

REVISÃO DO
**PLANO
DIRETOR**
PALMAS - TOCANTINS

LEITURA TÉCNICA

RELAÇÃO USO DO SOLO E MOBILIDADE

ANEXO 045

EIXO - DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

Instituto Municipal de
Planejamento Urbano
de Palmas



RELAÇÃO USO DO SOLO E MOBILIDADE

ITEM/SUB-ITEM: MOBILIDADE E TRANSPORTE / MOBILIDADE E USO DO SOLO	
TÍTULO DO DADO: RELAÇÃO USO DO SOLO E MOBILIDADE	
TÉCNICO/TÉCNICOS: Frederico Coli Mendes Valéria Ernestina de Oliveira	EIXO TEMÁTICO: DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

INTRODUÇÃO DO DADO:

A eficiência da mobilidade em um município está intrinsecamente ligada à sua ocupação e uso do solo. Diversidade de usos, valorização imobiliária e densidades adequadas são alguns dos fatores que propiciam maior atratividade aos sistemas de transporte público coletivo e não motorizado.

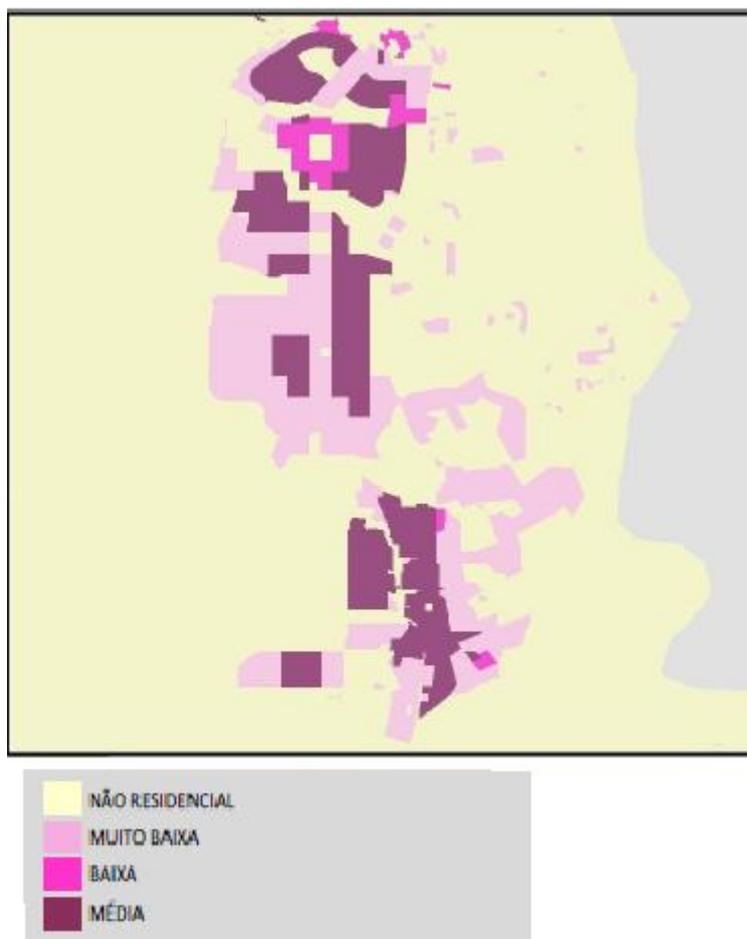
A diferença do desenho urbano da Região Central e da Região Sul de Palmas acarretam, ainda, desafios distintos. Além disso, é preciso considerar a grande disparidade de oferta de empregos e serviços entre as duas regiões, marcada pela grande concentração na Região Central. Este é o principal fator para o movimento pendular característico das viagens realizadas no município.

Os dados apresentados foram retirados, sobretudo, do Estudo 3 – Crescimento Urbano, realizado no âmbito da Iniciativa Cidades Emergentes e Sustentáveis (ICES), na qual Palmas está inserido, bem como do Plano de Ação Palmas Sustentável. Ainda, fora necessário revisitar os estudos que culminaram nas diretrizes, instrumentos e propostas presentes no plano diretor vigente (2007).

DADOS:

Como informação inicial, cabe a análise do mapa de densidades de Palmas. A classificação aponta valores de média (30~75 hab/ha), baixa (10~30 hab/ha) e muito baixa (<10 hab/ha). Interessante ressaltar que, conforme a Memória do Plano Básico de Palmas (1989), a densidade média residencial prevista era de 300 hab/ha. O próprio estudo de crescimento urbano informa que os valores empregados para a classificação de densidades em Palmas são completamente diversos de outras cidades no âmbito do ICES, informando que em Florianópolis e Vitória a densidade média assume valores entre 100 e 150 hab/ha.

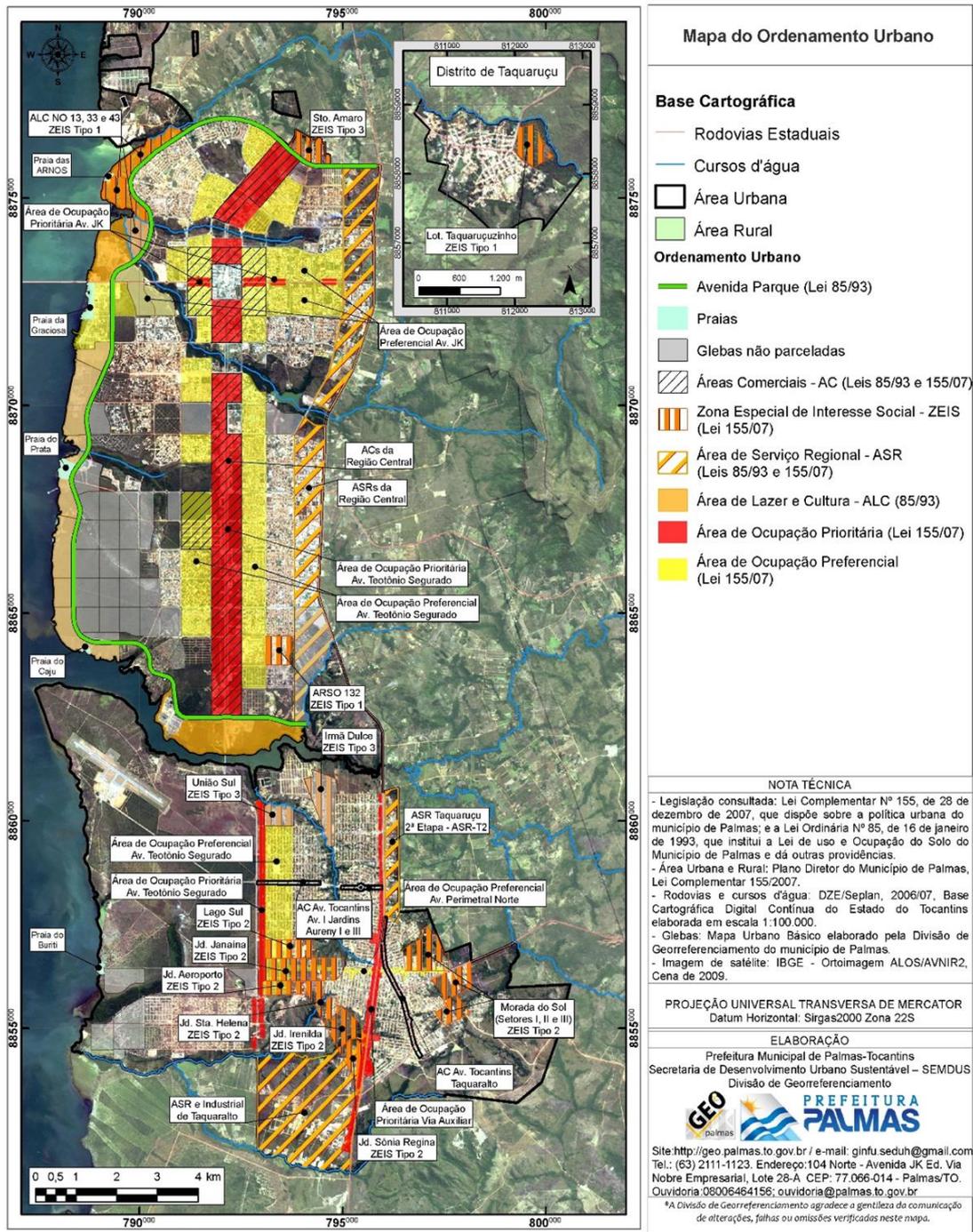
Figura 1 – Mapa de Densidades de Palmas



Fonte: Estudo 3 – Crescimento Urbano (ICES/PALMAS 2015)

Conforme apontado pelo Manual de Desenvolvimento Urbano Orientado ao Transporte Sustentável (EMBARQ BRASIL, 2015), “o transporte coletivo está intrinsecamente vinculado ao desenvolvimento urbano, e a viabilidade dos sistemas de transporte depende de bairros densos e conectados, que permitam viagens mais convenientes entre os pontos de origem e destino da cidade”.

Figura 2 – Ordenamento Urbano de Palmas



Fonte: Portal GeoPALMAS – Acesso 15/05/2017

Os estudos e o próprio corpo da Lei Municipal Complementar 155/2007 (Plano Diretor) já reconheciam o problema de densidade e da ocupação dispersa na cidade. Isso resultou no mapa de ordenamento urbano

apresentado na Figura 2. Percebe-se a clara intenção de ocupar, sobretudo, a Av. Teotônio Segurado e sua faixa adjacente.

Acompanhando as áreas de ocupação prioritária e preferencial, o Plano Diretor de 2007 também indicava que o sistema de transporte urbano deveria ser implantado, prioritariamente, na Av. Teotônio Segurado. Percebe-se um gargalo, neste sentido, na porção Sul da referida Avenida, haja vista que sua margem oeste é ocupada pelo sítio aeroportuário, que impede ocupação da área, assim como, a verticalização e a instalação de determinados tipos de serviço em sua margem leste.

Para direcionar a ocupação conforme as áreas propostas, embora o Plano Diretor elencasse uma série extensa de instrumentos, destacaram-se, no decorrer dos últimos anos, a aplicação do IPTU Progressivo e da Outorga Onerosa (Figura 3). Pela situação mapeada na Figura 2 constata-se pela insuficiência da aplicação apenas destes dois instrumentos, pois não fora possível direcionar uma conformação urbana que propiciasse um maior adensamento, ocupação de áreas com infraestrutura disponível e contenção da ocupação irregular fora do perímetro urbano. Ainda, ressalta-se que a área de aplicação dos instrumentos contempla a zona de influência aeroportuária, que possui características diferenciadas, conforme já abordado.

Este contexto de baixa densidade e expansão das ocupações urbanas para além do perímetro urbano tem impacto direto no comportamento do transporte público. Os movimentos pendulares induzidos e a baixa renovação de passageiros durante as viagens elevam os custos do transporte, refletidos em aumentos tarifários ou redução da qualidade.

Outro agravante é que regiões com grande disponibilidade de transporte público, como as áreas comerciais centrais, apresentam-se ociosas durante o período noturno e os finais de semana, haja vista não contarem com representatividade significativa de empreendimentos de uso misto – poucas pessoas efetivamente habitam tais quadras. A criação de linhas para atender ocupações fora da zona urbana também contribuem para a precarização do sistema e, conseqüentemente, para redução de sua atratividade.

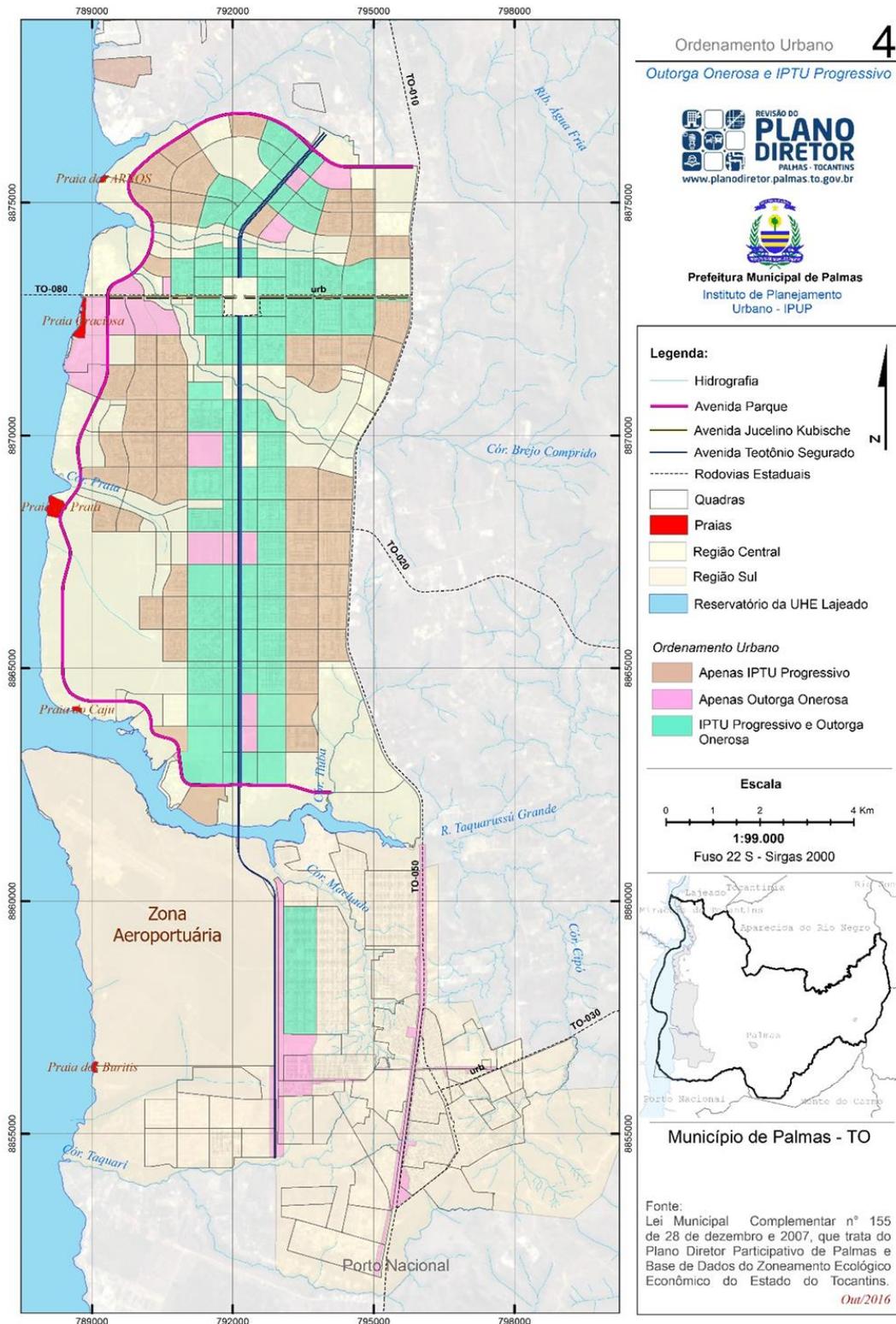
Na escala das quadras ou bairros, algumas considerações também devem ser feitas. Algumas delas possuem suas áreas públicas (destinadas às

escolas, creches, postos de saúde, entre outros) localizadas no interior de seu parcelamento, dificultando o acesso direto por meio do transporte público. Além disso, na Região Central, o desenho diferenciado de cada quadra dificulta a promoção da mobilidade ativa pela dificuldade de se identificar as rotas ótimas para o deslocamento.

Destaque deve ser dado às áreas de comércio vicinal (ACSV). Estas áreas, localizadas nas adjacências das avenidas, possuem grande disponibilidade de infraestrutura, inclusive contando com bolsões de estacionamento, mas seus coeficientes de aproveitamento são reduzidos, limitando os empreendimentos, em sua maioria, à dois pavimentos. Na Região Sul, o que se percebe é que algumas avenidas que possuem uso do solo diferenciado em sua adjacência (possibilitando a edificação comercial), não se apresentam em conexão com outras vias estruturantes.

Fator de extrema relevância e que merece ser pontuado diz respeito aos programas habitacionais realizados na cidade. Observa-se uma tendência de repetir o modelo de construção de habitações distantes dos centros de serviços, além da disposição sem promoção de um mix de usos e rendas, repetindo os erros observados em outras cidades e que prejudicam a mobilidade de seus habitantes e da cidade como um todo.

Figura 3 – Outorga Onerosa e IPTU Progressivo



Fonte: Caderno de Mapas - Revisão do Plano Diretor 2017

Outra questão intrinsecamente ligada ao uso do solo e que não se apresenta consolidada no município diz respeito às fachadas ativas. Caso característico são as passagens de pedestres de ligação entre a Av. Teotônio Segurado e as quadras adjacentes. As passagens são cercadas por edificações fechadas por muros, resultando em verdadeiros becos que desestimulam sua utilização pela sensação de insegurança.

O Estudo 3 – Crescimento Urbano (ICES/PALMAS 2015) apresenta um quadro – reproduzida abaixo, com as debilidades constatadas e que estão diretamente ligadas a mobilidade municipal. Pontua-se a necessária atenção a Debilidade 7, que aborda os condomínios fechados.

Quadro 1 – Debilidades referentes ao crescimento urbano de Palmas

Eixo	Código	Debilidade
PALMAS	DEB 1	Grandes áreas vazias em áreas centrais com infraestrutura instalada: especulação imobiliária muito intensa e histórica e IPTU progressivo em poucas áreas
	DEB 2	Baixíssima densidade de habitantes por hectare, o que provoca uma grande necessidade de deslocamentos por veículos motorizados, além da dificuldade de percorrer a pé as superquadras (calor e distância)
	DEB 3	Áreas verdes e equipamentos existentes pouco inseridos no contexto e na vida urbana: ausência de usuários em locais de lazer e recreação
	DEB 4	Segregação socioespacial histórica da população de Palmas: população de mais baixa renda localizada ao sul da área urbana e fora do limite do Plano Diretor Original
	DEB 5	Antigos loteamentos de chácaras foram transformados em lotes urbanos e diversas construções estão em áreas de proteção ou vulneráveis a alagamentos
	DEB 6	Tendência de transformação de grandes lotes junto ao eixo da TO-010 em áreas urbanas: condomínios residenciais, conflito de usos com indústrias (ainda próximas ao centro), etc.
	DEB 7	Quadras com característica de condomínios fechados: poucos acessos o que dificulta a acessibilidade e provoca efeito barreira
	DEB 8	Ainda que planejada, existem áreas com assentamento de características subnormais ou favelizados

Fonte: Estudo 3 – Crescimento Urbano (ICES/PALMAS 2015)

Ainda, não se pode ignorar o crescimento acelerado do Distrito de Luzimangues, a oeste da cidade. A ligação entre este distrito e Palmas – que funciona como seu verdadeiro centro de serviços, é realizada pela ponte da

TO-080 sobre o Lago. Esta ponte apresenta apenas uma faixa de tráfego por sentido, já apontando sinais de que será insuficiente para comportar o movimento pendular que se intensificará no curto e médio prazo. Isso irá impactar diretamente o acesso à capital, podendo prejudicar suas potencialidades logísticas e seu próprio tráfego urbano.

CONTRIBUIÇÕES TÉCNICAS

01	Promover a implantação de empreendimentos de uso misto no centro da cidade – quadras do entorno da Praça dos Girassóis.
Referências Bibliográficas: Prefeitura de Palmas Plano de Ação Palmas Sustentável (2015)	
02	Aumentar o potencial construtivo dos ACSV e promover, também, seu uso misto.
Referências Bibliográficas: Prefeitura de Palmas	
03	Revisão do eixo prioritário de transporte, haja vista as limitações dadas pela área de influência aeroportuária.
Referências Bibliográficas: Prefeitura de Palmas	
04	Estudar a possibilidade de cobrança de IPTU com alíquotas elevadas nas áreas externas ao perímetro urbano, como forma de desestimular sua ocupação.
Referências Bibliográficas: Prefeitura de Palmas	

05	Elaborar diretrizes que exijam, dos novos parcelamentos, a conexão direta entre as áreas destinadas aos equipamentos públicos (APMs) e as vias com possibilidade de receberem transporte público coletivo. Nos parcelamentos já realizados, verificar a possibilidade de permuta de APMs que não possuam essa locação estratégica por outras que cumpra este requisito.
-----------	---

Referências Bibliográficas:

Prefeitura de Palmas

06	Inclusive de áreas destinadas especificamente para habitação de interesse social nos novos parcelamentos.
-----------	---

Referências Bibliográficas:

Prefeitura de Palmas

07	Estudar a possibilidade de criação de um programa de aluguel social, proporcionando condições para a população de menor renda ocupar as zonas mais centrais da cidade e, ao mesmo tempo, dar uso à imóveis vagos ou com baixa ocupação.
-----------	---

Referências Bibliográficas:

Prefeitura de Palmas

08	Fortalecer centralidades na região Sul, como a Av. Tocantins e a Av. I, promovendo sua requalificação urbana, instalação de equipamentos públicos em sua proximidade e revisão dos índices urbanísticos.
-----------	--

Referências Bibliográficas:

Prefeitura de Palmas

Plano de Ação Palmas Sustentável (2015)

Palmas, 16 de maio de 2017.

Frederico Coli Mendes

Valéria Ernestina de Oliveira