

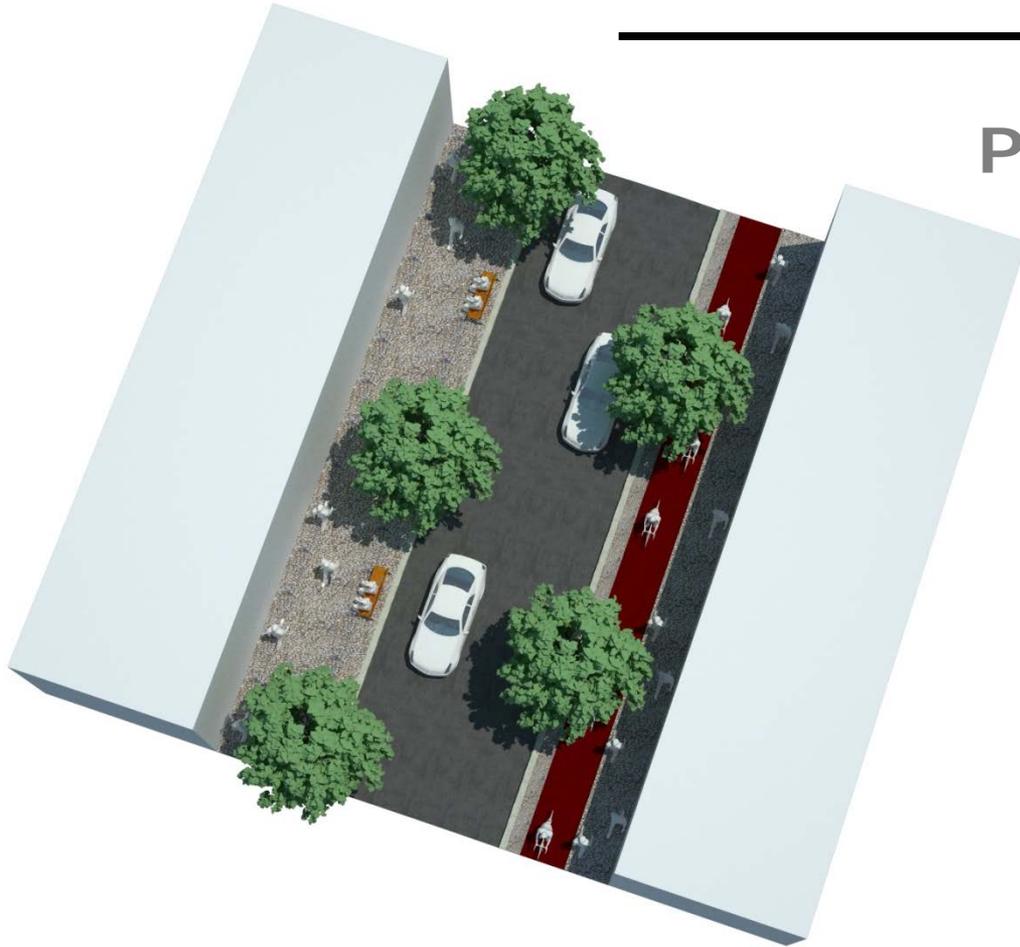


U R B E M

Instituto
de Urbanismo
e Estudos
para a Metrópole

Proposta

Primavera das Calçadas



PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA



U R B E M

Premissa política

Revolução da paisagem urbana e dos **padrões de mobilidade urbana**, com resultados concretos e incontestáveis em ciclo de 4 anos.

Conceito

Supressão total das faixas de estacionamento nas ruas, para uso alternativo dos espaços das vagas, tais como:

- Calçadas alargadas: espaços públicos para convivência, circulação de pedestres, enterramento de fiação, mais áreas verdes
- Ciclovias

Fundamento econômico

PPP para construção e operação de estacionamentos verticais em áreas estratégicas no entorno das vagas suprimidas

Obrigações do particular

- Pagamento (parcial ou integral) de terrenos desapropriados
- Construção e operação dos estacionamentos
- Alargamento das calçadas e melhorias

Contrapartida da Prefeitura

- Decretos de desapropriação
- Alteração das regras de zoneamento e de construção
- Normatização dos critérios (arquitetônicos e funcionais) para as novas calçadas e estacionamentos verticais (uso misto, comércio, corporativo)

Faseamento

- Fase 1: todas as vagas de Zona Azul
- Fase 2: todas as vagas das ruas que desembocam em estações de Metrô

Primavera das calçadas (antes)



PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas (depois)



PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas (antes)



PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas (depois)



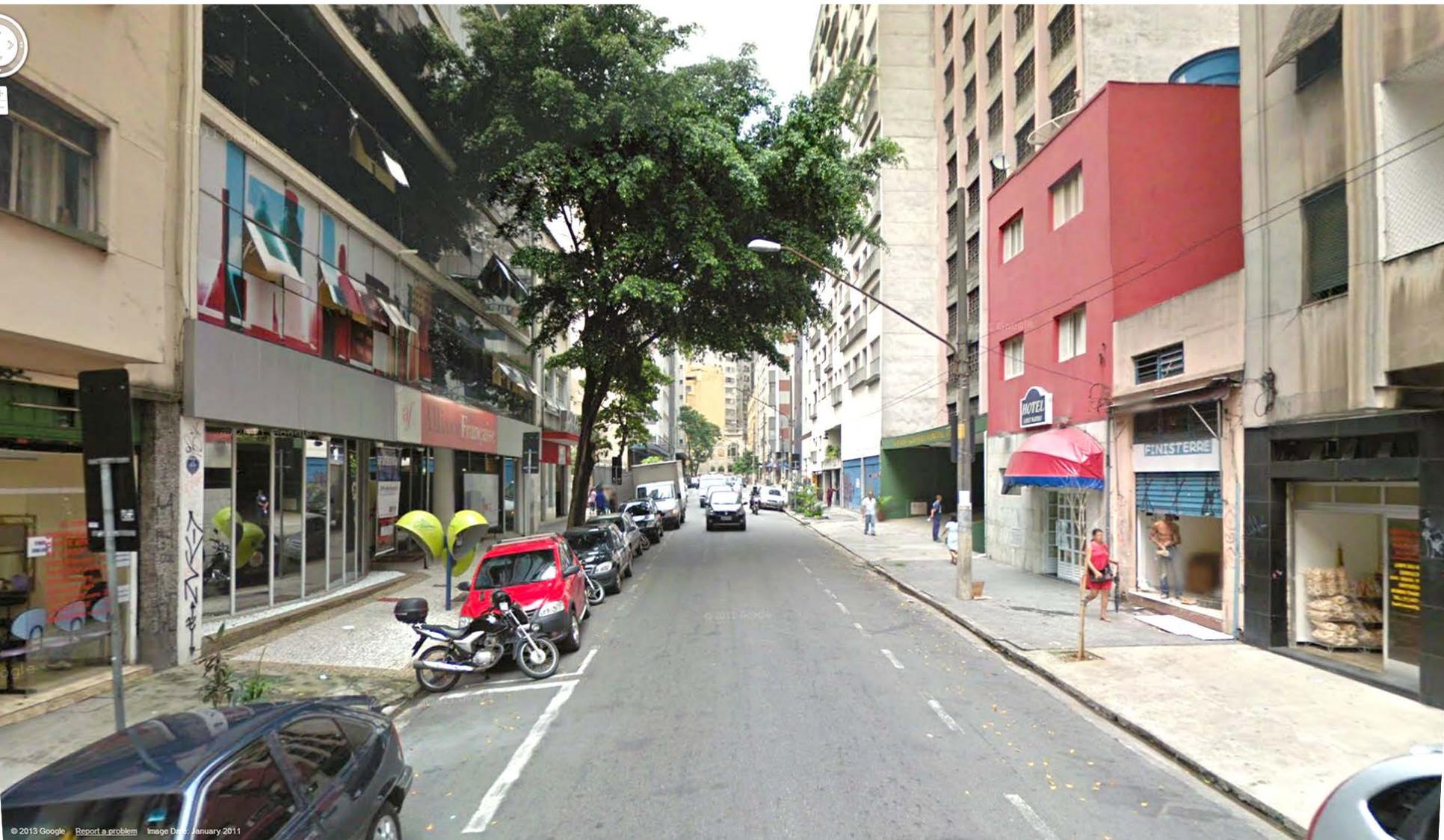
PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas (depois)



PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas (antes)



PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas (depois)



PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas (antes)



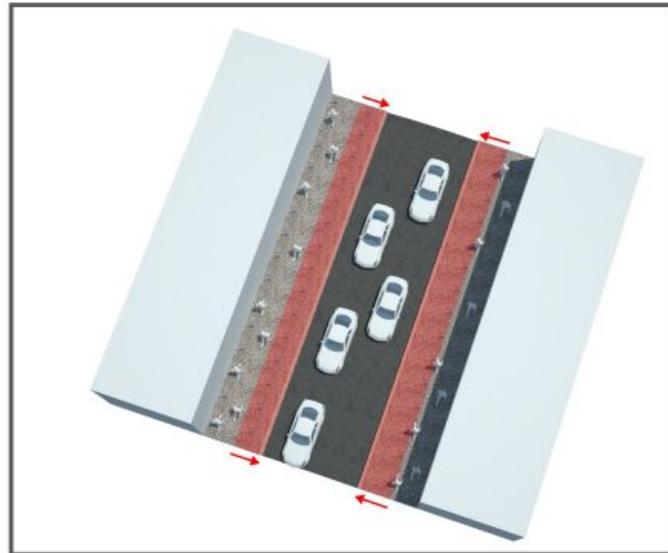
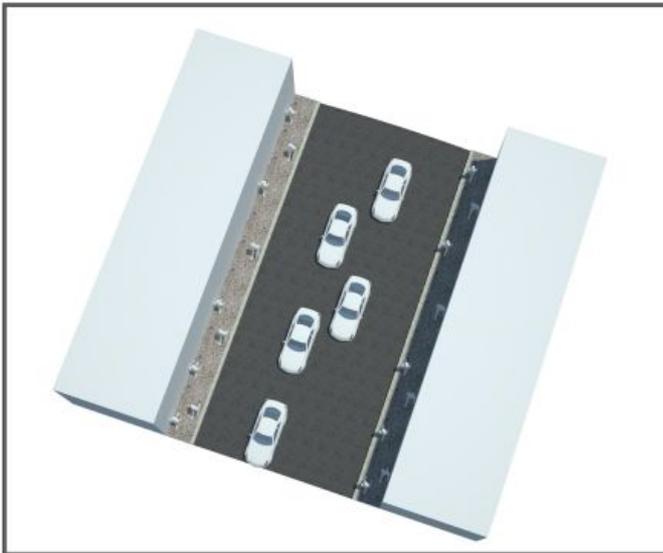
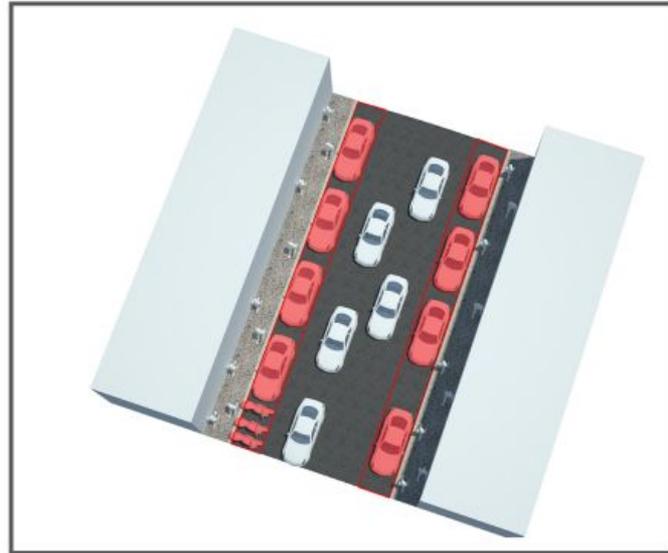
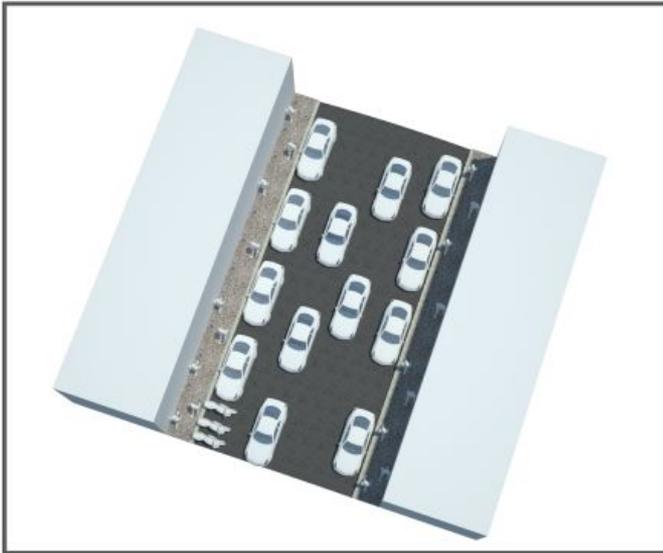
PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas (depois)

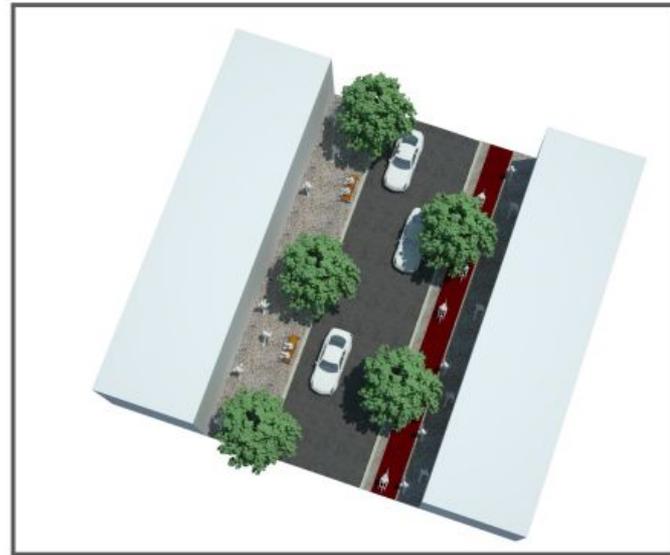
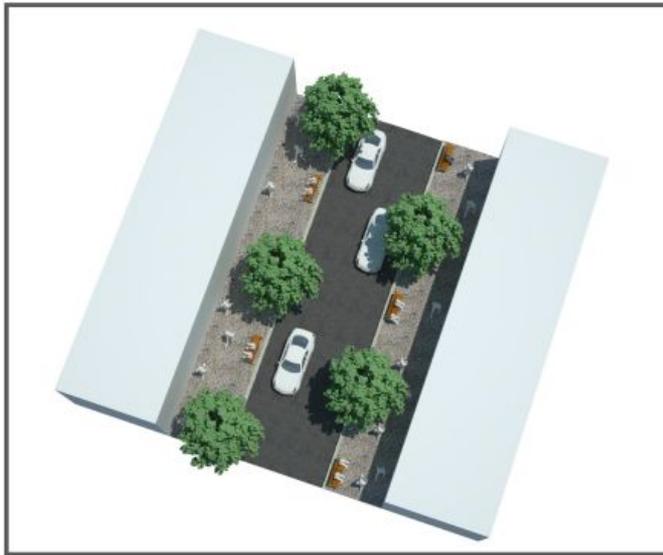
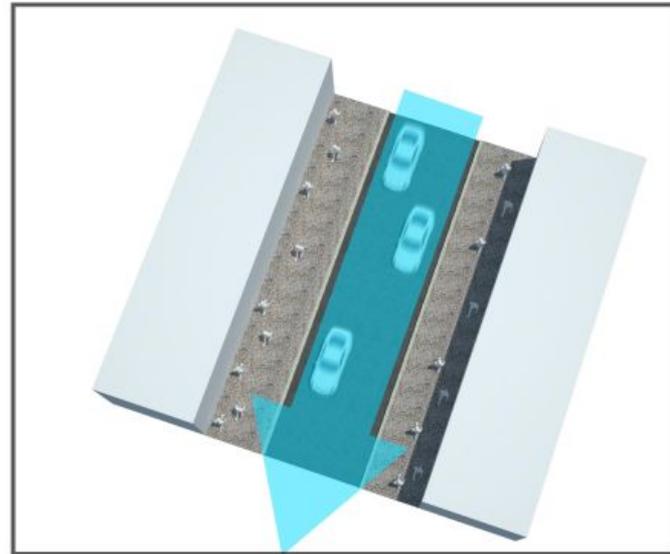
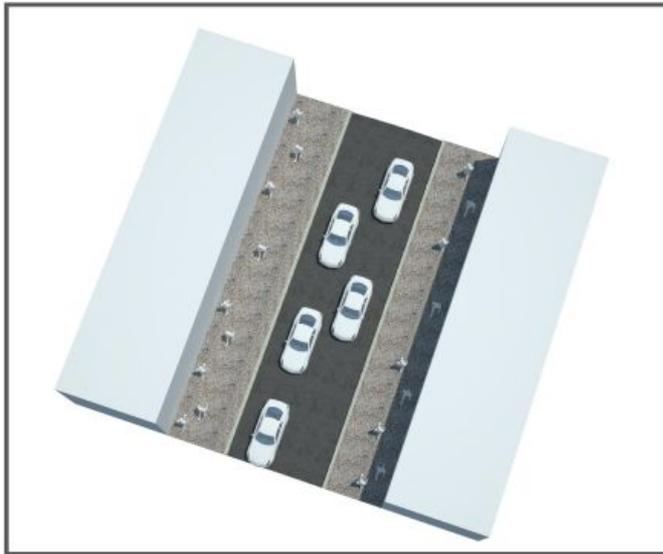


PROJETO DE INTERVENÇÃO NAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO NA RUA

Primavera das calçadas



Primavera das calçadas





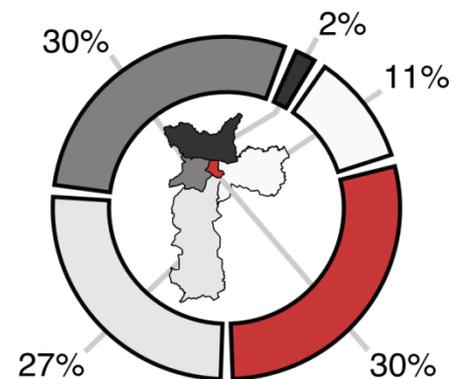
Pontos positivos

- Mais espaços públicos para convivência e circulação de pedestres
- Mais ciclovias
- Mais verde
- Menos trânsito: mesmo efeito do Pedágio Urbano, mas com menos impacto de imagem para a Prefeitura:
 - Mudança da paisagem é imediata
 - Paga-se pelo direito de PARAR, e não pelo direito de CIRCULAR
 - Redução de congestionamento
- Maior visibilidade ao comércio local
- Incentivo à reestruturação de calçadas: enterrar fiação, aumento da iluminação

Pontos negativos

- Perda de receita com vagas de zona azul (parcialmente compensada com ISS e eventual receita a ser alocada aos cofres públicos)
- Impacto negativo eventual sobre o comércio (se mal desenhada)
- Custo para o usuário
- Impacto negativo temporário para a Prefeitura: vagas na rua tendem a ser vistas como mais atrativas pelos usuários (localização próxima ao destino final) e benefício da paisagem urbana só será sentido com o ganho de escala e implementação

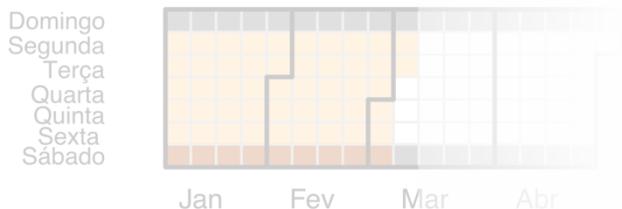
Zona Azul em números



Arrecadação anual - CET Zona Azul (2011)

R\$ 61.498.000,00

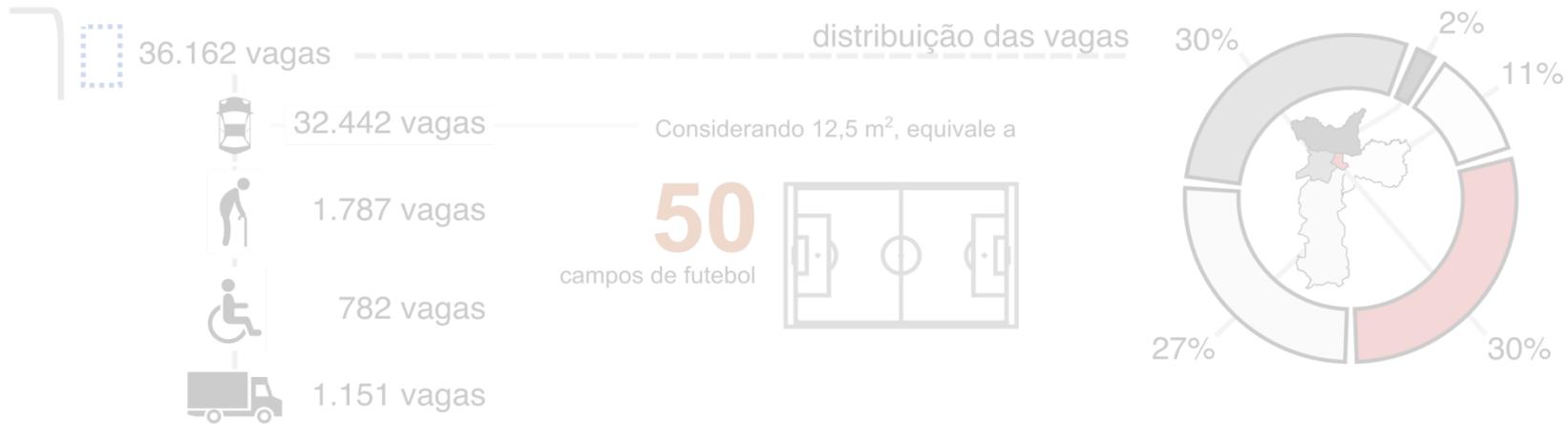
Equivalente ao uso pleno das vagas até **março**



Ou, um uso médio diário de **2h07**



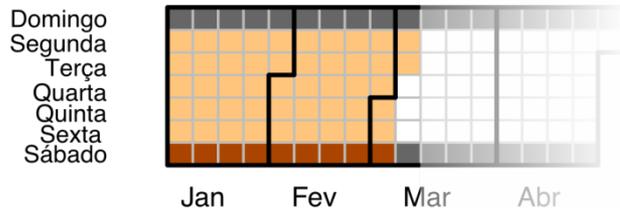
Zona Azul em números



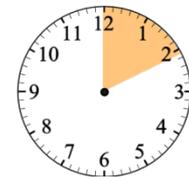
Arrecadação anual - CET Zona Azul (2011)

R\$ 61.498.000,00

Equivalente ao uso pleno das vagas até **março**



Ou, um uso médio
diário de **2h07**



Substituição gradual das vagas de zona azul por estacionamentos

Total de garagens: 64

Vagas: 25.600 (máximo)

Proposta: PMI

Distribuição das garagens em 10 lotes



Estimativas da Companhia São Paulo de Parcerias

Investimentos: R\$ 300 milhões ~R\$12 mil por vaga

Receitas: R\$2,4 bilhões ~R\$18 por vaga/dia

Conceito: Concessão de Uso

Setor público disponibiliza áreas e setor privado investe e opera por 20 anos

http://www.prefeitura.sp.gov.br/portal/a_cidade/noticias/index.php?p=33742

[http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/trabalho/arquivos/SPP_Principais%20Projetos_2011_2012-1\(1\).pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/trabalho/arquivos/SPP_Principais%20Projetos_2011_2012-1(1).pdf)

- Transferência da receita da zona azul, proporcional ao número de vagas construídas, durante o investimento e a construção dos estacionamentos (até a eliminação das vagas de zona azul) pode ajudar viabilidade financeira do projeto
- Necessidade mapear e identificar zonas de maior utilização de zona azul como aquelas em que a viabilidade financeira do projeto é mais elevada
- Estimação de *acceptable walking distance* para cada região (quantas vagas de rua um estacionamento vertical é capaz de substituir):
 - Terreno (elevação), clima, tipo de uso (comercial, residencial ou relacionado ao trabalho), nível de “fricções” (cruzamentos, semáforos)
- Evitar especulação ao anunciar aquisição de terrenos passíveis de serem disponibilizados para o projeto.