



ETAPA 03-D

DEFINIÇÃO ATIVIDADES BÁSICAS E FUNDAMENTAIS DO PLANO DE MOBILIDADE, SUGERINDO OS SEGUINTE ASPECTOS METODOLÓGICOS A SEREM CONSIDERADOS NA FORMULAÇÃO DO PLANO DE TRABALHO, RELATIVAS AOS ESTUDOS E PROPOSIÇÕES

Dando andamento aos trabalhos de desenvolvimento do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, em cumprimento ao cronograma de atividades propostas divididas em etapas do processo, o servidor Sr. Eduardo Silveira de Oliveira – Oficial Administrativo, Graduado em Gestão de Trânsito com registro no CRA/RS nº TE-003235/O, designado através da Portaria nº 14.901 de 16/08/2022, vem apresentar os resultados dos estudos da Etapa 03-D que abrange a definição atividades básicas e fundamentais do Plano de Mobilidade, sugerindo os seguintes aspectos metodológicos a serem considerados na formulação do plano de trabalho, relativas aos estudos e proposições, onde já podemos ter uma breve leitura com base nas informações obtidas.

Na etapa anterior, denominada como Etapa 03-C, buscamos traçar a definição das atividades relativas ao diagnóstico e prognóstico, de modo a estabelecer a obtenção de informações necessárias para elaboração do PLANMOB, onde podemos estabelecer algumas diretrizes, como:

- a) Dentro do desenvolvimento do PLANMOB, observamos que os relatórios apresentados pretendem ser mais uma ferramenta de apoio aos projetos de engenharia de tráfego, sendo um instrumento para transferir os conceitos e diretrizes a serem adotados. Verificamos que o sistema viário, popularmente apreendido como a rua, em sua extensão completa de lote a lote deve cumprir muitas funções: mobilidade, infraestrutura, ambiência. Do micro ao macro, cada ponto das vias e cada metro quadrado de calçada devem ser vistos também como parte de um todo: infraestrutura com corredores verdes*

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO

2

e cinzas integrados, que abastecem, servem e restabelecem a conexão da cidade com as pessoas e com a natureza;

- b) A configuração em rede torna as vias urbanas nosso espaço público em essência, pois é por onde circulamos e onde implantamos os sistemas de infraestrutura, experimentamos trocas sociais e o convívio em sociedade, realizamos as necessárias atividades cotidianas, ou seja, um local em que podemos simplesmente estar. Para isso, seu projeto precisa contemplar as devidas funções;*
- c) A busca das soluções eficientes para resolver problemas de mobilidade urbana, podem buscar alternativas na estrutura viária existente, sem haver necessidade de investimento na construção de novas vias e sim aproveitando a possibilidade com o devido estudo de viabilidade de implantação de sistemas de trânsito que garantam melhor fluidez absorvendo a frota domiciliada existente, sem esquecer de prever a frota transitória de passagem não domiciliada.*

Considerando os levantamentos realizados definimos o cumprimento de funções na elaboração de projetos de mobilidade urbana como: mobilidade, infraestrutura e ambiência, avaliando os aspectos que influenciam direta e indiretamente, nos estudos realizados previamente o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de São Jerônimo, onde analisamos cada um destes fatores, conforme segue:

- a) Evolução do crescimento da frota*
- b) Infraestrutura viária existente*
- c) Transporte público por modos coletivos e individuais*
- d) Gestão da mobilidade urbana*
- e) Política urbana estabelecidas no plano diretor*
- f) Crescimento urbano e das áreas de expansão populacional*
- g) Empreendimentos na área de comércio, serviços e indústria*
- h) Projetos do município, governo estadual e federal*
- i) Análise dos problemas de segurança de trânsito.*

Após diagnosticado cada um dos fatores que influenciam o ambiente da mobilidade urbana, podemos estabelecer um diagnóstico prévio geral, ao qual deverá

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO

3

ser detalhado em cada uma das regiões da cidade em particular, especialmente as regiões com infraestrutura urbana precária, porém já podemos traçar algumas diretrizes que poderão ser colocadas em prática, de forma sincronizada com os estudos realizados, onde observamos:

- a) Que a dinâmica evolutiva da frota, necessita de monitoramento periódico e continuado a cada período de 03 (três) meses, servindo de base para tomada de decisão e traçando o planejamento de metas para os anos 2030 e 2040;*
- b) A malha viária existente, necessita ser adequada, com a implantação de sistemas binários de trânsito, viabilizando a regulamentação de ciclofaixas, possibilitando a obtenção de ruas completas, onde também se demonstra viável a implantação de rotatórias, organizando o trânsito nos cruzamentos onde há maior risco de colisões;*
- c) Avaliando o transporte público por modos coletivos e individuais, percebemos que o transporte coletivo não se demonstra eficiente, ao qual a maior demanda de passageiros está migrando para o transporte por aplicativos, buscando atributos como: comodidade, agilidade, conforto, segurança e praticidade;*
- d) Quanto a estrutura administrativa do órgão executivo de trânsito municipal, percebemos a necessidade de uma melhor estruturação a nível de Coordenadoria ou Secretaria, e também dispor de recursos necessários para dar conta da demanda de manutenção da sinalização existente na malha viária do Município, possibilitando a capacidade de suficiência para implementação de políticas que visem a segurança no trânsito;*
- e) Referente as políticas estabelecidas no Plano Diretor, verificamos que este traz definições estratégicas e genéricas sobre as ações voltadas a mobilidade urbana, onde haverá necessidade de definições específicas no Plano de Mobilidade Urbana, priorizando a concepção de ruas completas, estabelecendo os gabaritos de largura viária, sua característica hierárquica e utilização do espaço público da via;*
- f) Quanto ao crescimento e expansão populacional, não existem definições clara que estabeleçam questões como projetos de malha viária que atendam essa demanda, fazendo com que haja necessidade que estas definições de diretrizes estejam claramente estabelecidas no Plano de Mobilidade Urbana;*
- g) Referente ao surgimento de empreendimentos, deverá ser incluído como procedimento o estudo de impacto de vizinhança, que deverá ser*

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO

4

submetido ao órgão municipal de trânsito para analisar e propor soluções que minimizem os efeitos da dinâmica e necessidade de locomoção das pessoas;

- h) Verificamos a necessidade de que projetos de obras do município, governo estadual e federal, também necessitem de uma análise de impacto no entorno e na malha viária do Município;*
- i) Quanto aos problemas de trânsito existentes, poderão ser tratados estrategicamente a curto prazo de forma imediata, minimizando os transtornos diagnosticados, podendo ser adotadas medidas simples e eficazes como ações de mobilidade urbana com a utilização de técnica de sinalização táctica, que além de haver baixo custo de investimento, proporcionam concordâncias nos projetos de engenharia de tráfego, buscando sempre a eficiência e segurança viária.*

Observamos nos levantamentos realizados que a infraestrutura viária necessita de intervenções urgentes e necessárias, de modo a adequar a malha viária às disposições legais vigentes, especialmente no que diz respeito a sinalização viária e ao gabarito de largura das vias, que em algumas situações consideráveis, não há possibilidade de fluxos opostos sem riscos à segurança viária, onde deverão ser adotados padrões de regulamentação com base da hierarquia viária e potencial utilização das vias.

Para chegarmos até este ponto do trabalho de desenvolvimento do PLANMOB, inicialmente propomos um cronograma de atividades para organizar e definir a metodologia utilizada, onde utilizamos inicialmente as fontes primárias, associando com obtenção de dados diretamente em levantamento de campo, confrontando com levantamentos em fontes secundárias que são os dados disponíveis em documentos, bibliografia e base estatística.

Houve a realização de inventário da infraestrutura viária, com atenção para as condições das calçadas e travessias, o inventário das condições de segurança de trânsito, sinalização viária e dimensões das vias, a identificação das demandas de transporte na zona rural, aplicação de pesquisas por amostragem dos ciclistas sobre o uso da bicicleta, incluindo origens e destinos, rotas e problemas enfrentados e aplicação de pesquisas de contagem volumétrica de tráfego nos principais locais pré-identificados.

Promovemos a elaboração de mapas temáticos da cidade com as informações obtidas segundo características homogêneas, como tipo de ocupação, perfil

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO

5

social e econômico da população, dados de origem e de destino, a produção de mapa que represente a hierarquia viária atual e elaboração preliminar de orientações para concepção de projetos que visem atender demandas urgentes de estruturação de vias que necessitam de ações para melhorar a fluidez viária.

Portanto, dando por concluída esta Etapa 03-D do cronograma proposto, acreditando que definimos as atividades básicas e fundamentais do PLANMOB, considerados na formulação do plano de trabalho, relativas aos estudos e proposições, na sequência dos trabalhos daremos continuidade ao desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, ao qual iremos desenvolver a Etapa 04-A, que irá abordar a realização de atividades como seminários, reuniões de diálogo com a sociedade, oficinas temáticas, consulta pública por meio de canal digital e apresentação em audiência pública, de maneira que será criada uma agenda com a definição das datas, horários, eventos e locais. Devemos observar a importância de realização das atividades propostas, trazendo a sociedade para contribuir democraticamente para um ambiente urbano mais seguro.

Sem mais, este é o breve relatório de acordo com o cronograma de atividades proposto.

São Jerônimo, 30 de Novembro de 2022.

Eduardo Silveira de Oliveira
Oficial Administrativo - 4168
Tecnólogo em Processos Gerenciais com
Complementação em Gestão de Trânsito
Registro CRA/RS nº TE-003235/O