

Por que é fundamental discutir os limites de vagas de garagem na cidade

Planejamento Urbano e Regional (PCC 3350)
Prof Luiz Reynaldo de Azevedo Cardoso

Gustavo Magno (xxxxxxx)
Maria Victória Gennari (10338131)
Ronaldo Tamochumas (11857900)

Intro

- Plano Diretor de 2002: exigia um número mínimo de vagas de garagem;
- Plano Diretor de 2014: definiu limites máximos de vagas que seriam incentivadas pela regulação urbana.

No dia 13 de janeiro, a Prefeitura de São Paulo publicou a minuta preliminar do projeto de lei da revisão intermediária do Plano Diretor Estratégico (PDE), na qual busca reduzir os incentivos para a construção de apartamentos muito pequenos com a finalidade de permitir a construção adicional de vagas de garagem. A proposta apresentada cria duas opções: o empreendedor pode escolher entre a regra antiga, que era uma vaga por unidade habitacional, desde que tenha no mínimo 35 metros quadrados, ou, alternativamente, uma vaga para cada 70 metros quadrados de área construída computável.

Especialistas dizem que a proposta, na prática, cria uma regra mais complexa, com um efeito pouco significativo no mercado. A dificuldade de entendimento da nova regra gerou na mídia, em um primeiro momento, a leitura de que haverá um grande aumento no número de vagas de garagem em prédios perto do metrô e dos corredores de ônibus.

Garagem - Planejamento urbano



Divulgação

BRT (Curitiba, 1970)

Desde que começou a implantar seus corredores de ônibus (BRT), na década de 1970, Curitiba viu prédios de grande porte se multiplicarem no entorno dessas áreas.

Resultado: O entorno dos corredores de BRT, que conta com boa infraestrutura de comércio e serviços, acabou atraindo famílias de alta renda que não estão dispostas a usar o transporte público. Hoje, há nessas áreas apartamentos com mais vagas de garagem do que em regiões não servidas por BRT.

O erro foi promover o adensamento urbano sem regular a oferta de vagas de garagem nas áreas que dispõem de infraestrutura de transporte público. Com isso, não foram atraídos para essa região moradores que se beneficiariam do sistema de mobilidade urbana existente.

Journal of Transport and Land Use (JTLU) - Janeiro de 2022

Sacramento



Proprietários de casas unifamiliares que não guardavam os automóveis em suas garagens.

São Francisco



A construção e distribuição de vagas gratuitas ou mal taxadas em frente a grande parte das residências e comércios, como ainda a facilidade de encontrar espaço junto às calçadas, levam muitas pessoas a deixarem os seus automóveis por ali mesmo. Isso é reflexo das políticas governamentais adotadas pela maioria das localidades norte-americanas e de outros países, inclusive pelo Brasil.

Assim, as vagas de garagem acabam ociosas ou, geralmente, acabam virando depósitos ou grandes closets.

Os meios-fios só deixarão de ser atrativos para os indivíduos quando forem cobrados de acordo com a demanda. É preciso repensar o espaço voltado para os carros nas cidades e a oferta de estacionamentos nas vias e fora delas e que isso só será possível com a revisão das estratégias e códigos do PDE.

Regulação do número de vagas em São Paulo



Como é hoje

Prevalência do transporte individual motorizado

Uso residencial:

- 1 vaga para UH menor que 200m²
- 2 vagas para UH entre 200 e 500 m²
- 3 vagas para UH maior que 500 m²

Uso não residencial:

1 vaga para cada 35 a 50 m² de área construída computável



Como vai ficar

Eixo de Estruturação da Transformação urbana

Uso residencial:

1 vaga por UH

Uso não residencial:

1 vaga para cada 100 m² de área construída computável

Sugestões do grupo

- 1.^a – Repensar o uso das áreas hoje destinadas ao estacionamento público
- 2.^a – Precificação dinâmica ao invés de tarifa única para toda a cidade
- 3.^a – Digitalizar o sistema de cobrança e fiscalização de estacionamento
- 4.^a – Destinar os recursos arrecadados para políticas de mobilidade ativa e coletiva
- 5.1.^a – Moradores podem alugar suas vagas e isso pode ajudar a reduzir a taxa condominial, assim como promover essa reorganização comunitária, essa aproximação de comércio e serviço com a residência, a geração de emprego, ativação de uma microeconomia do bairro.
- 5.2.^a – Repensar o espaço destinado para os estacionamentos nos novos empreendimentos e nas ruas. Modificando essas áreas para oferecerem serviços para os seus usuários, como: Mercados, academias, salas de reunião e até lava-rápidos.

Referências

Projeto de Lei de Revisão do Plano Diretor
Estratégico (PL 688/13)

