

Pouca participação e muitas dúvidas sobre Plano de Mobilidade Urbana

Por **Guilherme Baptista** - 07/11/2023 às 21:59. Atualizado às 09:27.



Poucas pessoas estiveram presentes na audiência pública na Câmara de Vereadores

MAIOR resistência é quanto à retirada do estacionamento no centro

Com apenas vinte pessoas no plenário da Câmara de Vereadores, o projeto de Plano de Mobilidade Urbana de Montenegro foi apresentado na noite da última segunda-feira, 6. Apesar da fraca participação, muitos foram os questionamentos da platéia, principalmente no que diz respeito a algumas mudanças sugeridas no trânsito da cidade.

A arquiteta e urbanista Amanda Andrade, da Líder Engenharia & Gestão de Cidades, contratada pela Prefeitura mediante processo de licitação, fez a apresentação do plano, de forma resumida, já que todo o projeto possui mais de 600 páginas. “Já fizemos todos os processos e estamos em fase de aprovação do plano de mobilidade”, disse, sobre o projeto ter passado pelas análises da Prefeitura e dos Conselhos Municipais de Trânsito e do Plano Diretor. Sobre a Líder Engenharia & Gestão de Cidades, disse que a empresa é sediada em Ribeirão Preto (São Paulo) e desenvolve trabalhos de planejamento urbano, plano diretor e ambiental, atuando atualmente em 21 estados e mais de cem municípios. No Rio Grande do Sul está atuando atualmente em seis cidades.

O objetivo da audiência pública na Câmara foi de apresentar o diagnóstico, com base em pesquisas e levantamento de dados realizados por mais de um ano, resultando em análise e prognóstico com propostas de intervenções para a cidade. O projeto foi produzido a partir de sugestões colhidas junto à comunidade, conselhos municipais e avaliações técnicas. Com a realização da audiência pública, entra em sua última fase.

disponibilizado um questionário online. Ainda podem ser encaminhadas mais sugestões. “Foi apresentado um esboço. Ainda terão mais etapas. Poderão ter mais sugestões e mudanças”, diz Rafael. Só depois o projeto deverá ser encaminhado para a Câmara para ser analisado e votado pelos vereadores.

Poucos usam ônibus e bicicleta

Através do levantamento, apresentado pela empresa Líder, foi falado inicialmente que a maior densidade populacional de Montenegro está na área central e na Grande Timbaúva. Também foram pesquisadas legislações municipais, como o plano diretor, que está passando por revisão, assim como o sistema viário e o parcelamento e uso do solo. Quanto à frota de veículos, o levantamento apontou que em média as famílias têm mais de um carro. No ano passado a frota era de 50.558 veículos, resultando numa taxa de motorização de 0,76 veículos por habitante ou 1,30 habitantes por veículo. “Isso é grave. Daqui a pouco não terá mais espaço nas vias”, avalia Amanda. E isso já está resultando em dificuldades para estacionamento, devido ao excesso de veículos nas ruas.

Chama também a atenção a baixa adesão ao transporte coletivo, com apenas 12% dos habitantes utilizando ônibus para se deslocar ao trabalho, escola e outras atividades. O motivo, de acordo com a pesquisa, seria a falta de horários de linha (36%), valor da tarifa (17%) e má qualidade dos ônibus (11%). Por isso a maioria das pessoas prefere se deslocar de carro (31%) ou até mesmo a pé (24%). Também foi notada a pouca utilização de bicicletas (7%) e sobre isso a pesquisa na comunidade aponta como motivos a falta de segurança (26%) e de infraestrutura (18%), além da distância dos deslocamentos (9%). Contribui para isso o pouco número de ciclovias, se resumindo aos trechos das Ruas Bruno de Andrade, Fernando Ferrari e BR-470.

Sistema viário

Com relação ao estado das vias urbanas, foi analisado que estão em bom estado. Entretanto, algumas ruas necessitam de manutenção. O mesmo acontece com relação à sinalização, que apresenta alguns trechos em boa situação, mas outros precisam de mais atenção.

Foram analisadas ainda as calçadas e a maior parte está em bom estado, mas algumas necessitam de melhorias. Mais de 40% dos trechos do centro não oferecem qualquer tipo de acessibilidade, como rampas e piso tátil.

No transporte coletivo foi verificada a existência de 14 linhas de ônibus, ligando centro e bairros, mas a maioria dos usuários se manifestou insatisfeita com o serviço. “Era importante as pessoas voltarem a utilizar os ônibus”, considera Amanda. A empresa de ônibus, conforme o levantamento, apontou entre as dificuldades para o transporte coletivo, a quantidade excessiva de quebra-molas, ruas estreitas, falta de terminais e de abrigos em boas condições. Outro ponto analisado foi sobre o transporte de carga, com alto fluxo, inclusive dentro da cidade. “Isso causa problemas”, avalia.

Com a utilização de câmeras de videomonitoramento, foi feita a contagem volumétrica, em diferentes períodos, em janeiro deste ano, no centro e Timbaúva.

Sem estacionamento na Ramiro

No projeto foram incluídas algumas sugestões quanto à sinalização e readequação do sistema viário. A Avenida Júlio Renner (Via II), do bairro Timbaúva, foi uma das vias mais analisadas, devido aos vários acidentes que têm sido palco, inclusive resultando em óbitos. Foi sugerida a proibição de conversões à esquerda e fechamento de travessias como da Rua Licínio Faustino da Silva. Também foram sugeridas rotatórias, tanto na Via II como na Rua Buarque de Macedo, junto aos cruzamentos com as Ruas Alberto Gottselig e Flores da Cunha. “Para que o trânsito possa fluir melhor”, justifica Amanda Andrade.

Ainda foram sugeridas faixas elevadas (quebra-molas), faixas de pedestres e sinaleiras, como na Via II, devido ao excesso de velocidade dos motoristas.



Proposta de deixar a Rua Ramiro Barcelos sem estacionamento de veículos e outras ruas com estacionamento só de um lado gerou críticas de comerciantes

Em termos de alteração dos sentidos das ruas, foram propostas algumas mudanças, devido ao trânsito intenso. Entre as sugestões de alterações de sentido, estão nas ruas Santos Dumont, trecho da Rua Osvaldo Aranha, Fernando Ferrari e Álvaro de Moraes (beira do rio).

“Todas elas viram em sentido único”

Na questão do estacionamento, que gerou mais questionamentos, sendo considerado um dos maiores problemas da cidade, foi proposta uma nova organização. O projeto propõe que em algumas ruas do centro tenha um lado apenas de estacionamento de veículos e em outras a retirada total de vagas para estacionar. “A gente sabe que isso é complicado e vai gerar resistência de comerciantes”, projetou. Sugeriu que em ruas como Capitão Cruz, Buarque de Macedo, José Luiz e Bruno de Andrade tenha apenas uma faixa de estacionamento. E propôs que outras ruas, como Torbjorn Weibull (Timbaúva), Álvaro de Moraes (beira do rio) e a própria Ramiro Barcelos (centro), se tornem vias sem locais de estacionamento. “Para motivar que as pessoas estacionem em outros lugares ou deixem de transitar de carro, passando a se locomover a pé, de bicicleta ou em transporte coletivo. Esse é um dos principais objetivos do plano”, ressaltou Amanda. “Algumas pessoas andam apenas dois quarteirões de carro para sair de casa. Isso tem que mudar”, entende. “A idéia é que as pessoas utilizem menos o transporte privado”, completa.

Outra proposta é de redução da velocidade máxima em algumas ruas do centro, como na Ramiro Barcelos, passando de 40 para 30 Km/h, garantindo mais segurança aos pedestres e ciclistas. E também que tenham mais ciclovias, as quais estejam integradas, motivando a utilização de bicicletas. Foi sugerido ainda maior integração entre as linhas do transporte coletivo, inclusive com criação de faixa preferencial para o tráfego de ônibus. E que em determinados horários tenha alguma restrição de transporte de carga no centro, para não prejudicar o trânsito.

Questionamentos

Entre os participantes da platéia, o primeiro a se manifestar foi o arquiteto Odyr Dupont, o qual considerou que se trata de um processo muito complexo e que dificilmente será implantado nestes moldes. “Precisa muito mais tempo para analisar”, entende.

Já o empresário Marcelo Cardona avalia que é uma proposta com pouca profundidade, questionando também a sua viabilidade. “É um projeto de difícil execução. Faltam soluções mais estruturais e devem ser mais aprofundadas”, considera.

Para João Batista Hoffmeister primeiro deveria ser concluída a revisão do plano diretor, que está em andamento. “Antes disso fica prejudicado”, afirma.

Sandy divorciou-se e agora sabemos porquê

Cash Roadster

Diga adeus a ter que furar o dedo para monitorar sua glicose

Monitor de Saúde

Críticos de cinema chamaram este erro de "imperdoável"

Science 1st

Se junte a mais de 400,000 novos imigrantes qualificados no Canadá!

Canadian Visa Expert

A terrível causa do divórcio de Sandy

Game of Glam

Prince Jackson quebra o silêncio sobre seu pai

Fame 1st

10 Fatos brutais sobre os Vikings que a maioria das pessoas não sabe

Science 1st

Fungo nas unhas: um truque simples reduz facilmente

Elimine os Fungos