

MOBILIDADE URBANA

INTRODUÇÃO AO TEMA:

A Mobilidade Urbana Sustentável além de priorizar os pedestres, os ciclistas e os usuários do transporte público coletivo, respeita e contribui com o meio ambiente. Cidades que adotam medidas que atendam a esse público-alvo seguem uma significativa parcela dos princípios do Desenvolvimento Urbano Sustentável.

Investir em um Sistema de Transporte Público Coletivo eficiente; em Calçadas Acessíveis; em Ciclovias, Ciclofaixas e Ciclorrotas seguras; em Arborização; em Sinalização Viária; em Educação para o Trânsito; em Fiscalização de Trânsito; em Projetos Urbanísticos e de Engenharia de Tráfego que resultem num trânsito com maior fluidez e segurança viária, é investir em ações indispensáveis à Mobilidade Urbana Sustentável.

Investir em planejamento, por meio de um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é fundamental para que a mobilidade se desenvolva integrada ao desenvolvimento da cidade. Portanto, o Plano de Mobilidade Urbana deve estar totalmente integrado ao Plano Diretor, que por sua vez, deve estar atento ao respeito e à qualidade de vida das pessoas, assim como, à sua integridade, inclusão e igualdade social.

A Mobilidade Urbana Sustentável humaniza a cidade proporcionando um maior convívio entre as pessoas nas ruas, além de contribuir com a sua saúde física e mental. Controlar o uso dos veículos individuais, além de reduzir conflitos no trânsito e a poluição do ar com a redução da emissão de CO₂, faz com que as pessoas caminhem mais e, por sua vez, que dêem mais valor ao meio ambiente, à arborização e às demandas da coletividade e, naturalmente, se tornem menos individualistas e mais igualitárias.

SUBTEMAS:

Sistema Viário:

Dentre as contribuições dadas sobre o sistema viário, diagnostica-se que na zona **rural** há falta de estradas e que grande parte das que existem, necessita de manutenção. O não atendimento a essa demanda tem prejudicado o desenvolvimento dos potenciais locais, dificultando o escoamento da produção rural.

A má condição das estradas rurais (buracos, assoreamento, ausência ou falta de condições/manutenção das pontes) tem comprometido também o acesso dos veículos dos servidores da saúde e, até mesmo, dos ônibus escolares que, em muitos casos, sofrem danos mecânicos.

Considerando as áreas rurais citadas nas contribuições, temos a região da comunidade Piabanha e do Assentamento Veredão, cujas estradas estão malconservadas e há falta de pontes e bueiros. Também foi citado o Jaú, cujo acesso apresenta riscos de acidentes de trânsito no retorno da Rodovia, pela inexistência de um trevo (aproximadamente Km 18) e ainda; o acesso à escola Aprígio Thomaz Matos que, em função do mau estado de conservação das suas estradas vicinais, apresenta dificuldades. Foi diagnosticado também, a falta de capina e de patrol nas vias vicinais /serviços, após as chuvas.

Já nas contribuições dadas sobre o sistema viário **urbano**, foi dito que há falta de planejamento e que o desenho das avenidas (muito largas) é desfavorável ao pedestre.

Ainda sobre o planejamento, foi observado o conflito existente entre o Transporte de Carga Urbana e a Estrutura Viária Urbana. Foi proposto, então, que tal conflito seja considerado nos estudos de uso e ocupação do solo, evitando assim, problemas na circulação viária por conta da necessidade diária dos serviços de carga e descarga que, por sua vez, demandam vagas exclusivas de estacionamento e rotas pré-definidas, as quais contribuem com a mitigação dos impactos ambientais (vibrações, ruído, contaminação do ar, contaminação do solo, resíduos sólidos e líquidos, acidentes com cargas perigosas).

Quanto ao Transporte de Carga Pesada, foi ressaltada a necessidade de um anel viário para desviar esse tráfego, tanto nas regiões Norte e Central, quanto na Região Sul, em Taquaralto, cujas vias, em determinadas épocas do ano (ex.: colheita) ficam sobrecarregadas por grandes caminhões.

Considerando a forte presença de rotatórias em nosso Sistema Viário, foram destacados também os conflitos e os acidentes que ocorrem em seus cruzamentos, por conta do seu traçado, principalmente em função dos raios de acesso que são pequenos e estrangulam as avenidas LOs e NSs, dificultando a fluidez do trânsito local. Dessa forma, constatou-se que há falta de investimento para a readequação das rotatórias já implantadas.

Ainda sobre as rotatórias, foi questionado se é positivo mantê-las nas NSs, por conta do alto fluxo de veículos nos sentidos Norte/Sul e Sul/Norte, destacando os itinerários dos ônibus urbanos.

A sinalização viária horizontal e vertical nas rotatórias também foi destacada como falha e responsável por parte dos conflitos.

Foi observada ainda a presença de mobiliários urbanos muito próximos ao meio-fio, comprometendo a segurança viária, assim como, a existência de acessos aos prédios, pelas avenidas, muito próximos às rotatórias, o que compromete a fluidez e a segurança da faixa livre (à direita).

Outros pontos importantes foram destacados nas contribuições sobre o sistema viário e, dentre eles: a falta de continuidade e/ou duplicação de algumas vias com grande fluxo de veículos, gerando transtornos no trânsito e, em alguns casos, comprometendo a eficiência do transporte público coletivo; a falta de sinalização viária, destacando a ausência de faixas de pedestres em pontos estratégicos, como em áreas escolares (ex.: na Av. NS-06, para a Escola

Militar) e; a dificuldade de acesso à algumas quadras por ainda não haver a duplicação da respectiva avenida de acesso (ex.: acesso às quadras 606 Sul e 304 Sul), assim como, por haver falhas ou ausência de sinalização viária nesses locais, mas também, por haverem poucas opções (vias) de acessos às quadras (ex.: Quadra 404 Sul, com apenas uma via de acesso), gerando conflitos nos horários de pico.

A Marginal Oeste também foi citada em função da ausência de meio-fio e sinalização viária e, ainda, em função dos usos irregulares, improvisados e desordenados das áreas verdes existentes entre a via e os loteamentos, como vias de acesso aos empreendimentos e como áreas de estacionamento, o que pode resultar em conflitos e riscos de acidentes. No entanto, os proprietários dos terrenos situados à margem oeste da TO-050 alegam a utilização da faixa de Área Verde como acesso por motivos logísticos, de visibilidade pelo eixo de transporte e ainda pela largura das vias internas das quadras serem subdimensionadas, impossibilitando o acesso de veículos de grande porte. Sugerem, portanto, que tal situação seja levantada e avaliada pela Prefeitura.

Para finalizar, foram citados o desrespeito à estrutura viária, resultando em danos à pavimentação asfáltica, causados por obras públicas inacabadas (ex.: buracos em via do Setor Aurenly II); o Loteamento Lago Sul que, de acordo com uma contribuição dada, desrespeitou a largura da Avenida Teotônio Segurado e do Aeroporto, cuja informação deve ser avaliada e ainda; a preocupação com a outorga onerosa onde, caso não seja melhor cuidada pelo Poder Público, poderá prejudicar o fluxo de veículos nas vias urbanas de Palmas.

De um modo geral, a essência do conflito, referente ao sistema viário de Palmas, está ligada ao mau estado e conservação das estradas na zona rural, incluindo a ausência de pontes e bueiros, à ausência de sinalização viária na malha viária urbana, à falta de continuidade de vias urbanas, com alto fluxo de veículos, aos conflitos nas entradas das quadras cujas avenidas não são duplicadas, ao traçado das rotatórias e, ao transporte de carga pesada nas vias urbanas.

Sistema de Transporte:

Dentre as contribuições dadas sobre o Sistema de Transporte, diagnostica-se que na zona **rural** o serviço de transporte público é precário por falta de infraestrutura, com destaque para a má conservação das estradas, que acarreta na demora do transporte escolar, o que tem prejudicado a saúde das crianças.

Além da má conservação das estradas, os ônibus escolares também se encontram malconservados e em pouca quantidade, resultando em lotação e até na falta do atendimento. Foi, então, exemplificada a falta de transporte escolar para a fazenda Dona Abadia e; a falta de transporte público para os chacareiros.

Nas contribuições dadas sobre o sistema de transporte **urbano**, também foi destacada a sua deficiência por falta de investimento em infraestrutura urbana voltada ao transporte público. Foi dito que tal falta, compromete também a sinalização viária voltada aos ônibus, assim como, a quantidade, a qualidade e a eficiência dos abrigos nos pontos de ônibus (foi cobrada a climatização dos abrigos), além de resultar nas grandes distâncias entre eles.

Destacam ainda que o congestionamento nas rotatórias surge, não apenas pelo seu traçado, mas também, pelo tráfego intenso nas avenidas NSs e, seguem relatando que a locomoção dos ônibus para o centro da cidade é demorada (ineficiente).

Foi dito que a quantidade de ônibus é insuficiente e que nos horários de pico faltam ônibus. Foi destacado ainda que os horários são irregulares e que no período noturno a falta do transporte público é agravada. A falta de acessibilidade para os usuários do transporte público também foi apontada, assim como, a existência de ônibus sem ar condicionado.

Dentre as contribuições, foi ressaltada a falta de concorrência no sistema de transporte como um problema e; foi sugerido que o BRT deveria incentivar a ligação de Palmas e Porto Nacional, visto que esta era a proposta de planejamento urbano pioneiro da cidade. Em contrapartida, outra contribuição questiona a viabilidade econômica para se manter o BRT, no futuro.

Apesar da Avenida Teotônio Segurado ser o eixo estruturador do transporte coletivo, foi apontado como um subcentro de pequena extensão neste alinhamento incorporado à região central. Este deve ser um item importante a ser levado em consideração pelos planos de políticas públicas de ocupação urbana e mobilidade, já que a linha troncal de transporte coletivo deveria trafegar preferencialmente por áreas com alta densidade populacional e alta atratividade de pessoas.

Também foi citada a dificuldade de acesso aos equipamentos públicos no interior das quadras, os quais não são diretamente servidos pelo transporte coletivo, pois a quadra não foi desenhada para este fim.

Quanto às demandas por transporte público, mais pontuais, foram citados o Setor Maria Rosa, o Lago Norte, a Qd. 1303 Sul, a ligação entre as ARNES e a Av. JK e o Sonho Meu onde há uma demanda por melhor atendimento, tanto em horários quanto em itinerários.

Há o entendimento de que a baixa qualidade do sistema de transporte leva ao uso do automóvel e, que o uso excessivo do automóvel causa poluição local, problemas de segurança viária e disputa pelo espaço público (estacionamentos).

Ciclovias:

Dentre as contribuições dadas sobre Ciclovias, diagnostica-se que Palmas precisa de mais ciclovias e que os trechos existentes devem ser melhor

sinalizados, oferecer maior acessibilidade e serem interligados, pois são vistos como inacabados.

Outra questão é a dificuldade de se criar na população uma ideia de potencializar o uso da bicicleta, tendo em vista a falta de arborização, que gera o desconforto térmico e; a falta de conhecimento dos traçados das vias internas às quadras, pois cada quadra apresenta um desenho diferente.

A ausência de ciclovias seguras, somada ao desconforto térmico provocado pela alta temperatura da cidade, desestimula a população ao uso da bicicleta, que é um modal de transporte não poluente e mais saudável.

Acessibilidade/Calçadas:

Dentre as contribuições dadas sobre Acessibilidade, diagnosticou-se que há uma grande falta de acessibilidade em Palmas.

Além das grandes distâncias a serem percorridas, considerando o desenho urbano da Região Central de Palmas, há muitos trechos sem calçadas ou com calçadas inacessíveis, o que dificulta consideravelmente a locomoção dos pedestres e, em especial, dos portadores de deficiência física ou com mobilidade reduzida. Além das barreiras físicas (degraus, mobiliários urbanos, mercadorias expostas) e piso inadequado ou danificado, a falta de rampas, em conformidade com a NBR 9050, principalmente nas travessias (ex.: nas faixas de pedestres), compromete fortemente a acessibilidade das calçadas.

Foi destacado ainda que a acessibilidade nos pontos de ônibus, assim como nos próprios ônibus, deve ser priorizada, tendo em vista a proposta de se investir em mobilidade urbana sustentável, onde o transporte público coletivo e os não motorizados são priorizados.

Outro ponto levantado nas contribuições, foi a falta de sinalização de endereçamento, tanto nas avenidas quanto nas vias locais de Palmas, ou mesmo, as poucas que existem, serem conflituosas, o que agrava os problemas ligados à acessibilidade.

Foi destacado também a falta de acessibilidade nos prédios públicos e em avenidas com um alto fluxo de pedestres, como: Av. JK e Av. Tocantins e, dentre as regiões com maior carência de calçadas acessíveis, houve um destaque para as ARNES.

Promover a acessibilidade entre os bairros também foi apontado como uma das soluções para reduzir os grandes percursos que os pedestres se vêem obrigados a percorrer na região central de Palmas.

Portanto, a falta de calçadas acessíveis, somada a falta de arborização, aos longos percursos a serem percorridos e ao transporte público ainda deficiente, compromete a implantação da mobilidade urbana sustentável, fazendo com que as pessoas optem pelo uso dos veículos individuais.

Estacionamento:

Dentre as contribuições dadas sobre Estacionamento, foi apontada a falta de áreas de estacionamento em Palmas, destacando a falta de bolsões de estacionamento nas AC.

Foi destacado também a falta de estacionamento nas ruas de pedestre, assim como, a existência de estacionamentos inacabados e sem as devidas sinalizações de trânsito.

Analisando a essência do conflito, sobre estacionamentos, constata-se que a falta de uma mobilidade urbana sustentável, onde o transporte público é eficiente e satisfatório e, onde as calçadas e cicloviás, somadas a uma boa arborização, estimulam as pessoas a deixarem seus veículos individuais, reduziria significativamente a atual demanda por áreas destinadas exclusivamente a estacionamentos.

Segurança Viária:

Dentre as contribuições dadas sobre Segurança Viária, a falta de sinalização viária horizontal e vertical, nas vias de Palmas, foi apontada como uma grande e importante demanda. Foi também considerado como um problema que compromete a segurança viária, o estrangulamento de algumas avenidas, por falta da continuidade da sua duplicação, gerando conflitos no trânsito, e ainda; o grande fluxo de veículos no interior de algumas quadras, resultando em constantes conflitos, assim como; o alto tráfego de veículos nas entradas das quadras, nos horários de pico, citando como exemplo, as quadras 706 Sul e 404 Sul.

A falta de segurança acarretada também pela falta de campanhas educativas para o trânsito e fiscalização, foram apontados como parcialmente responsáveis pela imprudência, dando como exemplo, o excesso de velocidade dos veículos e o desrespeito à sinalização, principalmente nos cruzamentos e nas faixas de pedestres. As faixas de pedestres em áreas escolares e, como exemplo, a existente na Marginal Oeste, no Setor Santa Bárbara, tiveram destaque considerando os constantes riscos de acidentes de trânsito.

Outro ponto citado como conflituoso foram os comércios voltados para as avenidas estreitando as vias e causando conflitos, principalmente, com os ônibus. Em contrapartida, foi observado que a utilização de lotes residenciais lindeiros às avenidas para a abertura de comércio trouxe também benefícios para a cidade. Um benefício que pode ser citado é o uso agregado às faixas das avenidas que, pelo Plano Original, são os fundos dos lotes residenciais, os quais transformariam as avenidas em corredores murados, causando insegurança aos transeuntes. Entretanto, esses comércios não dispõem de locais próprios para estacionamento, o que faz com os usuários ocupem uma faixa inteira da avenida onde está situado, causando transtornos no trânsito, além da ocupação indevida das calçadas em certas regiões da cidade.

Outros fatores que também comprometem a segurança viária, de acordo com as contribuições, são: a alta velocidade dos caminhões de lixo; a

presença de animais silvestres nas pistas, os quais são constantemente atropelados e; até mesmo o Festival Gastronômico, cuja demanda de veículos é enorme e, com isso, gera alguns conflitos no trânsito, necessitando, anualmente, de um tratamento diferenciado.

A então Rodovia TO-050, hoje BR-010, também foi apontada como perigosa, em função dos muitos acidentes de trânsito que nela ocorrem, destacando os riscos de acidentes envolvendo os pedestres, durante as travessias.

De um modo geral, a falta de sinalização viária, a falta de campanhas educativas e a falta de fiscalização são a essência dos conflitos apontados nas contribuições e que resultam na falta de segurança viária. Investir nesse “tripé”, assim como, na engenharia de tráfego, com intervenções em pontos críticos e em obras viárias que contemplem não apenas a segurança dos condutores de veículos, como também, dos ciclistas e pedestres, é indispensável.

RELATÓRIO PRELIMINAR