

ATA DE REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA – CMTMU (GESTÃO 2019/2021).

**PAUTA: 1) Avaliação das contribuições da população e apresentação das contribuições da mobilidade urbana do CMTMU para possível inclusão na proposta de revisão do Plano Diretor de Natal.**

Aos quatorze dias do mês de janeiro de 2020, às 09:02min, no Auditório do Palácio dos Esportes (Praça Cívica - Petrópolis, Natal/RN), reuniram-se **EXTRAORDINARIAMENTE** os membros do Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana – CMTMU. Com a presença: **1) WALTER PEDRO DA SILVA (STTU); 2) ANDRÉ ROGÉRIO GOMES DE ARRUDA (CMI); 3) NÍCOLAS DE LIMA VERDE DA SILVA (CBTU); 4) JOSÉ ANÍBAL MESQUITA BARBALHO (FECOMÉRCIO); 5) GRACE KELLY CAVALCANTI DE BARROS (SITOPARN); 6) MARIA NINA SALUSTINO DE FARIA (SEL); 7) MARIA EDILEUZA DE QUEIROZ (TRANSCOOP/NATAL); 8) JOSÉ BARRETO DE MELO (SINDIMOTO); 9) JULIANA GABRIEL RODRIGUES (DCE-UNI/RN); 10) NILSON SOARES DE QUEIROGA (SETURN); 11) ALDEMIR CALIXTO TORRES (SIND. TAXISTAS) e 12) ISAAC CEZAR MACIEL DE ARAÚJO NUNES (SEMTAS)** conforme Lista de Assinaturas que fará parte integrante desta Ata. Os representantes do COMUDE, ACIRN, COOPTEN e SINTROERN justificaram ausência. Estiveram presentes como **OUVINTE(S) CONVIDADO(S): 1) JOSÉ CANUTO DE SOUZA, MÁRCIO SOARES LEITE, REGINA COELI CARDOSO VIANA (ACIRN); 2) LEONARDO GOMES DE ALMEIDA (ARQUITETO AUTÔNOMO); 3) VICTOR HUGO (PRESIDENTE DO DCE/UFRN)** a reunião foi conduzida pelo Vice Presidente do CMTMU - WALTER PEDRO DA SILVA, o qual deu boas vindas aos presentes e conseqüentemente apresentou a pauta: **Avaliação das contribuições da população e apresentação das contribuições da mobilidade urbana do CMTMU para possível inclusão na proposta de revisão do Plano Diretor de Natal.** Prosseguindo, Walter Pedro (STTU) ressaltou que ao longo do último mês foi enviado o link: <https://correio.natal.rn.gov.br/home/helio.falcao@natal.rn.gov.br>,

para os membros do CMTMU avaliarem as contribuições da sociedade, pois durante as reuniões do Plano Diretor de Natal ficou definido que seria o momento dos Conselhos que de alguma forma suas atividades interferem na estrutura da cidade (CONPLAM, CONHABINS, COMCIT, CMTMU, COMSAB), apresentarem suas ponderações caso achem necessário, para implementação da renovação do Plano Diretor de Natal. Também foi solicitado que os Conselheiros conhecessem as contribuições da sociedade e fizessem avaliação. Esclareceu que não é obrigação, mas será importante esta avaliação, por isto quem ainda não contribuiu e desejar, que faça até a próxima quinta-feira (16/01) por WhatsApp ou por E-mail. Ato contínuo informou que a STTU fez uma avaliação geral em relação a mobilidade urbana, principalmente na questão do adensamento dos corredores, mas nada impede o recebimento das contribuições dos Conselheiros com relação a mobilidade urbana para que seja levado em votação na audiência final. Tudo que está sendo feito são contribuições que podem ser aceitas pela sociedade, ou não, as quais serão apresentadas no dia da Audiência. Prosseguindo iniciou a explanação da sugestão da STTU (resumo do que tem de mobilidade urbana no Plano Diretor de Natal, item por item). **INTERVENÇÕES/SUGESTÕES: 1)** O Conselheiro JOSÉ BARRETO (SINDIMOTO) apresentou as seguintes contribuições: **a)** Criação de bolsões de estacionamento para motocicletas de forma gratuita, especialmente nos Shoppings; **b)** Implantação de Passagem de Nível em Cidade Nova. As contribuições foram aprovadas por unanimidade e fará parte das demais que serão levadas a Audiência Pública de Revisão do Plano Diretor de Natal. **A apresentação na íntegra fará parte integrante desta ata - como anexo. DEBATE: 1)** O Conselheiro NILSON QUEIROGA (SETURN) discorreu em relação a proposta de implantação de uma terceira ponte – sobre o Rio Potengi; Criticou o projeto da ponte da Redinha (Newton Navarro), enfatizando que foi um projeto equivocado pois limitou o acesso ao porto, dentre outros prejuízos causados para a Cidade. Prosseguindo sugeriu a implantação de um túnel e não de uma ponte elevada. Ato contínuo o Consultor da FECOMÉRCIO – WILSON LUIZ CARDOSO fez uma explanação acerca do planejamento e execução das obras de construção da Ponte Newton Navarro. Continuando, WALTER PEDRO expôs algumas sugestões pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – STTU em relação

a mobilidade urbana para o Plano Diretor de Natal (rede de transportes; implantação de ciclofaixas, vagas de estacionamento, vias especiais de transporte público, dentre outros). Ato contínuo o Conselheiro NILSON QUEIROGA (SETURN) falou que foi muito pertinente a abordagem feita por WALTER PEDRO, porém criticou o atual Plano Diretor de Natal e o Código de Obras de Natal, que segundo ele, não há cumprimento. Prosseguindo sugeriu que nesta reunião se estabeleça algo direcionado ao Código de Obras para que este, realmente garanta melhores condições para a população, pois atualmente não contempla sequer, a mobilidade urbana. Em seguida, WALTER PEDRO explicou que mais importante do que está na Lei é a implementação. **2) VICTOR HUGO (OUVINTE – DCE/UFRN)** fez algumas considerações acerca da mobilidade urbana de Natal, enfatizando que existem vários trechos nas vias da UFRN sem faixas e sem pinturas; Reclamou o alto valor da tarifa do transporte público em Natal e ressaltou que muitos estudantes precisam de ciclovias no Campus Universitário para trânsito de bicicletas e não há nenhuma sinalização no local. Ato contínuo, WALTER PEDRO estipulou o prazo de até a próxima quinta-feira (16/01) pela manhã para os Conselheiros enviarem suas contribuições por WhatsApp ou E-mail e enfatizou que é muito importante o posicionamento do Conselho. Por fim, **WALTER PEDRO DA SILVA (STTU)** agradeceu a presença de todos e declarou encerrada a Reunião às 11:21min e convidou a todos para a reunião do CONCIDADE a se realizar dia 18 de janeiro de 2020 – no Parque da Cidade no horário das 08:00 às 14:00. Nada mais havendo a ser tratado, eu *Severina Soares Neta Carneiro* \_\_\_\_\_secretariei e lavrei a presente ata, a qual depois de lida e aprovada será assinada por mim e a lista de assinaturas fará parte integrante da mesma. A presente reunião foi transmitida ao vivo pela Web-Rádio 156Natal.

Natal, 14 de janeiro de 2020.

# ANEXO I DA ATA DE REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO CMTMU DE 14 DE JANEIRO DE 2020.

## PARECER DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA – CMTMU

**Referente:** revisão do Plano Diretor de Natal

**Interessado:** Conselho da Cidade do Natal – CONCIDADE

Dentro do processo de revisão do Plano Diretor de Natal, este Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana – CMTMU faz parte da Câmara Técnica do Conselho da Cidade do Natal – CONCIDADE, onde tem o dever de acompanhar o andamento da revisão do Plano Diretor de nossa cidade, além de propor, sugerir e criticar as soluções que possam ser apresentadas.

Em virtude desta competência, o CMTMU vem apresentar por meio deste Parecer suas contribuições para um melhor desenvolvimento de nossa capital, buscando sempre o interesse da coletividade e o bem-estar de nossa população.

Nossas contribuições versam sobre os temas relacionados direta e indiretamente a mobilidade urbana de nossos cidadãos, tema que atualmente tem entrado em ampla discussão na sociedade por interferir diretamente na qualidade de vida de todos nós.

### 1 – DAS SUGESTÕES DE AJUSTES NA LEI

Buscando uma melhor metodologia de sugestão, este Conselho analisou o atual texto do Plano Diretor e propôs revisões na redação para atualização dos termos técnicos e aperfeiçoamento da legislação, modernizando-a.

Diante disso, sugerimos as seguintes revisões:

#### 1.1 – Art. 6º

**Redação atual:**

Art. 6º - Para os fins desta Lei são adotadas as seguintes definições:

[...]

XXXI – mobilidade urbana - conjunto de serviços que visem o deslocamento de pessoas, bens e mercadorias em todos os níveis, coordenados pelo Poder Público.

**Redação proposta:**

Art. 6º - .....

XXXI – Mobilidade urbana: É o deslocamento de pessoas com o objetivo de desenvolver relações sociais, culturais e econômicas.

**Justificativa:** este novo conceito de mobilidade urbana visa demonstrar que a mobilidade urbana deve ser pensada para as pessoas, haja vista que são pessoas que estão nos carros, no transporte público e se deslocando de modo ativo.

## **1.2 – Art. 37**

### **Redação atual:**

Art. 37 - Para análise do pedido de licenciamento, os empreendimentos e atividades de moderado e de forte impacto deverão apresentar Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, conforme Termo de Referência expedido pelo órgão municipal de planejamento urbano e meio ambiente mediante requerimento apresentado pelo interessado.

§1º - O EIV deverá ser executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade, quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

[...]

V - a geração de tráfego e a demanda por transporte público;

### **Redação proposta:**

Art. 37 - Para análise do pedido de licenciamento, os empreendimentos e atividades de moderado e de forte impacto deverão apresentar Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e o Relatório de Impacto sobre o Trânsito Urbano – RITUR, conforme Termo de Referência expedido pelo órgão municipal de planejamento urbano e meio ambiente e de mobilidade urbana mediante requerimento apresentado pelo interessado.

§1º - O EIV deverá ser executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade, quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

[...]

V - a geração de tráfego e a demanda por transporte público;

Novo parágrafo – O RITUR deverá ser elaborado conforme regulamentar a Lei.

**Justificativa:** a inclusão do RITUR visa adequar a legislação.

### 1.3 – Art. 58

**Redação atual:**

Art. 58 - A Política de Mobilidade Urbana deverá:

[...]

II - respeitar o meio ambiente priorizando a utilização de combustível não poluente ou de baixo teor de poluição;

**Redação proposta:**

Art. 58 - .....

II - respeitar o meio ambiente priorizando a utilização de energia não poluente

**Justificativa:** visa adequar a legislação a política mundial de zero emissão de poluentes.

### 1.4 – Art. 59

**Redação atual:**

Art. 59 - Os planos e projetos específicos de mobilidade urbana deverão atender ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana, instrumento básico da política de Mobilidade Urbana, considerando:

I – a utilização racional do espaço de circulação urbana através da priorização da circulação de pedestres em relação aos veículos e do transporte coletivo em relação ao transporte individual;

II - o fortalecimento de uma rede de transporte coletivo de qualidade e ambientalmente sustentável através da implantação progressiva de tecnologias não poluentes ou de baixo teor de poluição e acessíveis aos portadores de deficiência física e mobilidade reduzida, da integração física e tarifária, da melhoria das condições de conforto e segurança nos pontos de parada e da adoção de medidas de incentivo ao uso do sistema de transporte coletivo nos deslocamentos diários;

III - a implantação da rede viária do transporte não motorizado através da previsão de espaços seguros para a circulação de veículos não motorizados e ampliação de calçadas nas áreas de maior concentração de pedestres e da adoção de padrões construtivos para estas vias.

[...]

VIII – .....

**Redação proposta:**

Art. 59 - Os planos e projetos específicos de mobilidade urbana deverão acatar o Plano Diretor de Mobilidade Urbana, instrumento básico da política de Mobilidade Urbana, atendendo:

I – A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II – o fortalecimento de uma rede de transporte coletivo de qualidade e ambientalmente sustentável através da implantação progressiva de tecnologias não poluentes e universalmente acessível, da integração física e tarifária, da melhoria das condições de conforto e segurança nos pontos de parada e da adoção de medidas de incentivo ao uso do sistema de transporte coletivo nos deslocamentos diários;

III – a implantação da rede viária do transporte não motorizado através da previsão de espaços seguros para a circulação de veículos não motorizados e ampliação de calçadas nas áreas de maior concentração de pedestres e da adoção de padrões construtivos para estas vias.

- a) vias de circulação de transporte público de passageiros;
- b) vias de concentração de comércios e/ou serviços;
- c) vias de integração as citadas nas alíneas a e b.

[...]

IX – a criação de ruas completas, ruas compartilhadas, ruas para pedestres e outras modalidades que incentivem o uso do modal ativo.

**Justificativa:** busca introduzir e adequar a legislação vigente aos novos conceitos urbanísticos.

**1.5 – Art. 93**

**Redação atual:**

Art. 93 - O Sistema de Planejamento e Gestão Urbana do Município compõe-se, nos termos do que dispõem as normas federais de desenvolvimento urbano e a Lei Orgânica do Município do Natal, de órgãos ou unidades administrativas de planejamento, política urbana e meio ambiente, trânsito, transporte e mobilidade urbana, habitação de interesse social e saneamento ambiental.

[...]

III - Conselho Municipal de Trânsito e Transportes Urbanos – CMTTU

**Redação proposta:**

Art. 93 - .....

### III – Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana – CMTMU

**Justificativa:** atualizar o nome do Conselho.

#### 1.6 – Art. 104

**Redação atual:**

Capítulo IV – Do Órgão Municipal de Transporte e Trânsito Urbano

Art. 104 - São atribuições do órgão responsável pelo transporte e trânsito do Município do Natal, além daquelas concedidas pela Lei Complementar nº 20, de 2 de março de 1999, a elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, observando normas e diretrizes estabelecidas na legislação federal e nesta Lei, no prazo máximo de dois anos.

**Redação proposta:**

Capítulo IV – Do Órgão Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 104 - São atribuições do órgão responsável pela mobilidade urbana do município do Natal, além daquelas concedidas pela Lei Complementar nº 141, de 28 de agosto de 2014, ou outra que vier a substituí-la a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, observando normas e diretrizes estabelecidas na legislação federal e nesta Lei, no prazo máximo de dois anos.

**Justificativa:** busca atualizar a legislação.

#### 1.7 – Art. 105

**Redação atual:**

Seção I - Do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito Urbano - CMTTU

Art. 105 - O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito Urbano – CMTTU, previsto na Lei Complementar nº 20, de 2 de março de 1999, tem suas finalidades, composição e competências definidas pelo Decreto nº. 6.734, de 16 de maio de 2001.

**Redação proposta:**

Seção I - Do Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana - CMTMU

Art. 105 - O Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana - CMTMU, previsto na Lei Complementar nº 141, 28 de agosto de 2014, tem suas finalidades, composição e competências definidas pelo Decreto nº. 10.645, de 26 de março de 2015, ou outro que vier a substituí-lo.



**Justificativa:** busca atualizar a legislação.

### **1.8 – Art. 108**

**Redação atual:**

Capítulo VI – Da Articulação com Outras Esferas do Governo

Art. 108 - O Poder Executivo fica autorizado a participar, juntamente com outros órgãos governamentais, de ações que permitam uma integração e articulação com representantes da administração direta e indireta dos governos federal, estadual e de outros municípios, visando, principalmente:

I - o planejamento e gestão do sistema de transportes e vias estruturais;

**Redação proposta:**

Capítulo VI – Da Articulação com Outras Instâncias e Esferas de Governo

Art. 108 - .....

I - o planejamento e gestão do sistema viário e da mobilidade das pessoas na cidade e na Região Metropolitana;

**Justificativa:** busca adequar a legislação.

## **2 – DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS**

Para as considerações gerais, este Conselho analisou o atual Plano Diretor e identificou novas possibilidades na área da mobilidade, tanto diretas como indiretas, que podem aperfeiçoá-lo. Deste modo, seguem as contribuições:

### **2.1 – Fachada ativa**

Segundo a Prefeitura de São Paulo, que já aplica esta prática, a fachada ativa corresponde a ocupação da extensão horizontal da fachada por uso não residencial, com acesso direto e abertura para o logradouro, como forma de evitar a formação de planos fechados entre as construções e o logradouro lindeiro.

## Exemplos:



Figura 1 - Conjunto Nacional, na Av. Paulista, São Paulo (Foto: Google)

### 2.2 – Incentivo ao uso misto

Estimular que a mesma edificação, ou ainda várias edificações na mesma quadra, possuam o uso residencial e não residencial.

## Exemplo:



### USO MISTO

Eixos de Estruturação da Transformação Urbana

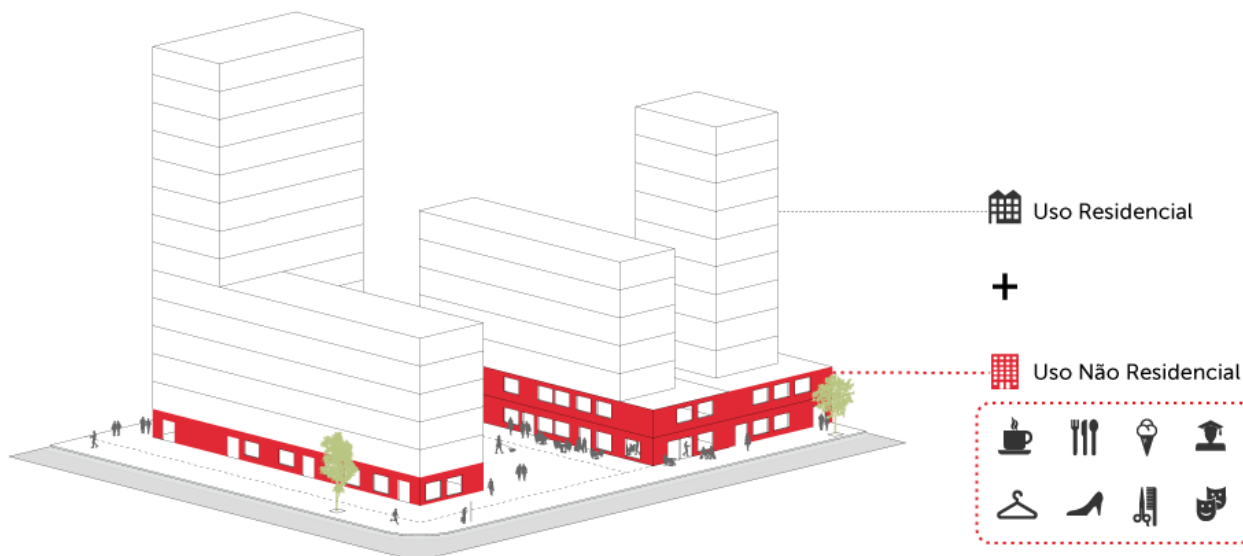


Figura 2 - Fonte: Prefeitura de São Paulo

## 2.3 – Gentileza urbana e fruição pública

A gentileza urbana é o incentivo a eliminação de muros das edificações, gerando áreas públicas mais confortáveis ao cidadão e com mais segurança pública.

## Exemplo:

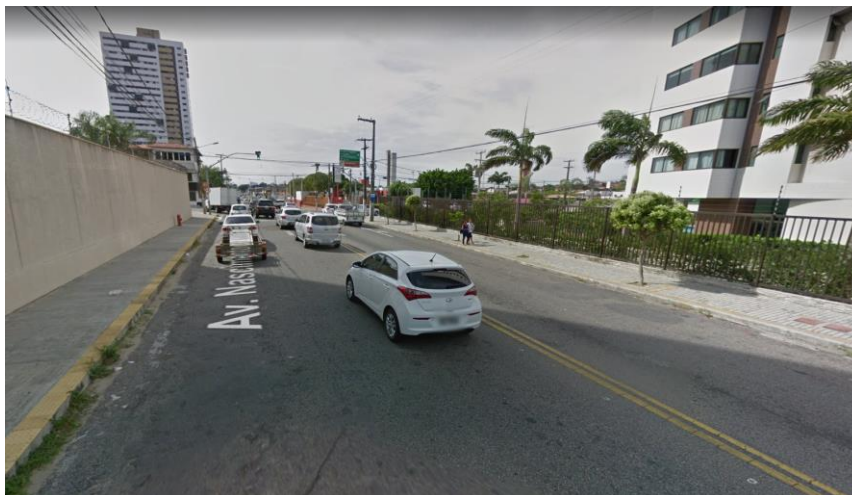


Figura 3 - Av. Nascimento de Castro com Rua dos Potiguares, em Natal. De um lado, um muro e do outro um condomínio que praticou a gentileza urbana (Foto: Google)

De acordo com a Prefeitura de São Paulo, trata-se do uso público da área térrea da edificação que não é fechada com instalações ou equipamentos, visando estimular e melhorar a oferta de áreas qualificadas para o uso público que privilegiem o pedestre e promovam o desenvolvimento de atividades com valor social, cultural e econômico.

## Exemplos:

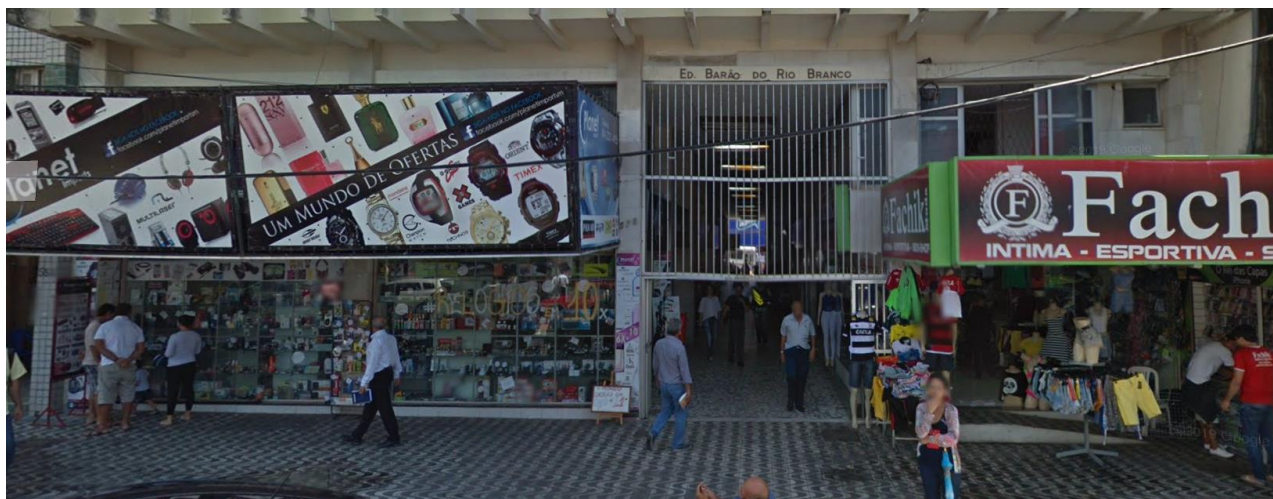


Figura 4 - Edifício Barão do Rio Branco, Ligando a Av. Rio Branco a Rua Princesa Isabel, em Natal (Foto: Google)



Figura 5 - Edifício Sisal, Ligando a Rua João Pessoa a Rua Cel. Cascudo, em Natal (Foto: Google)



Figura 6 - Vista aérea do edifício CTC, na Av. Amintas Barros, em Natal (Foto: Google)



Figura 7 - Fachada do edifício CTC, na Av. Amintas Barros, em Natal

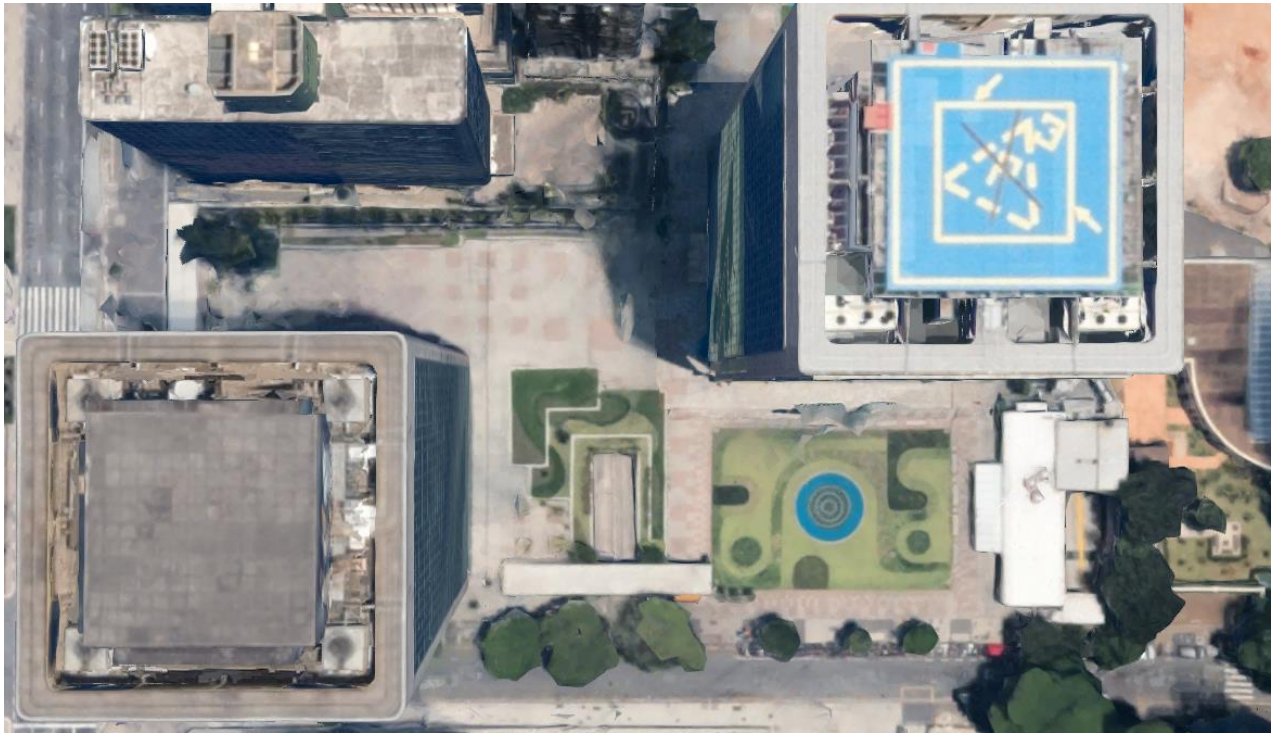


Figura 8 - Imagem aérea de exemplo em São Paulo, na Av. Paulista com Alameda Ministro Rocha Azevedo (Foto: Google)

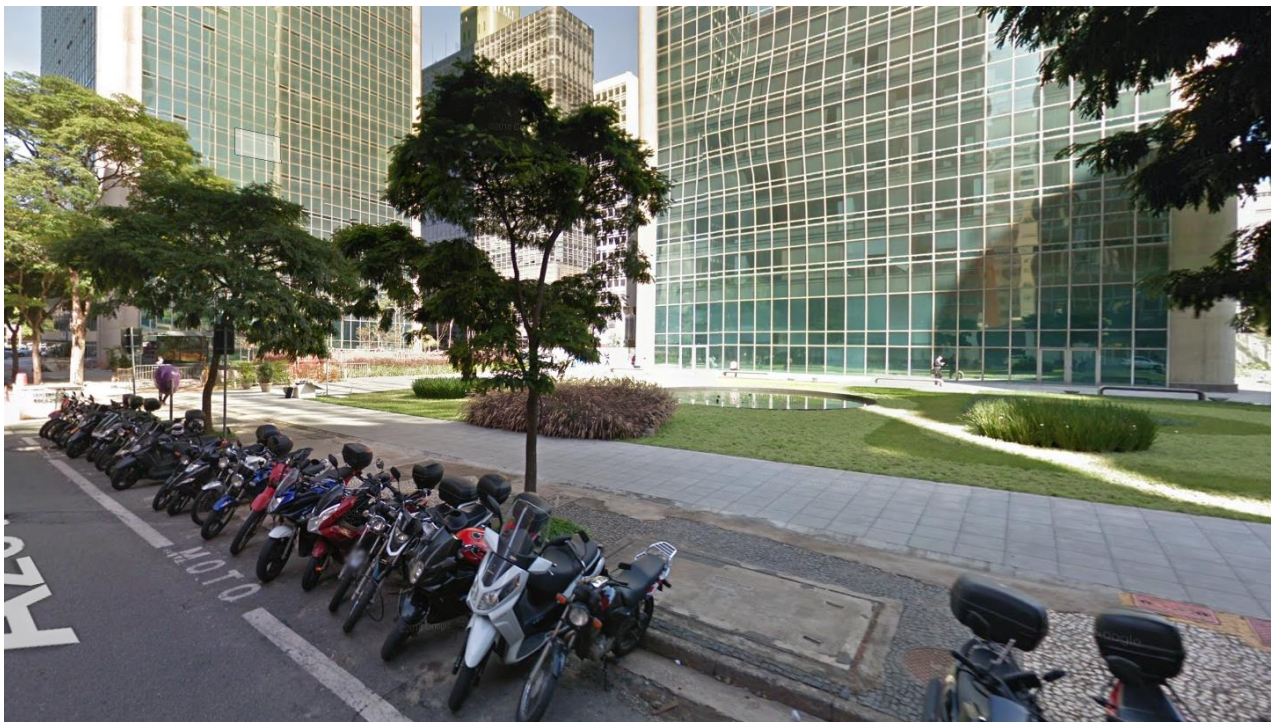


Figura 9 - Vista do térreo da Alameda Ministro Rocha Azevedo, em São Paulo (Foto: Google)

#### **2.4 – Sombreamento das áreas de circulação ativa**

Dentro da ótica de estímulo ao modal ativo, a arborização é fundamental para criar conforto no caminhar ou no deslocamento por meio de bicicletas, patins, patinetes e de vários outros modos. Com esse estímulo, as ruas se tornam mais ocupadas por pessoas, aumentando a sensação de segurança.

Além disso, abre novos horizontes para áreas onde o cidadão pode deixar seu veículo – no caso de uso de transporte motorizado – haja vista que não precisará caminhar ao sol. Também é um vetor de estímulo ao uso do transporte público, pois torna agravável a caminhada entre a parada do transporte coletivo e o local de destino.

**Exemplo:**



Figura 10 - Rua Jundiá, em Natal (Foto: Google)

**2.5 – Canteiros centrais**

Como forma de permitir a implantação de árvores nas vias, o município pode reverter as áreas de canteiro central para as calçadas, o que permitirá ainda a ampliação da área de caminhada do pedestre.

**Exemplo:**



Figura 11 - Av. Antônio Basílio, próximo a Rua Dr. José Gonçalves (Foto: Google)



Figura 12 - Av. Presidente Bandeira, próximo a Rua São José (Foto: Google)

Os canteiros também podem ser transformados em **praças lineares** para servirem de área de convivência, tornando possível – inclusive – a implantação e regulamentação dos comércios já existentes nessas áreas.



## Exemplo:



Figura 13 - Av. Rui Barbosa, em frente ao TRE (Foto: Google)



Figura 14 - Av. da Chegança (Foto: Google)

### Justificativa – itens 2.1 a 2.5

Tais ações vão facilitar o uso da cidade pelo modal ativo por parte dos cidadãos, aumentando as possibilidades de interação social e econômica da região contemplada, reduzindo a necessidade do uso do veículo individual motorizado e, conseqüentemente, a sobrecarga viária. Também há redução na poluição, o que gera ganhos no meio ambiente e na saúde da população.

### 3 – DAS VIAS – Calçadas sob responsabilidade do Poder Público

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, as vias é a “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”. De acordo com a legislação, a calçada é

parte da via e, se o poder público cuida a parte da via destinada dos veículos automotores, este deve cuidar das calçadas.

Com esta medida, todo projeto viário deve incluir a pavimentação das calçadas, a qual também deve ser mantida pelo poder público, pondo fim a delegação disto aos proprietários dos lotes lindeiros, os quais – muitas vezes – executam as calçadas fora do padrão estabelecido, tornando inviável a acessibilidade universal.

#### **4 – DA APLICABILIDADE DO PLANO DIRETOR**

Em nossa ótica, o Plano Diretor deve ser – em grande medida – autoaplicável, tendo em vista que no Plano atual previa uma série de regulamentações que não se concretizaram e geraram parte dos problemas que existentes atualmente no desenvolvimento urbano da cidade, o que reflete no bem-estar social de nossa população.

Quando forem necessárias regulamentações, sugerimos que sejam dados prazos de até dois anos e estabelecidas sanções que garantam o cumprimento do prazo estabelecido, de forma a evitar o que ocorreu com o atual Plano Diretor.

#### **5 – DA ATUALIZAÇÃO DAS DEMAIS LEGISLAÇÕES**

É de fundamental importância a atualização das legislações relacionadas ao Plano Diretor, como forma de garantir a segurança jurídica ao empreendedor e o correto desenvolvimento das políticas públicas. Tais legislações são o Código de Obras, a Lei do RITUR, as leis ambientais e outras que se fizerem necessárias.

#### **6 – DO ADENSAMENTO**

Com a implantação do disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual prioriza o uso do transporte não motorizado e do transporte público coletivo de passageiros, este Conselho propõe a permissão de maior adensamento em áreas onde existe comércio e serviço consolidado e grande circulação de transporte público coletivo.

Deste modo, temos as seguintes áreas com potencial de adensamento sem prejuízo a mobilidade:

a) Zona Norte:

- Santa Catarina: eixo das avenidas Maranguape, Guadalupe e Florianópolis;
- Soledade: eixo das avenidas Senhor do Bonfim, Salvador e Bahia;
- Panatis: eixo das avenidas Paulistana e Aracaú
- Igapó: eixo das avenidas Tomaz Landim, Fronteiras e João Medeiros Filho

Cabe ressaltar que cerca de 40% das viagens iniciadas na Zona Norte encerram na própria região, mostrando que o morador tem utilizado cada vez mais comércios e serviços instalados na região.

b) Zona Oeste, a Cidade da Esperança e as Quintas como um todo.

c) Zona Leste, o Alecrim, a Cidade Alta, o Barro Vermelho e Lagoa Seca.

d) Quadrilátero central: trecho da Av. Cel. Estevam até a Av. Rui Barbosa e da Av. Capitão-Mor Gouveia até a Av. Bernardo Vieira.

No caso de empreendimentos residenciais nas áreas citadas, sugerimos:

<b>QUADRO DE EXIGÊNCIAS DE VAGAS RESIDENCIAL – Máximo de Vagas</b>	
<b>ÁREA CONSTRUIDA</b>	<b>RELAÇÃO DE VAGAS</b>
DE 15,00 A 30,00 M <sup>2</sup>	Não terá vaga
MAIOR QUE 30,00 M <sup>2</sup> E ATÉ 50,00 M <sup>2</sup>	01 VAGA PARA CADA 02 UNIDADES
MAIOR QUE 50,00 M <sup>2</sup> E ATÉ 150,00 M <sup>2</sup>	01 VAGA POR UNIDADE
MAIOR QUE 150,00 M <sup>2</sup>	02 VAGAS POR UNIDADE

Os empreendimentos que busquem adensamento nos grandes corredores viários – como na Av. Sen. Salgado Filho – devem ser dispensados de possuírem vagas de estacionamento ou implantar uma grande restrição a possibilidade de disponibilizar vagas.

Nas vias especiais de transporte público, ou seja, aquelas que contém grande circulação de linhas, os empreendimentos comerciais e residenciais não possuirão vagas quando:

### **VIAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO –QUADRO DE EXIGÊNCIAS DE VAGAS (PROPOSTA)**

<b>ÁREA CONSTRUIDA</b>	<b>RELAÇÃO DE VAGAS</b>
DE 15,00 A 50,00 M <sup>2</sup>	NÃO TERÁ VAGAS

Acima de 50m<sup>2</sup>, os empreendimentos poderão ter vagas, desde que os acessos ocorram pelas vias transversais e não comprometam o corredor viário de transporte público, quando comprovado em estudo de tráfego.

Dentro da política de adensamento, os empreendimentos de interesse social devem ser construídos em locais onde existam comércios e serviços consolidados e/ou em vias com concentração de transporte público com alta capilaridade, para que este cidadão tenha capacidade de se deslocar com facilidade.

## Exemplos:



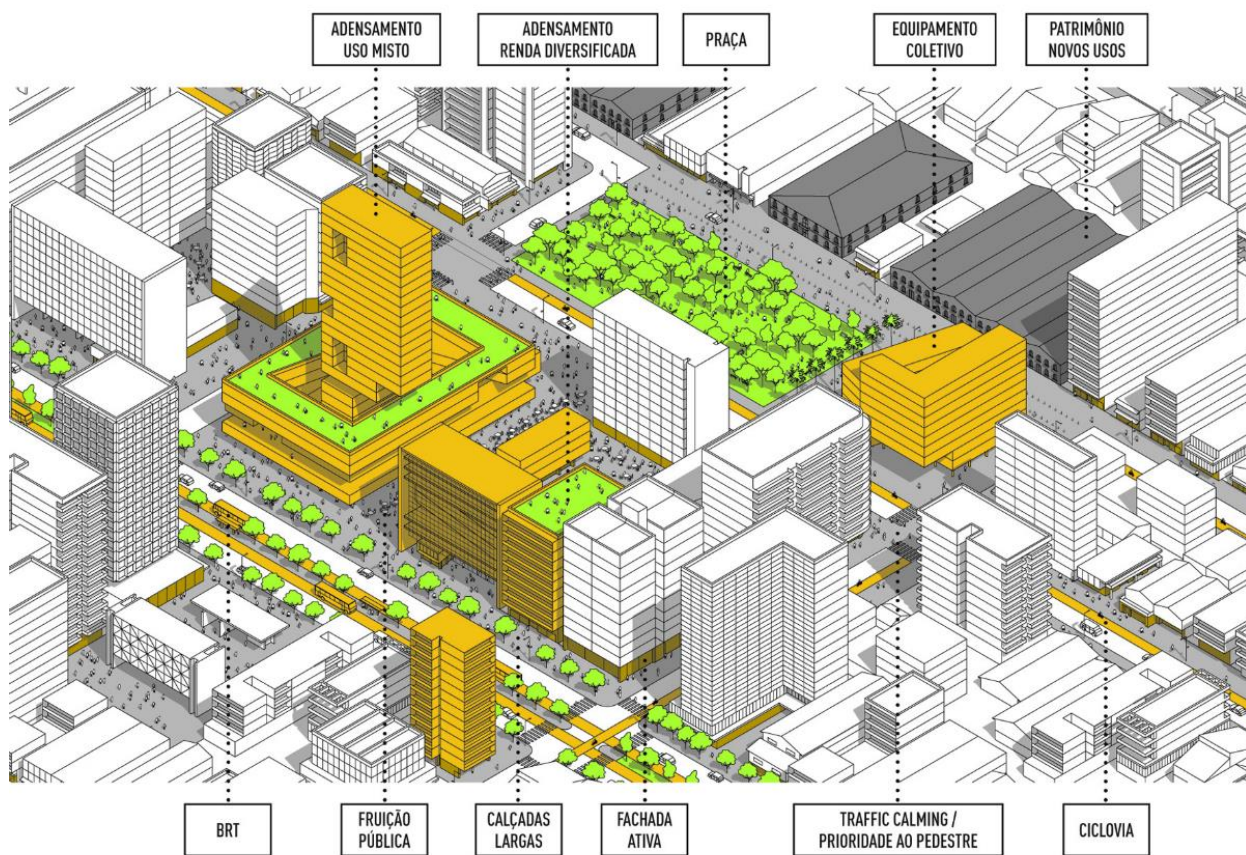
Figura 16 - Exemplo positivo: Residencial São Pedro, na Ribeira, antiga Comunidade do Maruim

Figura 15 - Exemplo negativo: Residencial Vivendas do Planalto, nos Guarapes

Tais restrições tem como objetivo reduzir o movimento pendular, a fim de diminuir os congestionamentos nos corredores de tráfego de acesso a cidade, o que existe hoje devido o espalhamento da mancha urbana para as cidades da Região Metropolitana.

Deste modo, tal adensamento se alinha com as propostas de fachada ativa, uso misto, gentileza urbana e fruição pública, que podem transformar áreas da cidade e trazer de volta moradores que temos perdido.





CARLOS LEITE, URBANISTA | WWW.STUCHILEITE.COM | 2016

Seendo aplicado o aqui exposto, acreditamos que poderemos chegar ao demonstrado na realidade acima, com um urbanismo sustentável.

## 7 – DE OUTRAS CONTRIBUIÇÕES DE CONSELHEIROS

Revisar a hierarquia viária da cidade, delegando esta função ao Poder Executivo por meio de Decreto, retirando do Código de Obras.

Criar estacionamentos segmentados para os diversos modais de transporte, como carros, motocicletas, veículos de carga, bicicletas etc.

Implantação do Plano Cicloviário da Cidade do Natal, com integração ao sistema do Campus Universitário da UFRN.

Natal, 14 de janeiro de 2020

Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana - CMTMU