

[re]pensando a cidade debate plano diretor e mobilidade de piracicaba

carlos leite

1 um novo modelo de desenvolvimento urbano

- as cidades se reinventam
- piracicaba século 21

2 planos diretores: conceitos e instrumentos [como x o que]

3 um novo momento para as cidades brasileiras

- demandas
- oportunidades
- instrumentos inovadores

1 um novo modelo de desenvolvimento urbano

- as cidades se reinventam

nova orla em seul:

resgate ambiental + mobilidade + oportunidades desenvolvimento = cidade para as pessoas



a reinvenção de bogotá: planejamento integrado + determinação política + participação da sociedade civil = cidades para as pessoas



masterplan centro antigo de salvador | morar & conectar | promover urbanidade



morar & conectar





+ **10.000** moradores

+ **1.000** imóveis recuperados



+ **6**
ascensores

+ **8** km
vlt

+ **4,6** km
bonde

+ **15,8** km
ciclovia

+ **28** km²
reurbanizadas

+ **312** mil m²
reurbanizadas

masterplan centro antigo de salvador | morar & conectar | promover urbanidade



1 um novo modelo de desenvolvimento urbano

- piracicaba século 21



◆
PREFEITURA
MUNICIPAL

AV. BEIRA RIO

ENGENHO

2 planos diretores: conceitos e instrumentos [como x o que]

- planejamento + mobilidade

+ planos integrados + multimodalidade + despriorização do automóvel + a responsabilidade do governo federal + a dimensão da liderança política e suas escolhas [obras viárias#mobilidade]

- cidade compacta: núcleos compactos multifuncionais ligados em rede de mobilidade eficiente

+ preparar o território para adensar + densidade com qualidade + rede polinucleada + uso misto, equipamentos e serviços públicos + diminuir deslocamentos [qualificar a periferia] + bairros multifuncionais onde se possa morar, trabalhar e se divertir em distâncias curtas + cidades para as pessoas

3 o momento da inteligência territorial

sistemas complexos demandam abordagem sistêmica: o papel do facilitador urbano

a oportunidade dos instrumentos urbanísticos: ouc's/ ppp's inovadoras

as oportunidades da cidade: urbanismo agrega valor e gera retorno



obrigado

cidades sustentáveis,
cidades inteligentes
de carlos leite

consultoria em
desenvolvimento urbano
estratégico e
inteligência territorial
projetos urbanos e
masterplans

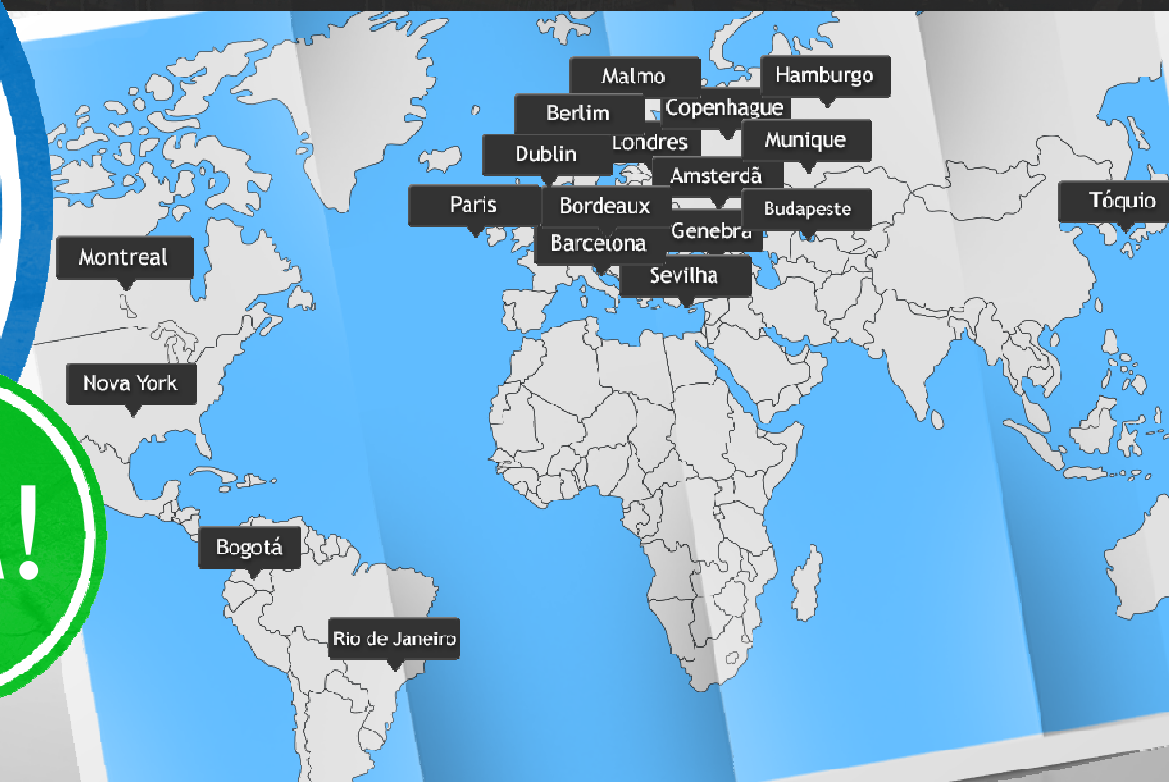


Alternativas de locomoção para Piracicaba



A BIKE É UMA ALTERNATIVA DE LOCOMOÇÃO PARA

Se grandes metrópoles criaram sistemas ciclovitários integrados com o transporte público, nós também podemos

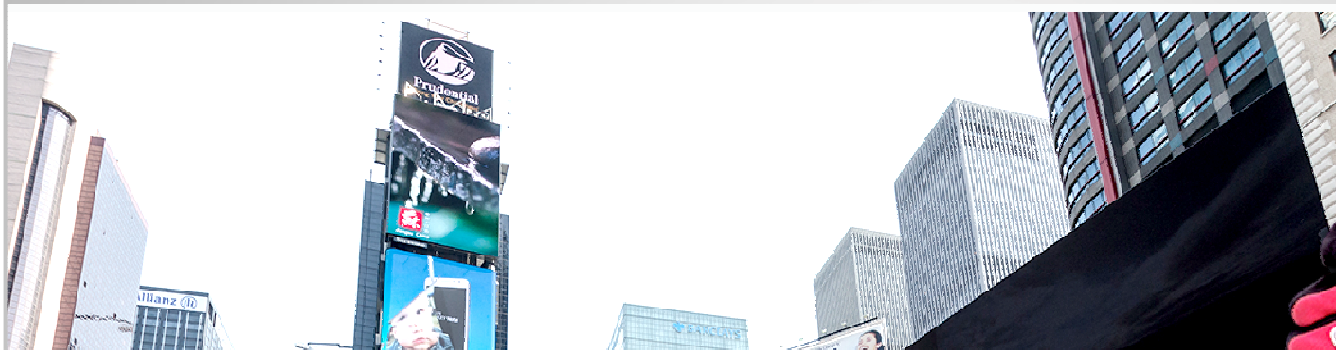




Em Bogotá, as bicicletas recebem chips para que fiquem guardadas em segurança nos bicicletários de terminais de ônibus. Os funcionários sabem de quem é a bike (há registro com nome e foto do dono) e em que local ela foi guardada



Em Genebra, bikes compartilham o viário com carros e ônibus sem segregação. Londres também



De 2008 a 2012, Nova York implantou 400 km de ciclo faixas e transformou áreas exclusivas para carros, como a Times Square, em praças para pedestres e ciclistas, além de eliminar centenas de vagas de carros nas ruas



Nestas cidades, o maior protege o menor. Ônibus, carros e motos protegem a bicicleta. A proteção representa prioridade absoluta



COMO FAZER ISSO EM PIRACICABA?

Em todas as vias onde a velocidade média do ciclista não é inferior a duas vezes a do automóvel, o uso da bike é absolutamente possível

BIKE = 15 a 25 Km/H
AUTOS = 30 a 50 Km/H



SHARE
THE ROAD



Bicicleta integrada ao sistema de transporte público da cidade.
Exemplo: sair de bike de casa, deixá-la no bicicletário
do Metrô para ir ao trabalho



ORÇAMENTO X MOBILIDADE

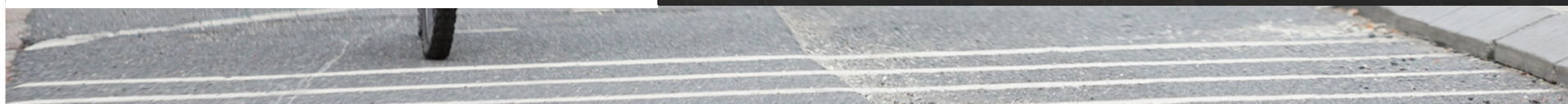
COMO RESOLVER?

O dinheiro sempre é pouco e o desafio para montar um sistema ciclovitário completo é muito grande



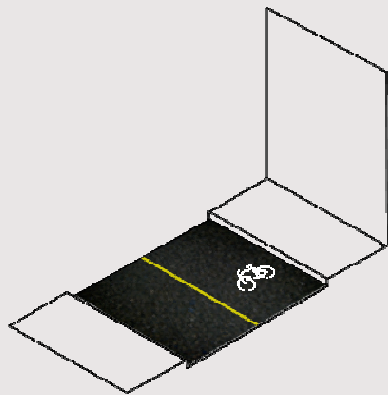


Criar critérios para o uso da bike conforme a velocidade de tráfego das vias



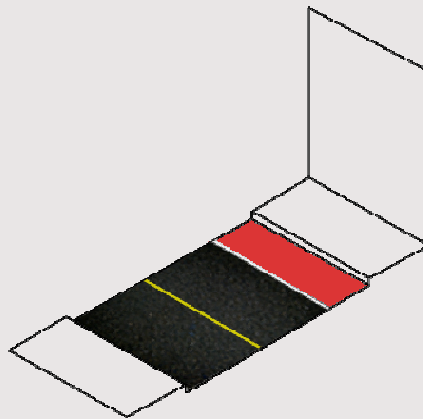
UMA SAÍDA PARA A ARMADILHA DO ORÇAMENTO

VIAS COMPARTILHADAS



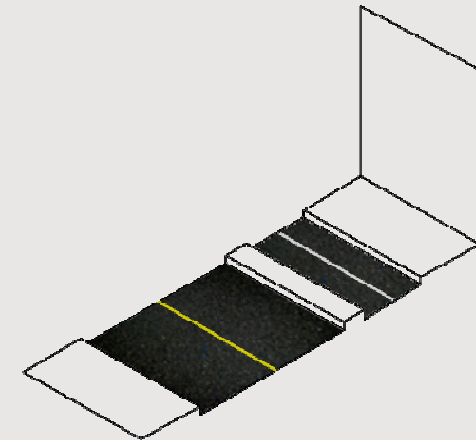
Nas vias com baixo fluxo e velocidade. Sem risco para os ciclistas, carros e bicicletas compartilham o mesmo espaço. As bicicletas devem seguir a sinalização horizontal indicativa. Automóveis devem guardar a distância lateral e reduzir a velocidade para ultrapassagem.

CICLO FAIXAS



Quando o fluxo e/ou velocidade dos automóveis oferecem riscos moderados ou limitação à circulação do ciclista. As vias podem ser separadas somente por sinalização horizontal, sem barreiras físicas.

CICLOVIAS



Em vias de maior fluxo e/ou velocidade, por motivos de segurança, é necessária uma separação física entre automóveis e bicicletas. Estas podem ser muretas, canteiros ou mesmo faixas de estacionamento.

CUSTOS DE IMPLANTAÇÃO



R\$ 50 MIL
R\$ 10 MIL

1 KM DE FAIXA
DE CIRCULAÇÃO

RESPEITO E SEGURANÇA AOS CICLISTAS

COMO CONSEGUIR?



- Sistema ciclovitário muito bem sinalizado
- Campanhas de segurança e educação no trânsito
- Muito respeito criatividade e ousadia



A BIKE NÃO É RIVAL DO CARRO PELO CONTRÁRIO!



Uma bicicleta ocupa, em média, 10 vezes menos espaço que um carro.
Mais bike nas ruas, menos espaço público ocupado.
Espaço para estacionamento de carros nas ruas podem
se transformar em viário para bikes.

O trânsito pode melhorar!



Antigamente, o jovem bacana sonhava em ter um carrão.
Hoje, o jovem descolado sonha em se livrar do carro!



OBRIGADO

Vereador **José Police Neto**
policeneto@camara.sp.gov.br