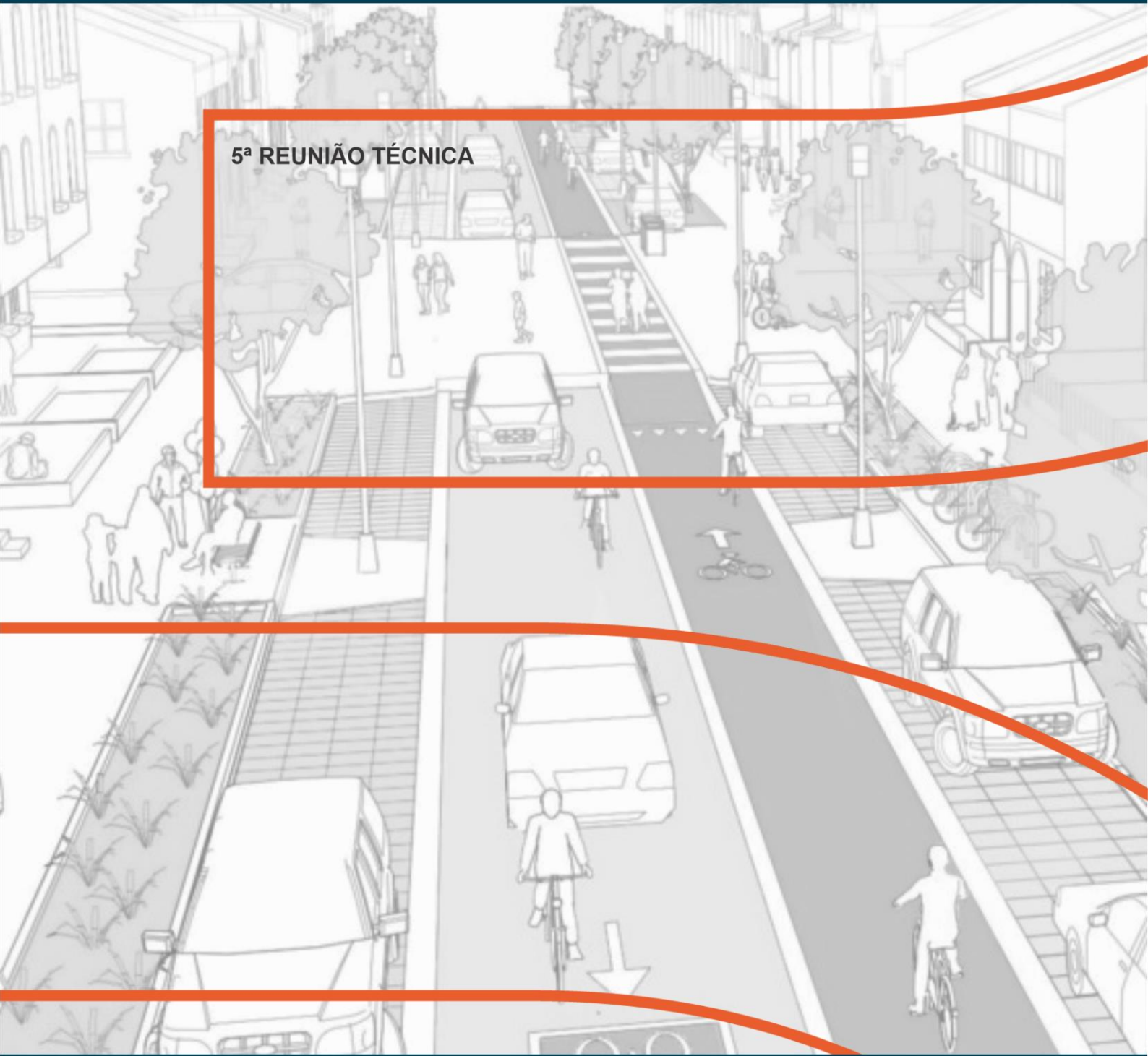


PLANO DE MOBILIDADE DE CAMBARÁ - PR

An architectural line drawing of a city street scene. The street has multiple lanes for cars, a dedicated bicycle lane with a white arrow and a bicycle symbol on the pavement, and sidewalks with trees and pedestrians. A red rectangular box highlights a specific section of the street, labeled '5ª REUNIÃO TÉCNICA'. The drawing is in a light gray tone, with the red box and text providing a focal point.

5ª REUNIÃO TÉCNICA

SETEMBRO 2023

No dia 29 de setembro de 2023 (sexta-feira), realizou-se a 5ª Reunião Técnica do Plano de Mobilidade do Município de Cambará, na qual foram apresentados os temas, propostas e apêndices do plano.

Representando a empresa responsável técnica pela elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, Marchesini Serviços de Engenharia e Projetos LTDA, estava presente a engenheira Bárbara Andrea Marchesini. A engenheira aborda inicialmente o resumo realizado referente ao município de Cambará, no qual são inseridas informações sobre limites municipais e ligações entre BR's e PR's, uma vez que são as principais vias de acesso ao perímetro urbano. Em continuidade, cita a quantidade populacional, ausência de distritos, escolaridade, composição familiar e produto interno bruto (PIB), esse último com variada diversidade econômica, pois é composto de indústrias de alimentos, metalúrgicas e participação significativa da agropecuária.

Quanto a mobilidade urbana, cita-se inicialmente a frota de 18.709 veículos no município e sua estimativa em 10 anos é de 24.649 veículos, de acordo com dados de progressão da frota. No município não há transporte coletivo, possuindo somente terminal para transporte rodoviário intermunicipal e interestadual. Em pesquisa realizada de Origem/Destino (O/D), percebe-se que as viagens no município ocorrem principalmente para a área central e industrial.

Por seguinte, são abordadas as diretrizes e propostas do Plano de Mobilidade de Cambará elaboradas em conjunto com a comissão gestora de mobilidade do município, atendendo normativas ambientais, institucionais, legais e econômico-financeiras. A engenheira Bárbara elenca os 14 (quatorze) temas do Plano de Mobilidade, são eles: **plano de hierarquia viária; fortalecimento do órgão gestor; educação para o trânsito para redução de acidentes; gestão da infraestrutura viária; polos geradores de tráfego; plano de gestão da sinalização; plano de melhorias para as áreas rurais; plano de estacionamento; plano de fiscalização; plano de transporte de cargas; plano de transporte individual; plano de transporte coletivo; plano de melhoria para pedestres e plano de melhoria para ciclistas.**

Do plano de hierarquia viária são abordados as definições e classificações viárias de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sucede com informações referentes as características da hierarquia do município, como a inexistência de vias arteriais. O processo de hierarquização é fundamental para compatibilização de mapas de transporte coletivo.

A engenheira Bárbara aborda o fortalecimento do órgão gestor que prevê a necessidade da criação de novas secretarias para que os setores trabalhem de forma eficiente e enfatiza que o processo de municipalização é fundamental para que o município obtenha maior autonomia e possa gerir o seu próprio trânsito. Como consequência, deverá haver um setor responsável por questões do trânsito municipal.

Quanto a educação no trânsito, esta se encarrega pela adequação da sinalização vertical e horizontal em consonância ao Plano de Mobilidade Urbana e medidas educativas para o tráfego. A fiscalização compreende uma equipe devidamente uniformizada para supervisionamento do trânsito de acordo com as normativas legais, aplicando sanções e multas afim de coibir a prática de infrações.

Referente a gestão da infraestrutura viária entende-se como um espaço público de circulação de pessoas, nesse espaço também se enquadram os serviços urbanos de água, energia, esgoto e coleta de lixo. É fundamental que o município proporcione a trafegabilidade no tecido urbano, com vias pavimentadas e manutenção necessária de locomobilidade. Já a sinalização viária se incumbe da instalação e manutenção da sinalização horizontal e vertical, nesse caso, sendo realizado por empresa terceirizada.

Os polos geradores de tráfego são edificações que produzem um grande número de viagens ao longo do dia provocando impacto viária que possam comprometer a mobilidade da malha urbana. Nesse processo, cabe avaliar, notificar a necessidade da elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) ao referido empreendimento, todo custo advindo de medidas mitigadoras e compensatórias são de responsabilidade do proprietário da edificação.

A sinalização viária do município apresenta irregularidades na padronização e conservação, desse modo, vê-se a necessidade de adequação da sinalização vertical e horizontal, ao que se refere a sinalização horizontal destacam-se inadequações de faixas elevadas e lombadas do município.

Do plano de melhorias das áreas rurais cita-se a elaboração do processo de georreferenciamento para mapeamento de áreas urbanas e rurais, bem como o processo de sinalização e manutenção das vias. Logo a seguir, a engenheira Bárbara discorre sobre o plano de estacionamento que apresenta de forma geral uma alta taxa de rotativa e baixa permanência, sendo assim, não se justifica a implantação de estacionamento rotativo. Entretanto, percebe-se a necessidade da adequação de vagas para pessoas com deficiência (PCD) e idosos, pois não atendem as quantidades previstas, de respectivamente, 2% e 5%.

O plano de transporte de carga agiliza o trâmite de logística de mercadorias, de forma eficaz evitando a escassez de produtos, porém não há legislação que prevê a área de circulação e horários definidos para realização dessa atividade. Desse modo, foram definidos horários de circulação de veículos de carga, com exceção para veículos de até 7 toneladas em horário comercial.

Nesta etapa, a engenheira Bárbara passa a fala para a arquitetura e urbanista Natália Contiero Mello que aborda sobre o plano de transporte individual, elencando a necessidade de regulamentação do mototáxi e motofrete, bem como o processo de fiscalização, em continuidade, discorre sobre o plano de transporte coletivo e a necessidade de inserção de pontos de ônibus em conformidade com os itinerários previstos para o transporte coletivo no município de Cambará.

Os planos de melhorias para pedestres e o de ciclistas foram abordados brevemente, a engenheira Bárbara salienta a importância das adequações em calçadas e que as normativas e padronização de calçadas estão previstos no manual de implantação de calçadas, bem como pequenos ajustes geométricos. Quanto as melhorias para ciclistas, foram expostas as previsões a curto, médio

e longo prazo para ciclovias disposto no apêndice do Plano de Mobilidade de Cambará.

Nas considerações finais são apresentadas as tabelas de ações e valores, seccionadas em curto, médio e longo prazo. Por fim, são realizados questionamentos acerca dos temas e ações do Plano de Mobilidade de Cambará.



Eng^a Barbara Andrea Marchesini
Responsável Técnica
CREA/PR 72043/D

Anexo 1 – Lista de Presença

LISTA DE PRESENÇA

Camborá, 29 de setembro de 2023

referente ao Plano de Mobilidade Urbana do
Município de Camborá PR.

	NOME	ASSINATURA	ORGÃO/ENTIDADE/EMPRESA
1	Adriano Roberto Boas	[Assinatura]	Infraestrutura
2	Marcelo de Encarnação	[Assinatura]	Secretaria de Infraestrutura
3	Graciele Vinícius de Oliveira	[Assinatura]	Sec. Finanças
4	Beatriz Ayumi Sakamoto	[Assinatura]	Sec. de Planejamento
5	JOÃO PAULO PETRECHI	[Assinatura]	PROCURADORIA
6	Adão de Souza	[Assinatura]	Secretaria Financeira
7	Josnei Vilas Boas	[Assinatura]	Sec. Mun. Planejamento
8	Anderson Juhlth	[Assinatura]	Sec. de Infraestrutura
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			
29			

Anexo 2 – Imagens

