

Enfrentar o "problema grave" do Planejamento de Rua Urbano

Por Ben Plowden

Originalmente publicado em Next City

Para os planejadores de transporte urbano como eu, estes são tempos interessantes. À medida em que nossas cidades se expandem para acomodar novos residentes, o tráfego piora, juntamente com problemas de congestionamento, poluição e acidentes. Nosso desafio é manter o tráfego em movimento sem varrer os bairros e as comodidades que atraem as pessoas para as cidades.

A maioria das pessoas assumem que o planejamento de rua da cidade é uma questão técnica, envolvendo preocupações prosaicas como as larguras de estrada, modelagem de demanda, controle de semáforos e a capacidade da estrada. Na verdade, o planejamento de rua é o que os cientistas sociais chamam de um problema "mau": uma questão que envolve muitas partes interessadas com interesses concorrentes; nenhuma resposta certa; visões de valor concorrentes; e de uma soma com resultado zero. Se um grupo de usuários "ganha" - por exemplo, por garantir uma nova travessia de pedestres para uma escola local - um outro grupo pode "perder", como lojas próximas que precisarão lidar com prazos de entrega mais lentos.

Para resolver este dilema, devemos entender as ruas da cidade - e como elas geram valor para as comunidades urbanas e a sociedade em geral.

Na sua forma mais básica, as ruas são um conjunto de ativos físicos: pavimentação, semáforos, pontes, grades, bancos, postes e toda a tecnologia complexa que a faz funcionar. O valor das ruas de uma cidade é muitas vezes definido pelo custo de substituição desses ativos. Mas seu valor real excede em muito o seu valor patrimonial. Ruas são valiosas devido aos serviços que prestam para a economia e a sociedade. Esses serviços se dividem em duas categorias principais: movimento e vida.

As ruas de uma cidade são artérias ou canais para o fluxo de pessoas e mercadorias - em carros, ônibus e táxis, a pé ou de bicicleta, em vans e caminhões. Esta função de movimento é vital, e é o que tem dominado o planejamento urbano de rua no pós-guerra. Mas, em muitas cidades, o domínio da função de movimento resultou no que

arquiteto dinamarquês Jan Gehl chama de "ambiente de 60kph" - auto-estradas elevadas, que atravessam comunidades, com sinais de trânsito concebidos para serem lidos em velocidade.

Muitas vezes, esta infra-estrutura tem prejudicado outra função crucial de ruas urbanas: a vida.

Como Gehl diz, cidades bem-sucedidas são o lugar onde as pessoas param, não onde elas se mantêm em movimento. As ruas da cidade também são espaços públicos em que a vida cívica é jogada fora. Elas são aonde as pessoas vivem e compram, se sentam em cafés e assistem os transeuntes, ocorrem reuniões públicas e encontros casuais. Em Londres, onde eu sirvo como diretor de transporte de superfície, estradas e ruas representam cerca de 80% dos espaços públicos - muito mais do que parques da cidade, jardins e passeios junto ao rio.

Enquanto as cidades procuram atrair novos negócios, as pessoas também estão reconhecendo que profissionais globais pensarem em ruas seguras, acessíveis e atraentes é algo imprescindível. Ao mesmo tempo, as cidades precisam reconhecer as questões de equidade que cercam a infra-estrutura. Auto-estradas, cruzamentos e depósitos são normalmente relegadas para comunidades de baixa renda. Assim, enquanto os ricos desfrutam de cafés, os moradores de baixa renda da cidade devem lidar com a poluição, o ruído e a queda da qualidade de vida.

Há um crescente reconhecimento de que a saúde social e econômica de uma cidade depende de ruas que permitam o movimento e a vivência, de forma eficiente e equitativa, para todos os cidadãos. Em Londres, estamos trabalhando para tornar essa visão uma realidade.

Os desafios são grandes. O tráfego deverá crescer nas próximas décadas assim como a nossa economia e a população continuam a se expandir. Congestionamentos - particularmente na área central - podem subir significativamente como resultado. E há uma crescente concorrência entre os utilizadores distintos: os defensores do ciclismo vão comemorar com ciclovias protegidas, enquanto as empresas de ônibus expressam preocupação com a mudança nos padrões de tráfego.

Para ajudar a responder a estes desafios, em 2012, o prefeito Boris Johnson e o Transport for London (TfL) criaram um Grupo de Trabalho de Estradas que reuniu todos os interesses fundamentais dos utilizadores. Seu desafio era para ver se eles poderiam

concordar com alguns princípios na forma de como as redes das ruas devem ser financiadas, concebidas, geridas e operadas.

A Força-Tarefa foi um sucesso. Seu relatório em julho de 2013 expos os desafios que as ruas de Londres irão enfrentar ao longo das próximas décadas. É claro que seria necessário ao prefeito e a TfL usar todas as ferramentas no planejamento e operação para enfrentar esses desafios, incluindo a possibilidade de desenvolvimento de novas formas de cobrança pelo uso da estrada. É endossada a noção de que o valor das ruas de Londres estão em ambas as funções de movimento e vida.

Esta última conclusão é muito significativa. Ela dá origem a uma forma de classificar as ruas da cidade de acordo com se eles sejam importantes para o seu papel de movimento, o seu papel de estar - ou ambos. Esta classificação irá apoiar a rodovia e os padrões públicos do projeto; decisões sobre o limite de velocidade devem aplicar-se às estradas particulares; e quais prioridades devem ser dadas aos carros, ônibus, táxis, caminhadas, ciclismo e as pessoas sentadas ao redor bebendo café.

Crucialmente, desloca-se o debate sobre o planejamento de rua em Londres para longe da ideia de que deve haver um única "hierarquia do usuário" através da rede. Não há uma solução de "um tamanho serve para todos" para prioridades concorrentes nas ruas de uma cidade. Algumas ruas são principalmente sobre bens e pessoas em movimento. Outras são principalmente lugares para a interação humana e a conversa. E muitos necessitam da concepção e gestão para cumprir os dois papéis. A TfL está agora trabalhando com os conselhos locais em Londres para classificar cada rua de acordo com a sua importância relativa na escala de "vida" e "movimento". Possuímos classificadas cerca de 10.000 milhas de um total de 11.500. Isto marca uma nova forma de planejamento das ruas de uma cidade.

A Roads Task Force não conseguiu tomar todas as políticas fora da gestão das ruas de Londres - longe disso. O gerenciamento de rua da cidade permanece uma questão inerentemente política. Mas tem prestado a todos os envolvidos uma forma comum de se pensar sobre quem e o que deve ter prioridade nas ruas lotadas da cidade