



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

## AVALIAÇÃO DA APLICAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE IJUÍ – RS

**Giuliano Crauss Daronco** - giuliano.daronco@unijui.edu.br  
Dr. Recursos Hídricos e Saneamento  
Universidade Regional do Noroeste do Rio Grande do Sul – UNIJUI

**Jamile Storch** - milestorch@hotmail.com  
Engenheira Civil  
Universidade Regional do Noroeste do Rio Grande do Sul – UNIJUI

**Resumo:** Como muitas cidades cresceram sem pensar no uso e ocupação do solo urbano, atualmente existe uma preocupação com o planejamento da mobilidade urbana, a qual é fundamental para um bom desenvolvimento. Está ausência de planejamento acarreta em diferentes problemáticas, algumas passageiros, já outras permanentes, como a segregação social, os impactos ambientais e a violência. No setor público a Mobilidade Urbana é tratada com delicadeza, sendo este um assunto recente. Logo, o termo se trata de um conjunto de diretrizes, ditando orientações gerais para o planejamento, a gestão e a operação do sistema viário da cidade para dar auxílio ao direito de ir e vir da população. Uma vez que este não é ofertado, a comunidade sofre dificuldades de locomoções aliadas, de insegurança e cansaço em seus trajetos. Assim sendo, é de fundamental importância o estudo de políticas de planejamento especialmente urbanas, para estruturar o crescimento sustentável, resultando desta maneira no aumento da qualidade de vida populacional. Portanto, este trabalho se desenvolveu por meio de uma pesquisa quantitativa exploratória, fundamentada em uma revisão bibliográfica, onde se buscou subsídios, que informassem o histórico do município de Ijuí bem como as políticas públicas com ênfase na mobilidade urbana. A problemática abordada foi a análise do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Ijuí-RS. Através deste estudo visa-se saber a quantidade de obras realizadas ou não do Plano até o determinado momento.

**Palavras-chave:** Município de Ijuí; Análise; Plano de Mobilidade Urbana;

Realização



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

## EVALUATION OF THE IMPLEMENTATION OF THE DIRECT PLAN FOR URBAN MOBILITY IN THE MUNICIPALITY OF IJUÍ - RS

**Giuliano Crauss Daronco** - giuliano.daronco@unijui.edu.br  
Dr. Recursos Hídricos e Saneamento  
Universidade Regional do Noroeste do Rio Grande do Sul – UNIJUI

**Jamile Storch** - milestorch@hotmail.com  
Engenheira Civil  
Universidade Regional do Noroeste do Rio Grande do Sul – UNIJUI

**Abstract:** *As many cities have grown up without taking into consideration the urban land, currently exists a worry about the urban mobility planning, which is elementary to a well development. This planning absence entails on different issues, some temporary and others permanently as the social segregation, the environmental impacts and the violence. On public sector the Urban Mobility is treated with courtesy, being this recent subject. Soon, the term deals with a set of guidelines, dictating general orientations to the planning, the management and the operation of the city road system to auxiliary the right of coming and going of the population. Once that this is not offered, the community suffers difficulties with the allied locomotion from insecurity and tiredness in their routes. Thus where it is elementary the importance of the planning politics studies specially urban, to structure the sustainable growth, resulting this way on the life of the population quality increased. Therefore, this paper has developed by an exploratory quantitative research, valid in a bibliographic revision, where has researched subsidies, that informed the historic from the Ijuí city just as well the public politics with urban mobility emphasis. The issue approached was an analysis in the Urban Mobility Director Plan Ijuí-RS. Through this study aims to the quantity of the works carried out or not in the Plan until the determined moment.*

**Keywords:** Municipality of Ijuí; Analysis; Urban Mobility Plan;

### 1. INTRODUÇÃO

deslocamento urbano é possível através de veículos, vias e toda a infraestrutura que possibilitam o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece tais como escolas, hospitais, locais de emprego, praças e áreas de lazer (BRASIL, 2005b).

A mobilidade é um fator direto da maneira que as cidades se desenvolvem e crescem, consistindo nos locais e o jeito como abrigam as moradias, os pontos de trabalho, os serviços, o comércio a indústria e o lazer (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2015). Ao tratar de medidas alternativas para alcançar uma mobilidade mais sustentável, Silva (2013, p. 384 e 385) ressalta ser importante: “Promover a intermodalidade, favorecer uma repartição mais amiga do ambiente, melhorar as condições de segurança e fluidez do tráfego e articular transportes e usos do solo”.

Em meadas do século XIX, o transporte geral era realizado por animais. Fato pelo qual gerou um crescimento de equinos, unido de problemas sociais e sanitários, pois cada cavalo gerava duas mil toneladas de dejetos espalhados pela cidade a cada 24 horas. Situação

Realização

ABES-RS



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

que gerou desconformidades, estimulando a busca por uma solução que só veio a surgir no início do século XX com a disseminação do uso do carro (RUBIM E LEITÃO, 2013).

Fatores como o domínio do automóvel e aumento do preço do petróleo e ainda a consciência ambiental referente aos impactos negativos atribuídos ao setor de transportes, ocorridos próximos a Segunda Guerra Mundial e nos anos 1970 foram determinantes para ocorrer mudanças políticas visando reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana (SILVA, 2013).

A Lei 12.587/2012 se refere aos objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual regulamenta atualmente esse tema, conforme Ministério das Cidades (2013). A partir de 2013, a população já sabendo de seus direitos realizou manifestações em busca de um transporte coletivo de qualidade e uma infraestrutura urbana conforme o que Lei preconiza (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2015).

Segundo Brasil (2004), o aumento contínuo e desordenado das cidades lança reflexos negativos sobre os transportes urbanos e tornam as cidades menos acessíveis para todos os habitantes. Os recursos governamentais sendo insuficientes e a política de investimentos não favorecendo o transporte público e um modelo de uso do solo que não leva em conta a mobilidade urbana, favorece a supremacia dos automóveis particulares nas ruas, agravando os congestionamentos, acidentes de trânsito e poluição do ar, gerando uma pressão política por maior capacidade de tráfego das avenidas, túneis e viadutos.

Conforme o IBGE houve um aumento significativo da população que reside nas cidades Brasileiras, que passou de 160 milhões para 204 milhões de habitantes. Atualmente mais de 50% da população residem em regiões metropolitanas Brasileiras (IBGE, 2010), e ainda teve um acréscimo de 3,5 milhões de novos veículos trafegando nas vias urbanas do país, o que reforça a importância de se ter um plano de mobilidade urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Diante da atual situação que a mobilidade urbana encontra-se, a mesma aglomera desafios para a sociedade brasileira nos próximos anos, tais como a melhoria da qualidade do serviço público, a relação entre Estado e sociedade civil, mobilização social, participação política e as condições de vida nas grandes metrópoles (FGV, 2014).

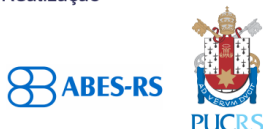
Aliado a preocupação em conhecer a realidade local do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Ijuí, este estudo busca evidenciar as características urbanas que o mesmo vem apresentando. Para ter melhoria na mobilidade urbana das cidades tem que ter um planejamento bem como a execução de acordo com as necessidades de cada município, conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2015).

## 2. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO DE IJUÍ

O Município de Ijuí localiza-se na região noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, conforme, situado a uma distância média de 400 km da capital do Estado. Sua área total é de 689,124 km<sup>2</sup>, tendo como confrontantes: Chiapetta, Cruz Alta, Nova Ramada, Ajuricaba, Bozano, Boa Vista do Cadeado, Panambi, Pejuçara, Augusto Pestana, Coronel Barros e Catuípe. Com 328 metros de altitude em relação ao nível do mar, situa-se nas coordenadas geográficas 28° 23'16" de latitude sul e 53°54'54" de longitude oeste de Greenwich (PRÓCIDADES, 2011).

Conforme o PlanMob de Ijuí, a forma de uso e ocupação do solo do município, é bastante diversificado, onde o uso residencial se distribui por todo o município numa diversificação de padrões. Sendo que na área central, ocorre uma tendência de verticalização. Já próximo às ruas Benjamin

Realização



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

Barriquelo e Cassiano Ricardo são perceptíveis à predominância dos conjuntos habitacionais destinadas aos cidadãos de baixa renda conectados a algumas moradias precárias ou informais. Todavia, as atividades de serviços e comércio são prestadas na sua maioria no hiper-centro, distante do setor industrial que se restringe na região sul do município, onde se localiza o distrito industrial (PRÓCIDADES, 2011).

Nos últimos dez anos a população de Ijuí expandiu cerca de 4%, representando aproximadamente 3.000 novos moradores para o município. Aliado a este fator, ocorreu uma diminuição da densidade populacional, sendo que neste momento segundo o IBGE (2010) reside em média de 2,9 habitantes por moradia. Desta maneira, existe uma expectativa de crescimento do município em relação residencial aos setores norte e nordeste, onde se instalam as moradias de baixa renda e também no sentido oeste, no futuro Parque da Pedreira. Já no sentido de comércio e serviço a uma probabilidade de crescimento nos vetores nordeste e leste. Além do mais, as atividades industriais tendem a se instalar no seu distrito e também próximo ao Parque de Exposições no lado leste do município (PRÓCIDADES, 2011).

### 3. PLANO DE MOBILIDADE URBANA

No passar de 1885 a 1905 ocorria em Nova York congestionamentos provocados pela frota de equinos que realizavam o transporte. Dentre várias tentativas de solucionar o problema, no ano de 1898 foi realizada a 1ª Conferência Internacional de Planejamento Urbano. A mesma, não obteve resultados significativos (RUBIM E LEITÃO, 2013).

No Brasil ocorreu o domínio do transporte rodoviário conectado a chegada das pessoas nas cidades, a instalação da indústria automotora no País, a vinda da modernidade aliada ao veículo sobre pneus e a inexistência de políticas públicas e a falta de planejamento de mobilidade urbana. Na sequência o automóvel e a motocicleta se sobressaíram em relação ao transporte público coletivo (BRASIL, 2007).

Como medida preventiva em 2001, o Estatuto das Cidades (Lei n.10.257/01), definiu que todas as cidades com mais de 500 mil habitantes deveriam executar um Plano de Transportes. Ressaltando que no futuro, houve a mudança do termo Transporte para Mobilidade, pois ambos se referem a melhorar o setor de cargas e pessoas (RUBIM E LEITÃO, 2013).

O autor ainda afirma que foi apenas em janeiro de 2012 que o Brasil passou a fazer uso de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei 12.587/2012, a qual orienta a regulamentação e o planejamento da mobilidade nas cidades brasileira.

Dentre as diversas novidades apresentadas na Lei de Mobilidade Urbana, destacam-se: o termo de mobilidade urbana, que relaciona o transporte e o espaço urbano; a política tarifária, quando destaca a distinção entre tarifa pública e tarifa de remuneração, além dos direitos a descontos, gratuidades e a acessibilidade universal; práticas para incentivar o uso de transportes não motorizados e dos serviços de transporte público coletivo; os direitos públicos; o direito de uso comunitário do espaço público; e o plano de mobilidade urbana como solução da PNMU, (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2015).

Segundo Macedo, Silva e Costa (2008) a mobilidade é denominada uma sequência de etapas que uma pessoa realiza desde o momento em que sai de sua casa até o período que a mesma chega ao seu destino. Este encadeamento é chamado de cadeia de mobilidade, no qual um cidadão pode prover de diferentes modos e serviços, conforme a Figura 5. Para isto, a população utiliza do meio de transporte que melhor atende as suas necessidades, quer seja pelo fato do custo, do tempo ou do conforto no deslocamento.

A mobilidade esta relacionada ao fator de como as cidades se desenvolve, ou seja, o local onde se executam as moradias, os pontos de trabalho, os serviços, o comércio, a indústria, a educação, e o lazer. Desta forma, a mobilidade urbana, deve assegurar o ingresso dos cidadãos ao local por eles desejado (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2015).

Realização

ABES-RS



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

O mesmo autor relata que a maneira de pensar e atribuir soluções de como será realizado o transporte de pessoas e bens na cidade, se trata de uma política de mobilidade urbana, a qual equivale a um conjunto de regras que norteiam as ações públicas de mobilidade urbana e as reivindicações da população. Quando estas deixam de serem presentes, as pessoas deslocam-se da maneira mais fácil para si mesma, sem pensar em um transporte eficiente, sendo que às vezes podem até apresentar dificuldades para se locomover em seus habitats. Desta maneira é de grande importância haver uma PMU que assegure os direitos de todos, privilegiando o transporte coletivo e o transporte a pé e por bicicleta.

### 3.1. Plano de Mobilidade em Ijuí

O Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana – PlanMob do Município de Ijuí foi organizado no ano de 2010 pela Fidene - Fundação de Integração, Desenvolvimento e Educação do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, a qual já havia firmado anteriormente um convênio com a Prefeitura Municipal de Ijuí para realizar o Plano Diretor Participativo. Este documento contempla diretrizes para a gestão de mobilidade urbana do Município, considerando as redes estruturais de transporte coletivo por ônibus, rede de ciclovias e vias preferenciais de pedestres. O documento é apresentado em três capítulos (PRÓCIDADES, 2011).

O PlanMob norteia a maneira que deve ser realizado o planejamento, gestão e operação do sistema viário da cidade, favorecendo o direito de ir e vir da população. Além do mais, distingue a infraestrutura necessária para ser realizado o transporte público e privado e designa os equipamentos e mobiliários urbanos necessários (PRÓCIDADES, 2011).

O primeiro capítulo descreve o território que será realizado as redes de mobilidade urbana de Ijuí. Exibe a contextualização geral do Município em seus aspectos geográficos, econômicos e sociais, com dados e considerações sobre demografia, economia, nível de desenvolvimento, serviços públicos de saúde, educação e transporte. Além do mais, demonstra a caracterização física territorial da cidade tratando da morfologia urbana em que se destacam dois aspectos: o traçado viário originalmente com estrutura tipo tabuleiro de xadrez e a via férrea que atravessa a cidade no sentido sudoeste-noroeste, formando uma barreira entre a área central e área oeste da cidade. Adverte os polos geradores de tráfego, sendo eles: área central da cidade, campus da UNIJUI, área industrial, hospitais regionais (HCI e UNIMED) e periodicamente o parque de exposições Wanderley Agostinho Burmann. Onde estes apresentam-se relevantes para ocorrer a elaboração das políticas de transporte (PRÓCIDADES, 2011).

Já o segundo e o terceiro capítulos se referem às redes de mobilidade urbana, estabelecendo suas diretrizes, determinando as premissas a serem adotadas na rede de transporte coletivo, deliberando o sistema ciclo viário a ser implementado na cidade, apreciando o provimento de infraestrutura qualificada para a circulação de pedestres. Falam das obras e demais requisitos necessários para a qualificação da infraestrutura viária e equipamentos de apoio tendendo a dar suporte às redes de transporte coletivo por ônibus, às ciclovias e vias de pedestres para se alcançar a rede de mobilidade preconizada. Determina os eixos viários estruturais principais, secundários e capilares. Esquematiza ainda que será construído um terminal central de integração para o sistema de transporte público (PRÓCIDADES, 2011).

## 4. METODOLOGIA

Optou-se em realizar uma inspeção nos locais em que os mapas do Plano apresentavam propostas de mudanças, tornando-se perceptível a ausência executiva na maioria das vezes. Desta maneira, preferiu-se se direcionar a Secretaria de Obras de Ijuí, na qual a Administração Municipal informou que neste primeiro momento estavam objetivando concluir as obras do Mapa Plano de Obras Viárias Prioritárias.

Realização

ABES-RS



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

Utilizando como referência as informações comunicadas, partiu-se para a avaliação da aplicação do Mapa das Obras Prioritárias através de um levantamento expedido que conforme Coelho e Ribeiro (2006/2007), este é um tipo de levantamento rápido e de pouco rigor, o qual visa realizar uma contabilidade de medidas, utilizando instrumentos simples e expeditos de medição de distâncias, ou seja, as medidas podem ser contabilizadas a passo.

Por sua vez, visando realizar o levantamento dos dados, elaboraram-se diferentes check list, os quais foram utilizados na conferência dos itens nas obras, sendo que estes itens estão relacionados ao Mapa das Obras Prioritárias, além do mais foi inspecionado o local destinado a construção do Terminal Central de Integração Multimodal, mas para este não foi necessário realizar check list, pois o mesmo não apresenta extensão e sim quantidade no caso, um terminal.

Desta maneira, avaliaram-se os seguintes itens:

1. Pavimentação Asfáltica sobre Pedra Irregular;
2. Recapeamento Asfáltico sobre Pavimento em Más Condições;
3. Pavimentação de Passeios Públicos;
4. Demarcação de Ciclofaixas /Ciclovias;
5. Qualificação Geral da Sinalização Viária e Passeios Públicos;
6. Execução de Caminhódromo Lúdico;
7. Construção de Terminal Central de Integração Multimodal.

Para elaboração dos check list utilizou-se itens referentes ao Mapa Plano de Obras Viárias Prioritárias. A seleção destes itens deu-se em relação à aplicabilidade em um levantamento ágil, e pelo fato de confiar que há discordâncias destes itens em relação à execução dos mesmos.

Perante a elaboração dos check list, foi necessário realizar um quantitativo em metros lineares de cada proposta pois no mapa havia apenas um delineado com a coloração referente à proposta, não sendo possível identificar a distância total de cada, o que era necessário para a realização da conferência.

Quando finalizado os quantitativos, optou-se em realizar seis diferentes check list, pois cada segmento de mobilidade havia uma determinada distância e ainda trechos diferentes. Desta maneira cada check list apresenta suas particularidades facilitando no momento da conferência.

Subsequente à elaboração dos check list transcorreu-se a aplicação dos mesmos nos locais, para realizar a avaliação de parte do PlanMob de Ijuí, nas quais foi levado em apreço se houve ou não a execução dos itens delimitados no Mapa do Plano de Obras Viárias prioritárias. Por sua vez, a real preocupação desta pesquisa é saber se pelo menos as Obras Prioritárias foram elaboradas.

## 5. RESULTADOS

### 5.1. Pavimento Asfáltico Sobre Pedra Irregular

Serviço este, que felizmente de um total de 15.380 metros lineares propostos a serem pavimentados praticamente chegou-se ao objetivo total, ficando faltante apenas 3.120 metros como se podem observar na Figura 1, onde 79, 71% dos projetos foram executados e apenas 20,29% foram deixados de lado.

### 5.2. Recapeamento Asfáltico sobre Pavimento em Más Condições

Infelizmente a prestação integral de todos os serviços do Plano de Mobilidade Urbana de Ijuí está bem longe de ser uma realidade. Isso esboça a realidade da população que não possui todas as suas necessidades atendidas, e quando têm não é de maneira segura e confortável. Pois ao invés da

Realização

ABES-RS



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

prefeitura seguir o preconizado, é adotado medidas do tipo “Tapa Buraco”, considerando ser o suficiente para corrigir as patologias do pavimento. Desta maneira, ao percorrer pelas vias onde havia as proposta de haver o recapeamento é possível se deparar com algumas fissuras, desgastes superficiais, entre outros. Assim sendo, é possível afirmar que até o momento, o município não conseguiu solucionar este problema de mobilidade urbana. Ou seja, do total de 9.420 metros lineares de recapeamentos propostos, nada foi realizado até o determinado momento.

### 5.3. Pavimentação de Passeios Públicos

Referente ao item Pavimentação de Passeios Públicos atribui-se a situação de estágio inicial, onde dos 16.250 metros lineares indicados, foi possível visualizar a realização de aproximadamente 3.480 metros na Rua Cassiano Ricardo e Rua Benjamim Barriuello pois em alguns locais deste trajeto esteve inviável a execução da pavimentação, devido ao descomedimento da população que ali reside. Em muitas situações, como na Figura 11 e 12, os proprietários dos lotes invadem o passeio público e passam a tomar posse alegando ser dos mesmos e não mais do poder público. Consequentemente, nestas vias é necessária haver uma negociação com os cidadãos, o que muitas vezes acaba atrasando o serviço, ou ao invés de se pavimentar três metros, como é preconizado para aquele local, os mesmos passam a pavimentar a dimensão cabível, variando de um a três metros. Por sua vez, ao decorrer estas vias de pedestres concebe-se um bom nivelamento entre os diversos lotes, fator o qual evita degraus ou rampas acentuadas entre os mesmos. A pavimentação utilizada no passeio público desta via trata-se de pavimento intertravado, o qual é composto por peças de concreto, assentadas sobre camada de areia e travadas entre si por contenção lateral (ABCP, 2010). Todavia, percebe-se uma grande preocupação com as rampas de acessibilidade para Portadores de Necessidades Especiais de locomoção como cadeiras de rodas, carrinhos de bebes, assim como outros utilitários de auxílio á mobilidade. Para isto, foram executados rampas de acesso em todas as vias de ingresso aos passeios públicos. As rampas estão de acordo com a NBR 9050, a qual delimita que a parte inferior da rampa deve ter dimensão de 1,2 metros e o patamar de chegada deve apresentar um espaçamento de 0,8 metros, com inclinação total de 12,5 %.

### 5.4. Demarcação de Ciclofaixas / Ciclovias

A bicicleta é um dos meios mais baratos de locomoção, a mesma também contribuiu para a saúde da população, então para facilitar seu uso é necessária à construção de rotas cicláveis. Deste modo, o município de Ijuí planejou como obras viárias prioritárias a demarcação de 12.660 metros de ciclovias e ciclofaixas, o que insatisfatoriamente até o momento não ocorreu.

### 5.5. Qualificação Geral da Sinalização Viária e Passeios Públicos: Área Central – Vias de “Traffic Calming”

Uma vez que, toda modalidade de transporte é aliada a um percurso a pé, é fundamental uma preocupação com as vias de locomoção. Desta maneira o município de Ijuí, planejou distintas intervenções urbanas com o objetivo de melhorar a área central da cidade, projeto este chamado de vias de Traffic Calming. Logo, o alvo do mesmo, seria personalizar 6.100 metros lineares na área central da comunidade, oque infelizmente, depois de realizada a inspeção constatou-se que nada foi realizado e nem mesmo, iniciado.

### 5.6. Execução de Caminhódromo Lúdico

Realização

ABES-RS



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

Num total de 1.320 metros planejados para a execução de uma infraestrutura necessária a um caminhódromo lúdico, o qual tem a função de auxiliar na prática de caminhadas, nada foi concretizado até o momento. Fazendo com que a comunidade local fique desprovida de locais confortáveis e seguro para realizar o lazer do fim do dia.

### 5.7. Construção do Terminal Central de Integração Multimodal

Por sua vez, este é uma dos índices de mobilidades que mais vai auxiliar a comunidade, pois não será necessária realizar a travessia de ruas, fazendo que a integração física seja realizada de porta em porta, tornando este um processo mais seguro, e ainda, futuramente haverá a plena integração do espaço do terminal com o espaço urbano do entorno, devido à universalização do uso dos cartões eletrônicos. Mas, após realizar conferência concluiu-se que o Terminal ainda não começou a ser executado, tornando o processo, mais lento para a população Ijuicense que aguarda ansiosa pelas mudanças.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A oportunidade de estudar Mobilidade Urbana e Transporte Urbano, possibilitou a observação que é possível usufruir das cidades de maneira diferente, onde deve haver acessibilidade, deslocamento de forma tranquila, sustentável e integrada entre a comunidade, a economia e o meio ambiente.

Por sua vez, percebeu-se que o PlanMob-Ijuí, tem uma grande dedicação pelos pedestres, sendo que três das sete propostas do Mapa de Obras Prioritárias são direcionadas a melhorar a logística de deslocamento e acessibilidade para as pessoas em locais de grande fluxo. Além do mais, eles apresentam alternativas de transportes, como as bicicletas e os transportes coletivos, no caso os ônibus coletivos.

Ao analisar o PlanMob-Ijuí, confirma-se que o mesmo contempla as diretrizes de Mobilidade, sendo de grande valia para o Município. A dificuldade, é que sua aplicação está sendo realizada lentamente. Ainda que, no momento, em que haver a implantação total do plano, ocorrerá mudanças positivas na mobilidade urbana do município, reduzindo atrasos, cansaços, e desgastes da população.

Portanto, depois de realizada o levantamento de todos os Planos de Obras Viárias Prioritárias para o Município de Ijuí, algumas considerações podem ser instituídas. Dentre elas, é que nenhum dos itens avaliados foi realizado no seu total e ainda, apenas dois dos sete itens foram iniciados. Logo, este fato está diretamente relacionado aos custos que estas infraestruturas apresentam, uma vez que é necessário também levar em conta se ocorre uma decisão coletiva em usufrir estes locais, para saber se a viabilidade, ou seja, é necessário uma decisão coletiva sobre a mobilidade e a cidade sustentável.

Infortunadamente, por mais que o maior objetivo da mobilidade urbana é priorizar o uso de transporte coletivo e não os motorizados, fazendo uso de um sistema seguro e organizado, socialmente inclusivo e ecologicamente sustentável. Ainda percebe-se que os primeiros e maiores desembolsos são realizados na área de Pavimentação Asfáltica, favorecendo o uso de transporte motorizado individual e não o coletivo, pois os meios de transporte coletivo ainda apresentam-se precários no município, assim como os pontos de embarque e desembarque.

Ainda, nos últimos anos tem-se mostrados de poucos investimentos no Rio Grande do Sul, assim como para o Brasil, e isto acaba repercutindo de maneira insatisfatória no dia a dia dos municípios. Onde os contratos nem sempre representam as necessidades do interior, faltam técnicos para exercer as atividades em campo e ainda faltam recursos financeiros. Desta forma, percebesse que existe um planejamento adequado, porém falta a destinação de recursos governamentais neste setor.

Realização

ABES-RS



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375





11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

Logo, a Mobilidade Urbana apresenta fundamental importância na vida da população, afinal, uma vez que esta área se apresenta como o centro dos pensamentos de evolução dos planejamentos estratégicos das cidades, colocando, profissionais da área, como engenheiros, arquitetos, governantes entre outros na posição de elaborar soluções e pensar no futuro para evitar problemas atuais, melhorando o dia a dia da vida das pessoas.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. PlanMob Construindo a Cidade Sustentável. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, 2007.

BRASIL. Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano. Ministério das Cidades. Novembro, 2005b.

CÂMARA DOS DEPUTADOS: CENTRO DE ESTUDOS E DEBATES ESTRATÉGICOS, CONSULTORIA LEGISLATIVA. O desafio da Mobilidade Urbana. Brasília, 2015.

COELHO, R. M. S.; RIBEIRO, P. F. Topografia – Métodos de levantamento clássico. Lisboa: [s.n.], 2006/2007.

FGV - FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS. Diretoria de Análise de Políticas Públicas. Mobilidade Urbana e Cidadania: Percepções do usuário de transporte público no Brasil. Rio de Janeiro. Maio, 2014.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Diretoria de pesquisas. Coordenação de População e Indicadores Sociais. Pesquisa Nacional de Saneamento Básico 2008, Rio de Janeiro, 2010.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Mobilidade Urbana. República Federativa do Brasil. 2013.

PRÓCIDADES – Consultoria em projetos urbanos. Plano diretor de Mobilidade Urbana – Redes de Mobilidade. Relatório Técnico. Ijuí, nov/2011.

RUBIM, B.; LEITÃO, S.; O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades. São Paulo, 2013.

SILVA, F. N. da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. São Paulo, jul/dez 2013.

Realização



Correalização



Informações:

qualidadeambiental.org.br  
abes-rs@abes-rs.org.br  
(51) 3212.1375



11º SIMPÓSIO  
INTERNACIONAL  
DE QUALIDADE  
AMBIENTAL

02 A 04 DE  
OUTUBRO  
PORTO ALEGRE-RS  
TEATRO DA PUCRS



TEMA  
meio ambiente,  
política & economia

Realização



Correalização



Informações:

[qualidadeambiental.org.br](http://qualidadeambiental.org.br)  
[abes-rs@abes-rs.org.br](mailto:abes-rs@abes-rs.org.br)  
(51) 3212.1375