

ESTUDO BÁSICO DE DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL

Mobilidade, Infraestrutura e
Transporte

Tema:

MOBILIDADE URBANA



CREA-PR
Conselho Regional de Engenharia
e Agronomia do Paraná



ENTIDADES DE CLASSE DA REGIONAL PATO BRANCO





Os estudos básicos são elaborados pelas Entidades de Classe ligadas ao Sistema Confea/Crea/Mútua e tem como finalidade orientar os partidos políticos, candidatos, gestores públicos, autoridades e lideranças municipais acerca das ideias e soluções da engenharia, agronomia e geociências para o desenvolvimento sustentável dos municípios.

1 – TÍTULO

Mobilidade Urbana na Cidade de Francisco Beltrão - PR

2 – MUNICÍPIO

Francisco Beltrão - PR

3 – PROBLEMA / JUSTIFICATIVA

O significativo crescimento econômico e populacional combinado à falta de planejamento espacial visando a mobilidade urbana tem gerado um impacto no sistema viário dos centros urbanos, provocando conflitos entre os diferentes modos de transporte habituais de uma cidade.

Agregado a isto, a falta de regulamentação ou a efetiva fiscalização das normas vigentes relativas a fatores direta ou indiretamente ligados às diversas faces da mobilidade urbana, como estacionamento rotativo, cumprimento de horário de carga e descarga, existência de ciclovias interligadas, a falta de padronização nos passeios públicos e ainda a permissividade na existência de passeios públicos mal conservados e sem condições de acessibilidade, a prática de intervenções em vias sem o devido amparo técnico agravam a situação de mobilidade em toda a área urbana.

Na busca da inclusão social, observa-se a necessidade de ações que possibilitem a integração do conjunto de formas das pessoas se locomoverem visando a garantia de satisfação da população, no acesso a área urbana.



4 – OBJETIVO

Transformar o espaço público urbano de forma que possibilite a todas as pessoas, independente de sua condição social, econômica e física, mobilidade de forma igualitária.

5 – PÚBLICO ALVO

Todos as pessoas que transitam e utilizam de alguma forma a malha urbana.

6 – ORGÃO RESPONSÁVEL

Administração Municipal.

7 – TIPO

Implantar um comitê gestor que coordene e viabilize o programa a fim de alcançar o avanço urbanístico almejado na área do plano municipal de mobilidade urbana, com cronograma de implantação gradativo, para:

- Manter e atualizar projeto técnico de calçada padrão de acordo com as necessidades e peculiaridades de cada região dentro do perímetro urbano a fim de proporcionar a aplicabilidade do projeto, baseando-se no desenho universal;
- Manter projeto técnico de mobilidade viária de acordo com as necessidades e peculiaridades de cada região dentro do perímetro urbano a fim de proporcionar a aplicabilidade do projeto, baseando-se no desenho universal;
- Manter atualizado projeto de Iluminação Pública que objetive melhoria significativa em toda a malha urbana já consolidada;
- Manter projeto técnico de arborização urbana e viabilizar sua efetiva implantação e manutenção através de fiscalização contínua;
- Propugnar por Lei de Parcelamento do Solo quanto à infraestrutura entregue pelo Loteador para que a qualidade da iluminação siga os critérios utilizados nas demais áreas contempladas no projeto de iluminação pública citado no item anterior;
- Subsidiar debates sobre Lei Municipal sobre Estacionamento na área central da cidade;
- Regulamentar e viabilizar a efetiva fiscalização de horário de carga e descarga;
- Viabilizar uma melhor mobilidade viária na cidade a fim de ter corredores de acesso a todos os pontos chaves para viaturas e ambulâncias possam se deslocar,



chegando rapidamente, sem se preocupar com paradas obrigatórias ou entroncamentos;

- Executar a efetiva fiscalização através de todos os órgãos públicos responsáveis para que o Uso e a Ocupação do Solo favoreça a ordenação integrada entre os modais urbanos garantindo o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece, não priorizando apenas o meio de locomoção através de veículos;
- Aprimorar sistema de monitoramento por câmeras de vigilância em pontos de conflito como rótulas, semáforos, travessias elevadas e demais cruzamentos que necessitem.

8 – HORIZONTE TEMPORAL

Início de implantação através da organização do programa e contratação dos técnicos no primeiro semestre de 2020;

Apresentação de propostas relativas aos projetos técnicos de engenharia e arquitetura e dos projetos de leis às instituições parceiras ao programa no segundo semestre de 2020;


Apresentação final dos projetos técnicos no primeiro semestre de 2021;

Apresentação final dos projetos de leis ou regulamentações no primeiro semestre de 2021;

Início da implementação através da execução e/ou fiscalização no segundo semestre de 2021.

9 – ESTRATÉGIA DE IMPLEMENTAÇÃO

- Construir o programa de forma participativa para que a comunidade organizada e individual se sinta envolvida e responsável pelo programa;
- Ampliar e qualificar o quadro de fiscais municipais nas áreas relativas ao uso e ocupação do solo e posturas municipais.
- Manter atualizada a regulamentação do Estacionamento Rotativo e do horário de carga e descarga;
- Contratar técnico responsável na área de engenharia de trânsito para atender a demanda junto ao Município nos Programas em Segurança e Trânsito;

- 
- Promover campanha em parceria com entidades privadas e públicas em prol da conscientização da necessidade e do direito de mobilidade urbana para todos, independentemente de seu meio de locomoção;

10 – VALOR ESTIMADO DE ORÇAMENTO DA PROPOSTA – POSSÍVEIS FONTES DE RECURSOS

O custo estimado para realização do programa corresponde basicamente na alocação, por parte da administração pública municipal, de profissionais da área de Engenharia para trabalhar no desenvolvimento de projetos técnicos, suporte técnico para elaboração de legislação, acompanhamento na evolução dos trabalhos e fiscalização das obras.

Com a elaboração dos projetos técnicos de intervenção na infraestrutura viária da Cidade, será possível orçar o custo da execução de cada etapa da obra, e com isso, identificar fontes passíveis de captação de recursos, como o governo Federal e o governo Estadual.

11 – INDICADORES

Diante do crescimento populacional das últimas décadas, a malha viária da cidade necessita de adequações no sentido de organização do trânsito, objetivando a fluidez aliado ao conforto e segurança.

O grande número de trabalhadores nas mais diversas empresas instaladas no município, junto com os estudantes das várias instituições de ensino geram horários de picos de movimento que necessitam atenção especial.

É necessário realizar adequação nas calçadas para atender a população que apresenta dificuldade de locomoção, permanente ou temporário, como é o caso de gestantes, idosos, carrinhos de bebês etc.

O número de veículos que transitam nas ruas cresce diariamente, sendo que as bicicletas e o transporte coletivo estão perdendo espaço.



12 - RESPONSÁVEIS

Autoridades municipais, órgãos da sociedade civil municipal com apoio e técnica dos Profissionais vinculados a Associação de Engenheiros.

13 – AUTORIA E AGRADECIMENTOS

Material adaptado de original com autoria da Associação Regional dos Engenheiros e Arquitetos de Marechal Cândido Rondon.

Agradecimento aos Profissionais de nossa Inspetoria, das mais diversas modalidades, que atuam arduamente para atender a sociedade na concretização de seus sonhos, com a devida técnica e ética, caminhando em conjunto na busca de uma cidade cada vez melhor para nossas vidas e futuras gerações.

14 – REFERÊNCIAS

Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU)

Plano Plurianual (PPA)

Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO)

Lei Orçamentária Anual (LOA)