

Capítulo 5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O trabalho realizado, comparou, na etapa de geração de viagens, taxas de geração de viagens do ITE e da CET/SP – Projeto Amuzo.

O Projeto Amuzo utiliza apenas 7 taxas de geração de viagens, enquanto que o ITE considera mais de cem taxas diferentes. Enquanto as taxas do ITE referem-se à faixa de uma hora, as do Amuzo são taxas para 2 horas.

O uso de um maior número de taxas identifica melhor o gerador de tráfego. Por exemplo, duas indústrias de mesmo tamanho, com atividades diferentes, certamente gerarão número de viagens veiculares diferentes. Isto significa que, quanto maior o número de tipos de uso de solo, maior tendência haverá de se determinar uma geração de viagem mais próxima da real. Isto ficou verificado no Capítulo 4 anterior, em que as taxas do ITE forneceram resultados melhores que as do Projeto Amuzo.

Todavia, para aplicar as taxas do ITE, é necessário realizar pesquisas de campo para complementar as informações existentes no Cadastro do IPTU (número de leitos hospitalares, cadeiras em restaurantes, etc.), conforme foi visto no item 4.2.1 do Capítulo 4. As taxas do Projeto Amuzo têm suficiência no cadastro técnico do IPTU (área construída).

Verificou-se que ajustes realizados nas taxas de viagens reduziram o erro médio quadrático, tanto o relativo como o absoluto, o que faz concluir que pesquisas devem ser desenvolvidas para aferição das taxas de viagens de ambas as metodologias.

Na etapa de distribuição de viagens, o trabalho utilizou duas funções de impedância (função gama e função exponencial). A função gama exigiu a desagregação por motivos de viagens, enquanto que a função exponencial utiliza viagens totais.

Como o elemento final de comparação foi o fluxo alocado contra o fluxo verificado, os fluxos desagregados por motivo foram somados. A função exponencial conduziu a melhores resultados.

Na etapa de alocação de tráfego, verificou-se que as velocidades indicadas pelo NCHRP 365 conduziram a melhores resultados que as velocidades indicadas pelo NCHRP 387

O objetivo principal da elaboração da presente dissertação, foi o de se encontrar uma forma alternativa de planejamento de transportes que não dependesse da realização de pesquisas domiciliares, trabalho esse, demorado e oneroso.

A verificação da validade desse trabalho consistiu da comparação de fluxos alocados e observados no ano base, isto é, desde que o método proposto obtivesse um fluxo próximo do observado, ele seria um método válido, com as restrições identificadas. Evidentemente, que a fixação de uma margem de diferença entre fluxos alocados com os observados seria praticamente impossível, de sorte que o julgamento da validade ou não do processo fica a critério de cada

técnico que venha a analisar os resultados encontrados. O autor deste trabalho acredita que a sistemática aqui desenvolvida pode ser aplicada em uma área urbanizada; que os ajustamentos de taxas de geração de viagens, realizados com pesquisas localizadas, podem levar a resultados satisfatórios de Planejamento.

Pesquisas futuras deverão ser desenvolvidas para se determinar taxas de geração de viagens, bem como os percentuais de “entra & sai”.

O processo utilizado na presente dissertação faz a repartição das viagens por motivo (trabalho, compras, etc.) considerando-se os percentuais sobre o total de viagens, percentuais esses da Tabela 3.8 do Capítulo 3, que indica serem as viagens com base residencial, motivo não trabalho, de 57%. Esse percentual, na verdade, como comentado anteriormente, refere-se à distribuição diária e que foi utilizada na presente dissertação, por falta de outro dado mais específico. Porém, para o horário de 7-8 horas considerado, as ponderações sugerem que esse percentual deve ser melhor estudado. Pesquisas futuras devem ser desenvolvidas para que tal distribuição possa ser efetuada dentro de uma realidade brasileira.

Foram testados, na aplicação prática do presente trabalho, os parâmetros λ ($=0,057$ e $0,178$) da função de impedância utilizada na distribuição de viagens, respectivamente, o menor e o maior valor da tabela de Sanches, para verificar a variação que ocorre no resultado. Verificou-se que a escolha da cidade tipo para ser adotado para transferência de parâmetros é um trabalho importante, porém, observe-se que o trabalho de Sanches foi realizado em 1987 e os parâmetros foram definidos para as cidades dentro das características que as mesmas apresentavam naquela época. Portanto, na escolha da cidade tipo, é necessário lembrar-se das características das mesmas naquela época e não as características que apresentam hoje. Nesse sentido, a cidade de Caxias do Sul/RS em 1987 apresentava características muito diferentes de Alphaville hoje.

Normalmente, o Planejamento de Transportes desperta interesse nos dirigentes das diversas cidades quando os mesmos começam a se preocupar com os congestionamentos nas vias, e encontram nessa ferramenta, uma forma de solucionar esse problema, ou de evitá-lo.

A identificação dos fluxos na rede viária nos diversos anos da situação futura, pode mostrar o retrato de que será o sistema viário realizando-se, ou não, investimentos.

Assim sendo, a maior aplicação do Planejamento de Transportes acaba restringindo-se à determinação de fluxos de tráfego, atual e futuro.