuidade. Houve eleições municipais em 7 de outubro de 2018 e a prática comum de uma nova administração é mudar a organização e os empregos de seus antecessores, colocando também um fim aos projetos que estavam em desenvolvimento. O Pacto pela Mobilidade Sustentável representa um possível curso de ação para mitigar os efeitos de uma mudança de administração, devido à sua conexão com empresas privadas, que não seriam afetadas.



Plano de Ciclovias no distrito. Fonte: "Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2016-2018"

- A rede cicloviária aumentou em 19,45 km com ciclovias segregadas, faixas compartilhadas e ciclovias.
- O espaço público foi recuperado para as pessoas, através da implementação de parklets (ocupação de vagas de estacionamento de veículos localizados em vias públicas com mobiliário urbano: bancos, painéis, entre outros, para uso e aproveitamento das pessoas). O espaço recuperado é equivalente a 986.5 m²
- Projetos de remodelação e fechamento foram desenvolvidos no centro financeiro para apoiar a mobilidade de pedestres. Eles resultaram em uma área recuperada de 58.217,00 m²
- Foi implementado uma sinalização de limite de velocidade permitida em 30km/h em 19 zonas. Dado o tamanho estreito de muitas ruas no distrito, a sub-gerência optou por esta moderação em vez de transformar as estradas em ruas unidirecionais com ciclovia.
- 50 empresas aderiram ao Pacto pela Mobilidade. Dentro dessas organizações, houve um crescimento de 1% a 3% dos ciclistas no primeiro ano do acordo devido às melhorias na infraestrutura que haviam sido implementadas.
- Um serviço de ônibus ("MiBus") foi implementado dentro do distrito para os trabalhadores no centro financeiro durante o horário de pico e tem uma demanda de mais de 3.000 pessoas.



LIÇÕES APRENDIDAS/PONTOS DE DISCUSSÃO

O principal problema tem sido a gestão atual do município de Lima, que tem interferência nas principais estradas e pode rejeitar as iniciativas locais. Existem ruas principais que servem como ciclovias funcionais entre os distritos, mas devido à falta de apoio no nível metropolitano, os projetos não podem ser executados nessas estradas. Qualquer mudança que o Departamento de Mobilidade Urbana de San Isidro deseja fazer deve ser aprovada pelo CICLOLIMA (outro nome para o "Projeto Especial de Transporte Não-Metropolitano Metropolitano", anexado à Administração de Transporte Urbano do Município Metropolitano de Lima) e este escritório geralmente não responde ou retarda processos para impedir novos planos. O conflito de visão para a cidade entre Lima metropolitana e o distrito de San Isidro pressupõe conflitos no nível de planejamento, mas há esperança de que a mudança de prefeito em 2019 apresentará uma solução.

Outro problema notável tem sido a atitude dos habitantes do distrito. Devido ao seu poder de compra relativamente alto, eles estão acostumados a utilizar veículo particular, mesmo para viagens curtas. Em resposta, o Departamento de Mobilidade Urbana acompanhou uma campanha de conscientização para mudar o paradigma da dependência insustentável do transporte. Para este fim, eles desenvolveram oficinas que se disseminam através de redes sociais e projetos com escolas e faculdades.

Como o desenvolvimento de sistemas de empréstimo de bicicletas teve que ocorrer em nível distrital devido à falta de iniciativa no nível metropolitano, os diferentes sistemas não são compatíveis. Por exemplo: San Borja possui pontos de empréstimo não automatizados, enquanto San Isidro e Miraflores terão sistemas automatizados.

Embora a ATU (Autoridade de Transporte Urbano de Lima e Callao), uma entidade política que poderá tomar decisões no nível metropolitano, tenha sido criada recentemente, seu progresso é lento devido a conflitos de interesse entre as duas cidades e os ministérios que já estavam encarregados do planejamento de transporte na cidade (o Ministério dos Transportes e Comunicações e o Ministério da Habitação, Construção e Saneamento).

Além de trabalhar com os problemas do presente, a sub-gerência está pensando em possíveis situações futuras, por exemplo, procurando possíveis locais para instalar carregadores de carros elétricos.

BIBLIOGRAFIA

Actualización del Plan Urbano Distrital 2012 – 2022”, Municipalidad de San Isidro - Gerencia de Planeamiento Urbano

Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2016-2018. Gerencia de Sostenibilidad, Subgerencia de Movilidad Urbana. Disponible en: https://issuu.com/municipalidaddesanisidro/docs/pmus_si_/35

Resumen Ejecutivo: Pacto Por La Movilidad Urbana Sostenible

AUTOR

Jessica Harte - Foro Ciudades para la Vida