

Sugestões para o novo Código Nacional de Trânsito

rev. 2017_02_A

Índice

| | |
|--|----|
| 1. Sumário..... | 3 |
| 2. Sugestões de curto prazo | 4 |
| 2.1. Semáforos de pedestres com botões de demanda..... | 4 |
| 2.2. Conversões à direita com semáforo fechado | 4 |
| 2.3. Via exclusiva para motos | 4 |
| 2.4. Redução da quantidade de semáforos | 5 |
| 2.4.1. Retirada de semáforos "em linha"..... | 5 |
| 2.4.2. Retirada de semáforos das rotatórias..... | 6 |
| 2.4.3. Estudar a implementação de protótipo de quadras rotatórias..... | 7 |
| 2.4.4. Retirada de semáforos de vias que permitam alças de contorno..... | 8 |
| 2.5. Compartilhamento de trechos de faixas de ônibus com tráfego de veículos | 9 |
| 2.6. Estimular transporte via aplicativos | 10 |
| 2.7. Pedágio urbano na forma de rodízio..... | 10 |
| 2.7.1. Fase 1 - 1 dia por semana..... | 10 |
| 2.7.2. Fase 2 - 2 dias por semana..... | 10 |
| 3. Sugestões de longo prazo | 11 |
| 3.1. Mudança de paradigma transporte público para transporte individual..... | 11 |
| 4. Atenciosamente | 12 |

1. Sumário

Este documento contém sugestões para o novo código nacional de trânsito.

As sugestões estão apresentadas de modo bem simplificado e sem muitos detalhes que poderão ser aprofundados caso tenham aceitação inicial.

Estas sugestões não levam em conta todos os aspectos que devem ser considerados no Código Nacional de Trânsito e sim devem ser considerados apenas como idéias que possam ser utilizadas pontualmente em cada quesito.

2. Sugestões de curto prazo

Estas sugestões, se aceitas, podem ser implementadas em curto prazo já que não implicam em grandes custos.

2.1. Semáforos de pedestres com botões de demanda

Implantar botões de demandas para travessia de pedestres nos postes dos semáforos (alguns já o possuem) de forma que ele influa na redução do tempo de sinalização vermelha para os veículos.

2.2. Conversões à direita com semáforo fechado

Habilitar conversões à direita (nos casos de ausência de pedestres) mesmo com o semáforo vermelho, desde que a mesma ocorra sempre na pista da direita (como nos Estados Unidos).

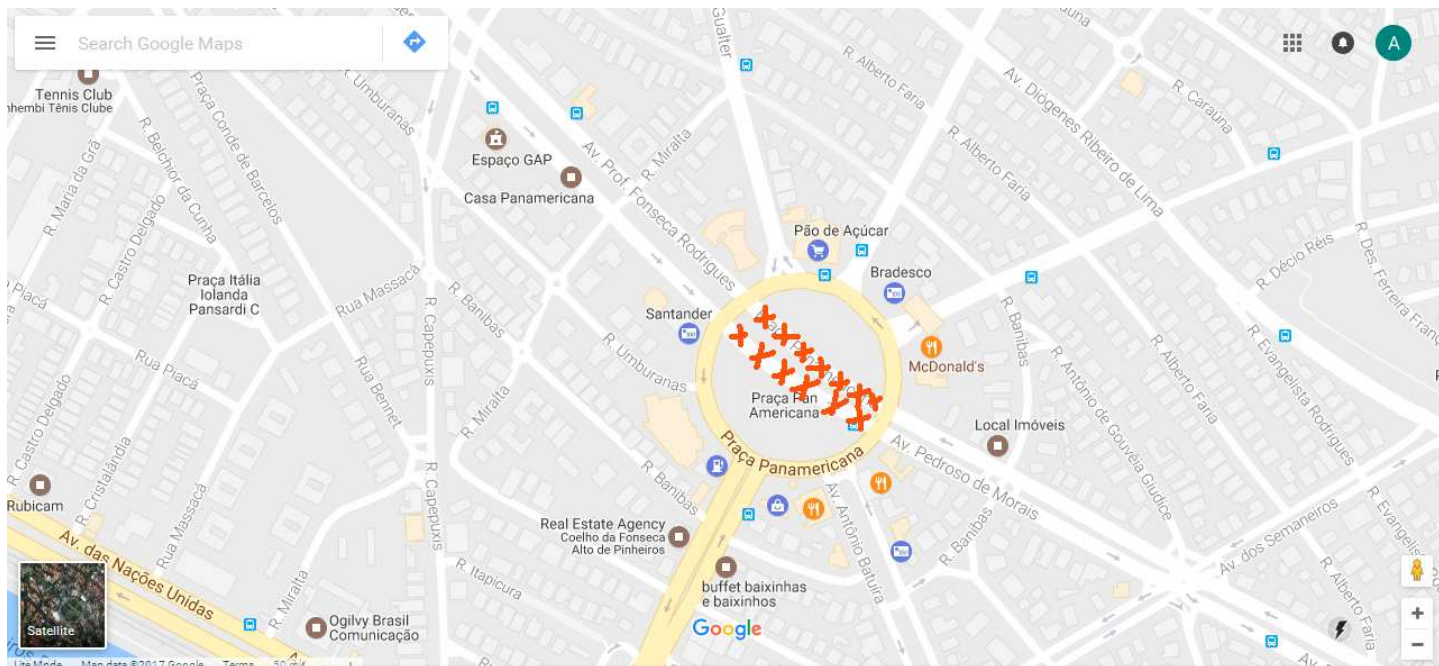
2.3. Via exclusiva para motos

Reativação das vias exclusivas para motocicletas de modo a retirá-las dos vãos das pistas dos carros (mas não proibir isso).

Converter vias de bicicleta em vias de motos onde não houver muitas bicicletas as utilizando (Ex. Domingos de Morais).

Adicionar via de motos ao lado das vias de bicicletas onde elas (as bicicletas) estiverem sendo utilizadas.

2.4.2. Retirada de semáforos das rotatórias

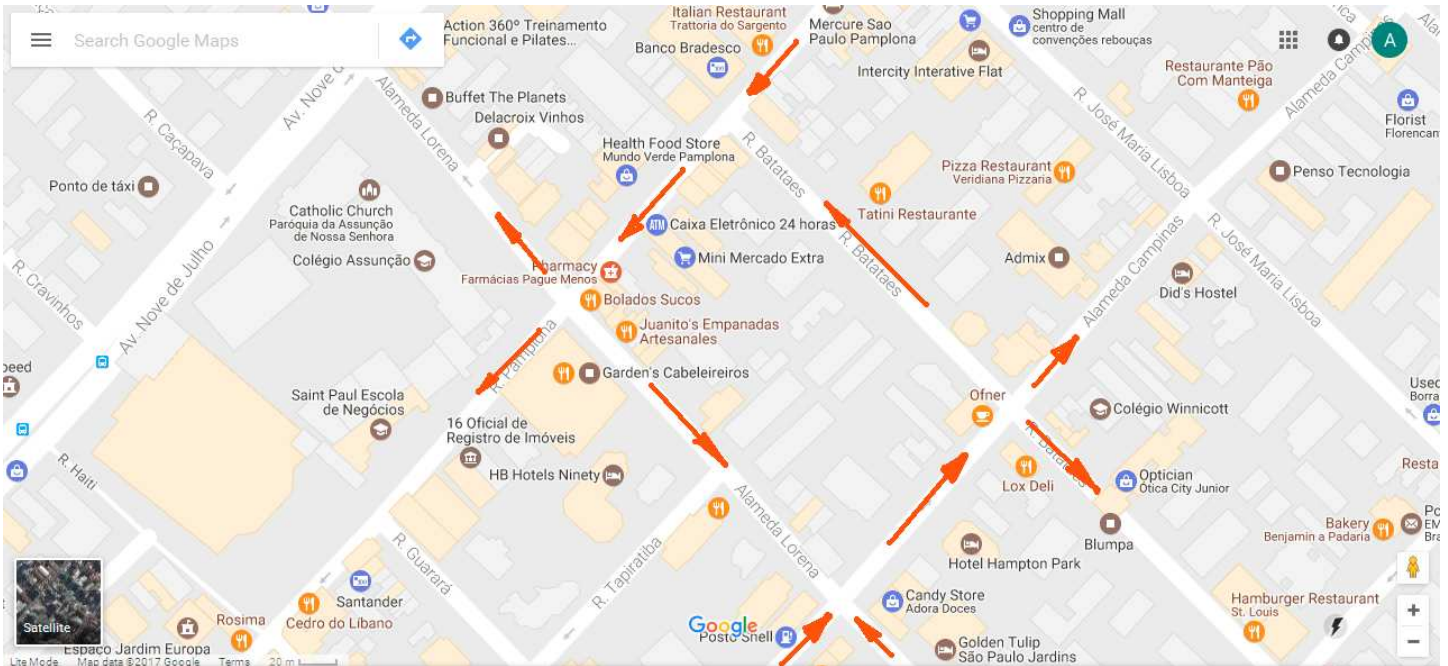


As rotatórias eliminam, maravilhosamente, as necessidades de semáforos, desde que tenham dimensões apropriadas.

Então, por exemplo, no caso acima, a grande rotatória da Praça Panamericana pode ter seu tráfego interno bloqueado o que permite a eliminação de, pelo menos, 10 semáforos, semáforos esses de acesso à rotatória.

2.4.3. Estudar a implementação de protótipo de quadras rotatórias

Como as rotatórias podem, eventualmente, propiciar a eliminação de muitos semáforos, a idéia é converter algumas (ou muitas ?) quadras em quadras rotatórias.



No exemplo acima a quadra delimitada pelas: Alameda Campinas, Rua Pamplona, Rua Batataes e Alameda Lorena foi "transformada" em uma quadra rotatória.

Nessa situação podem ser eliminados os 3 semáforos existentes nos cantos da quadra (já que na Batataes com Pamplona não há semáforo).

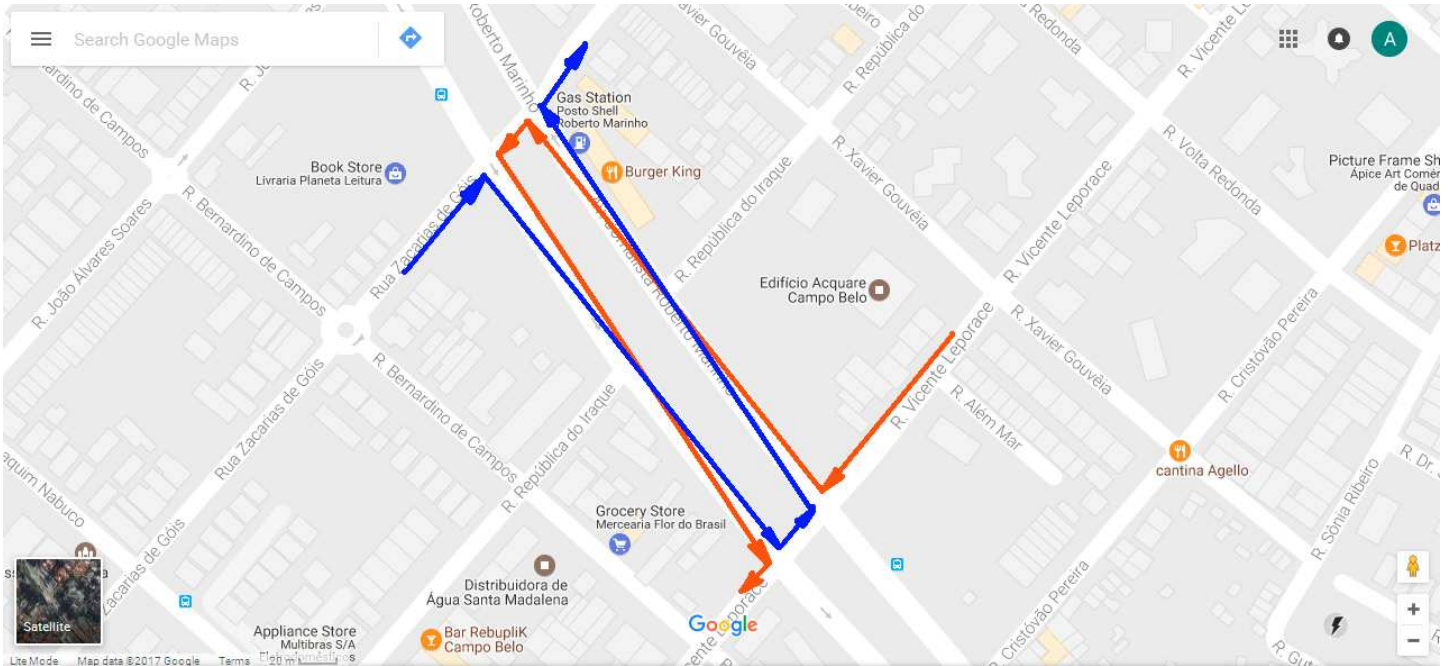
Uma das diferenças é que a Lorena tem um trecho com mão invertida fazendo com que quem "vem da Lorena" tenha que contornar a quadra rotatória para seguir em frente. Note que apesar desse contratempo não existem faróis nos 4 cantos.

Por outro lado quem está na Pamplona ou na Campinas não tem mais os 3 infames semáforos.

Veja detalhes em:

<https://www.youtube.com/watch?v=GLUEmwv5F2g>

2.4.4. Retirada de semáforos de vias que permitam alças de contorno

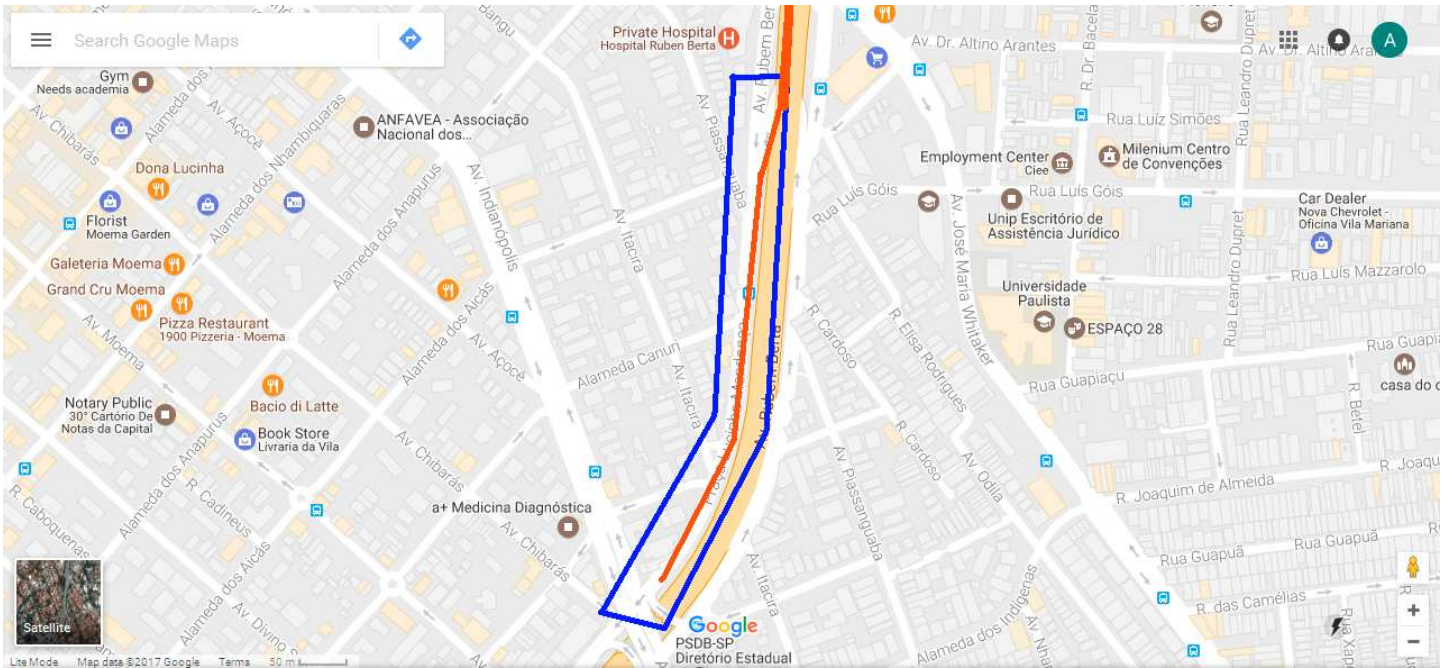


Aqui o conceito é o mesmo da "quadra rotatória", porém ele se aplica nas grandes avenidas com largos canteiros centrais.

Observe que no exemplo acima (Av. Roberto Marinho (Águas Espraiadas) com Zacarias de Góis e com Vicente Leporace) não são mais necessários os 4 semáforos já que os cruzamentos dos veículos se dão ao longo das ruas e não nos cruzamentos.

Esse conceito pode ser aplicado em várias avenidas como Ibirapuera, Berrini, Faria Lima, Paulista, etc.

2.5. Compartilhamento de trechos de faixas de ônibus com tráfego de veículos



Existem casos como o do exemplo acima (alça de acesso à Avenida Indianópolis para quem vem do centro via Rubem Berta) onde no trecho em azul (em que existem apenas 2 pistas) foi alocada uma faixa de ônibus.

Isso causou um grande congestionamento que vai desde o lento semáforo da alça de acesso com a Avenida Indianópolis (dentro do trecho em azul) até a própria Avenida Rubem Berta (fora do trecho em azul) cujo congestionamento se estende, às vezes, até perto do antigo Detran !

Nesses casos sugere-se a eliminação da faixa exclusiva de ônibus, pelo menos, dentro do trecho em azul.

2.6. Estimular transporte via aplicativos

Já é conhecida a celeuma mundial dos taxis x Uber.

Do ponto de vista do usuário penso que o modelo a prevalecer seja mais próximo do Uber do que dos táxis pelo simples fato de que ele é melhor em muitos aspectos (mais barato, mais atencioso, melhor qualidade, etc.).

No limite, uma idéia seria comprar (de volta) a frota de taxi da cidade (alvarás) e incorporá-la no Uber.

Pode-se fazer um plano de mudança voluntária para estimular isso nos taxistas.

Pode-se ainda "chamar" o Uber (e concorrentes) para compartilhar atividades desse processo.

2.7. Pedágio urbano na forma de rodízio

Pedágio urbano é uma idéia que faz muito sentido.

Paga-se para usar e usa-se o dinheiro para melhorar as vias ou no transporte coletivo (o dinheiro ficando, sempre, dentro do sistema).

2.7.1. Fase 1 - 1 dia por semana

Um modo de se implantar isso rapidamente seria eliminar os pontos das multas de rodízio mas continuar aplicando o valor recalculando o mesmo para ser considerado como pedágio urbano.

Imagine que a multa seja, digamos, R\$ 100. Um aplicativo de pedágio urbano (como os que já existem para a zona azul) permitiria que o condutor informe que vai usar seu veículo no dia de seu rodízio, e, assim, pague, por exemplo R\$ 50 ao invés dos R\$ 100 da multa.

2.7.2. Fase 2 - 2 dias por semana

Caso isso dê certo pode-se definir, em outra fase, 2 (ou mais) dias por semana como pedágio urbano.

3. Sugestões de longo prazo

3.1. Mudança de paradigma transporte público para transporte individual

Metrô é caro porque:

- São Paulo precisa de cerca de 400 km de metrô. Tem 70. Faltam 330 km.
- Cada km de metrô custa mais de R\$ 500 milhões, o que dá um custo de R\$ 165 bilhões !
- Como são cerca de 20 milhões de usuários, isso dá cerca de R\$ 8.200 por usuário !
- Dá para "dar de presente" duas motocicletas populares para cada usuário

Trem também é caro.

Ônibus não é confortável.

Os usuários anseiam pelo seu próprio veículo (carro ou moto).

Poder-se-ia convocar todas as grande empresas montadoras, mais, por exemplo, o Google para se definir um conjunto de características comuns de um novo veículo como, por exemplo:

- 1/3 mais curto e 1/3 mas estreito. Por exemplo, se um carro mede 5m x 2,5m, o novo veículo deveria medir 2,50m x 1,67m. O interessante é que reduzindo em 1/3 la largura e no comprimento, o carro reduz 56% em área (vai de 12,50m² para 5,56m²), ou seja o novo veículo ocupa menos da metade da área do carro atual !
- Para 2 pessoas mais pequeno bagageiro ou 4 pessoas sem bagageiro.
- Elétrico
- Dirigido eletronicamente (Google ?)
- Deve poder rodar junto com os veículos atuais (por exemplo em avenidas com 3 pistas as 2 da esquerda poderiam acomodar 3 novos veículos ao invés de 2).
- Custo baixo (digamos, US\$ 2.000). Esse custo pode ser atingido se anunciantes "entrarem no negócio".

4. Atenciosamente

André Garcia
CPF 035.192.848-04
(11) 99128-1479
andre.garcia@xpnet.com.br