



Plano de mobilidade Urbana de Novo Hamburgo

2ª Audiência Pública

Etapa II – Diagnóstico e prognóstico

Etapa III – Objetivos estratégicos

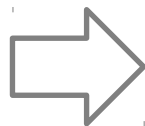
24 de janeiro 2019

IDOM



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1. Transformar o transporte coletivo no principal meio de transporte da mobilidade na cidade;
2. Fomentar os deslocamentos não motorizados;
3. Regular a circulação de veículos motorizados e melhorar a segurança viária;
4. Garantir a gestão da mobilidade compartilhada e eficiente.



Âmbitos

Planejamento Urbano



Cidade Ativa



Transporte Coletivo



Veículo Privado Motorizado



Gestão da Mobilidade



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Diretrizes

A fim de alcançar tais objetivos a seguir serão apresentadas as diretrizes propostas para o PDMU de Novo Hamburgo, a estruturação da proposta considera seis temáticas:

Quatro Estratégias Transversais

Sustentabilidade

Contempla ao mesmo tempo o meio ambiente e a economia. O meio ambiente diz respeito a gestão ambiental, as normativas de preservação ambiental, eficiência energética a economia está relacionada a eficiência do transporte público, escolha pelo investimento no transporte ativo e a relação investimento inicial custeio das infraestruturas.

Acessibilidade

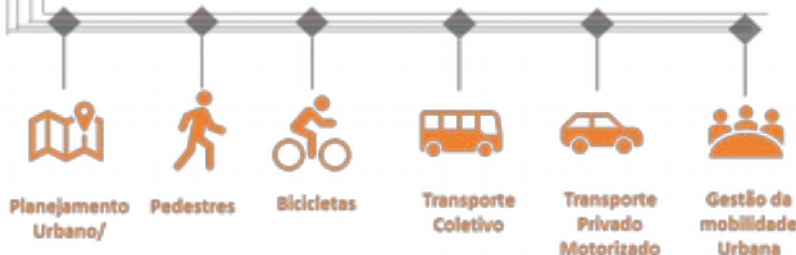
A acessibilidade não se trata de um conceito unívoco, ele pode ser definido como a possibilidade/capacidade de um lugar ou qualquer outra coisa (transporte, redes, equipamentos como exemplo), ser acessível a um indivíduo, ou seja, que qualquer um seja capaz de atingir, utilizar, compreender. A definição é bastante, iremos trabalhar mais precisamente com a acessibilidade espacial das pessoas desta forma comportará questões relacionada a mobilidade e ao acesso.

Segurança

A segurança possui um caráter estruturador e dinamizador, trata-se de um duplo desafio do aporte de criar uma cidade com mais segurança para pedestres, ciclistas e uso do transporte motorizado e a partir disto gerar uma cidade com mais vitalidade e pessoas na rua fomentando a segurança pública. Desta forma é necessário melhorar a segurança de todos os tipos de deslocamento.

Educação e Promoção

A chave para alcançar a mobilidade sustentável é a educação da população a partir da promoção de informação a população para que ela possa fazer adequadamente suas escolhas em termos de deslocamento. Assim como realizar ações para promover a mobilidade ativa.

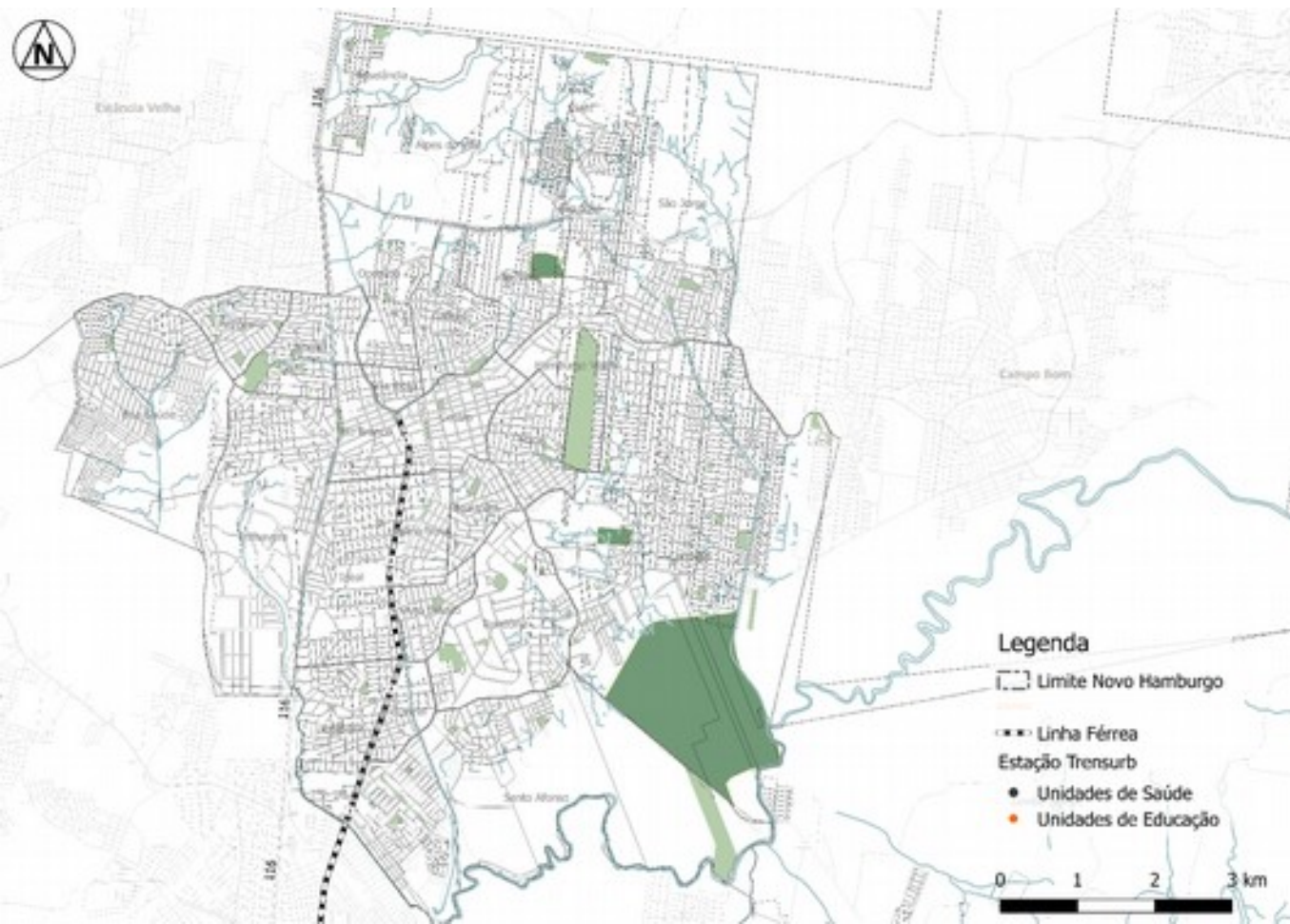


6 Diretrizes Temática

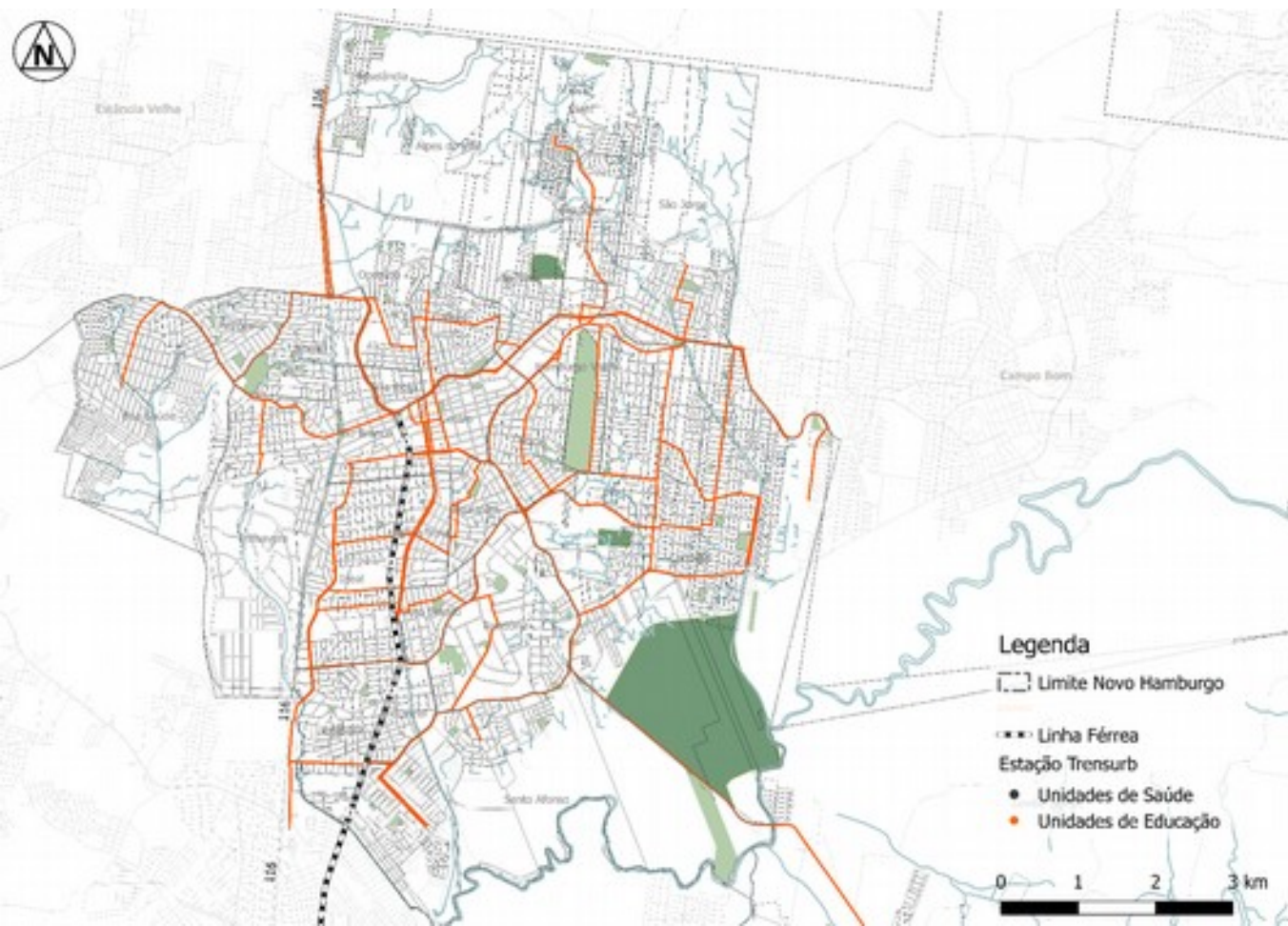
Objetivo 01

Transformar o transporte coletivo no principal meio de transporte da mobilidade na cidade

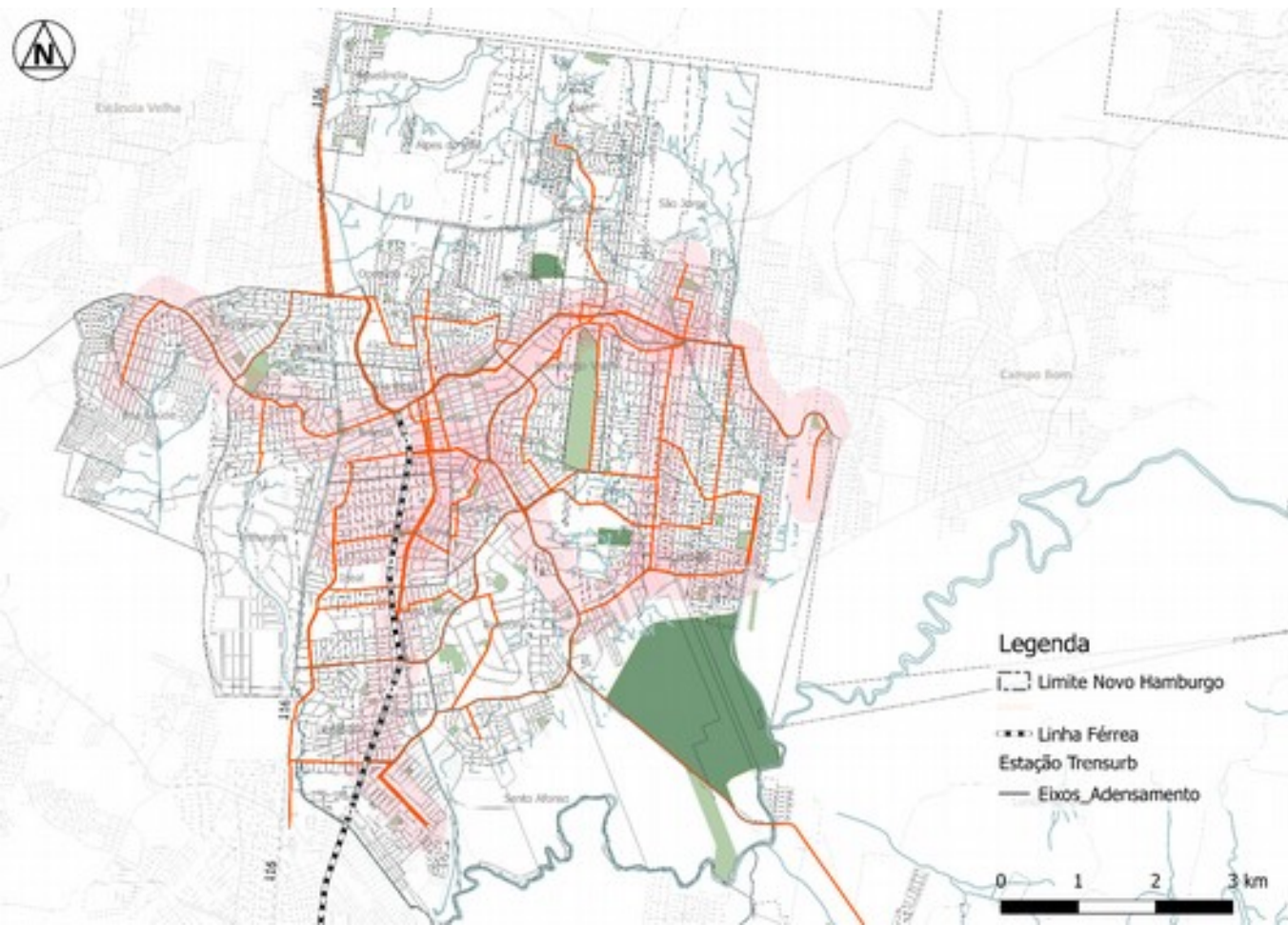
Criar um sistema de transporte coletivo eficiente que corresponda às necessidades dos cidadãos



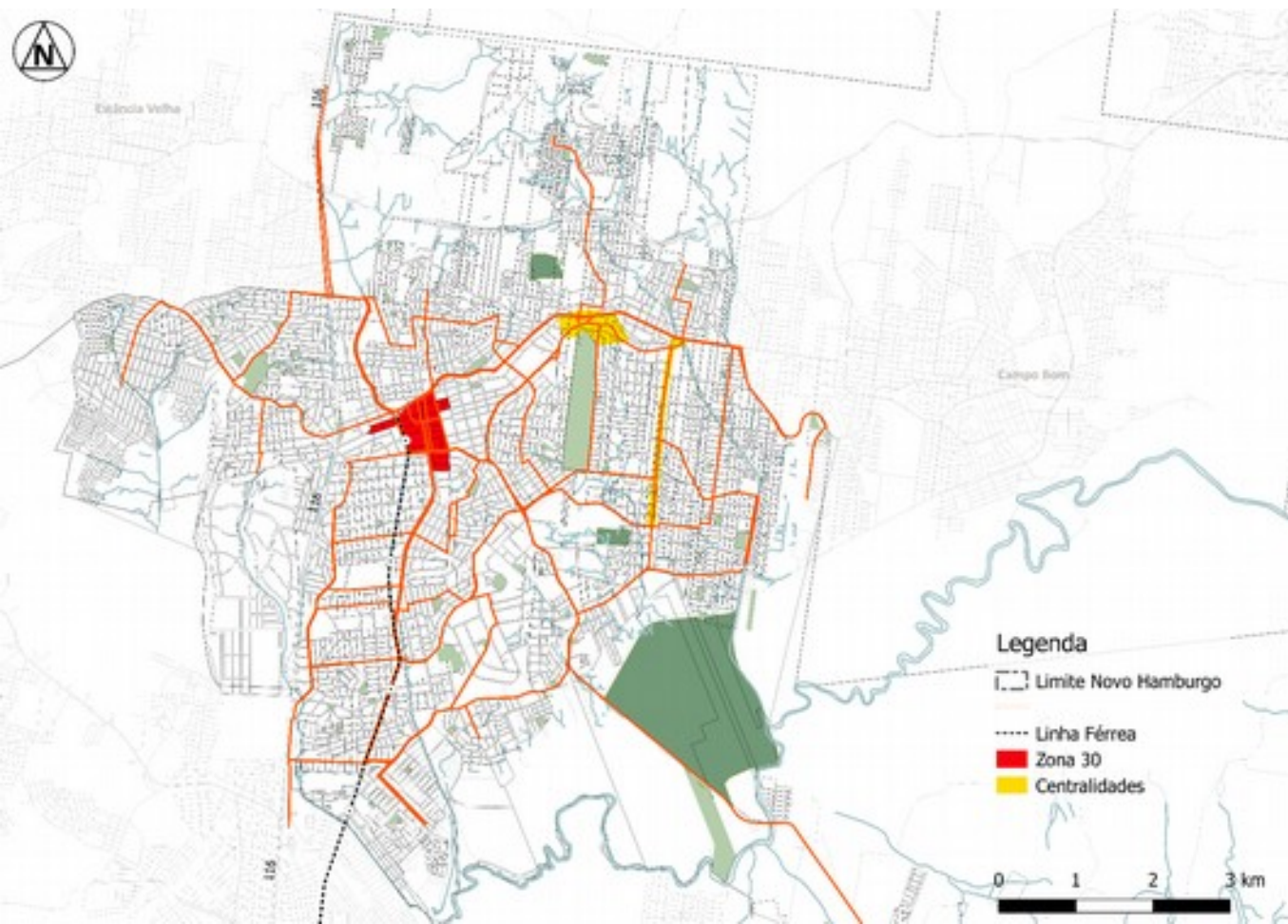
Criar um sistema de transporte coletivo eficiente que corresponda às necessidades dos cidadãos



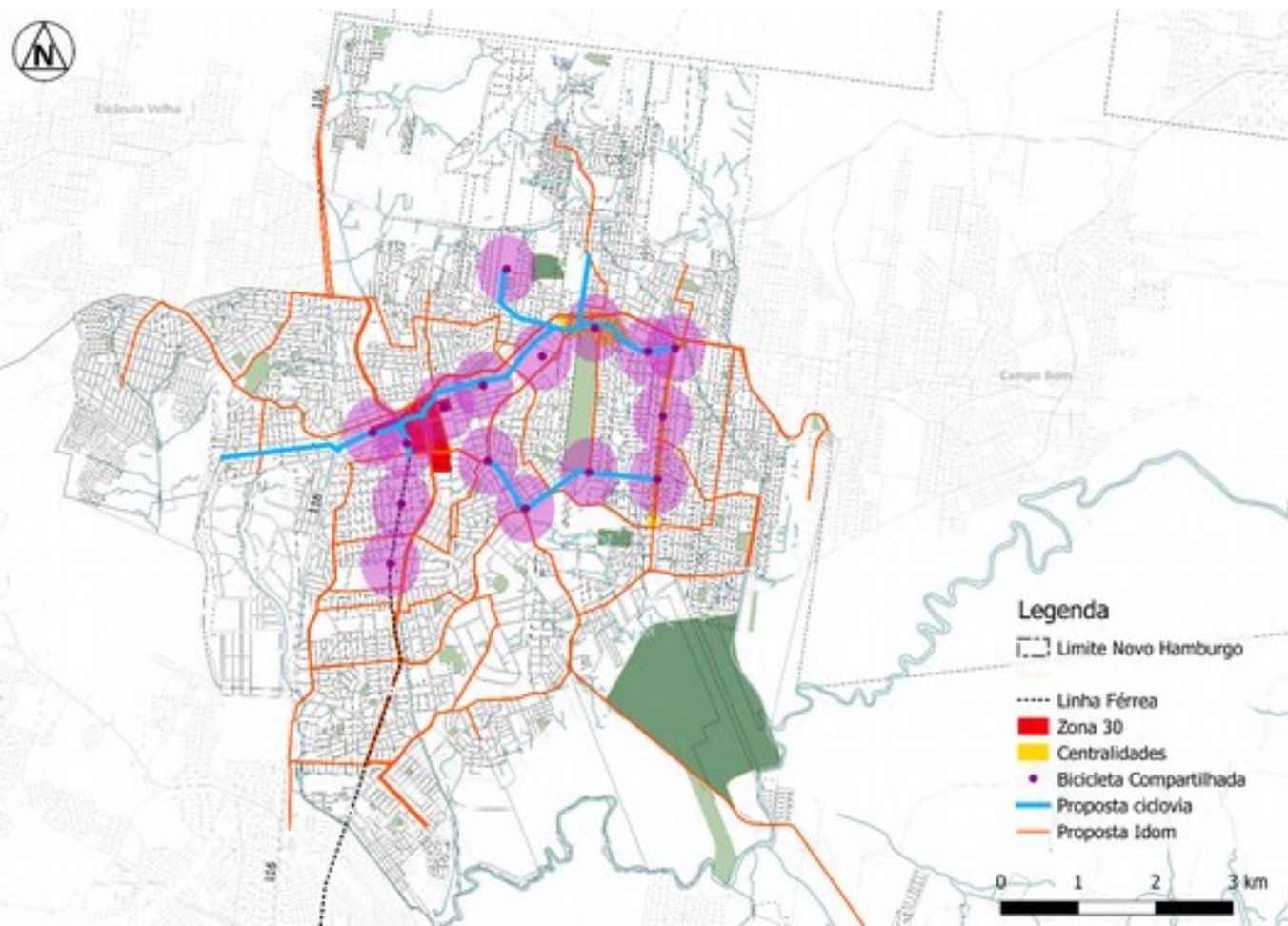
Compatibilizar uso do solo e deslocamentos promovendo o adensamento ao longo dos eixos de transporte



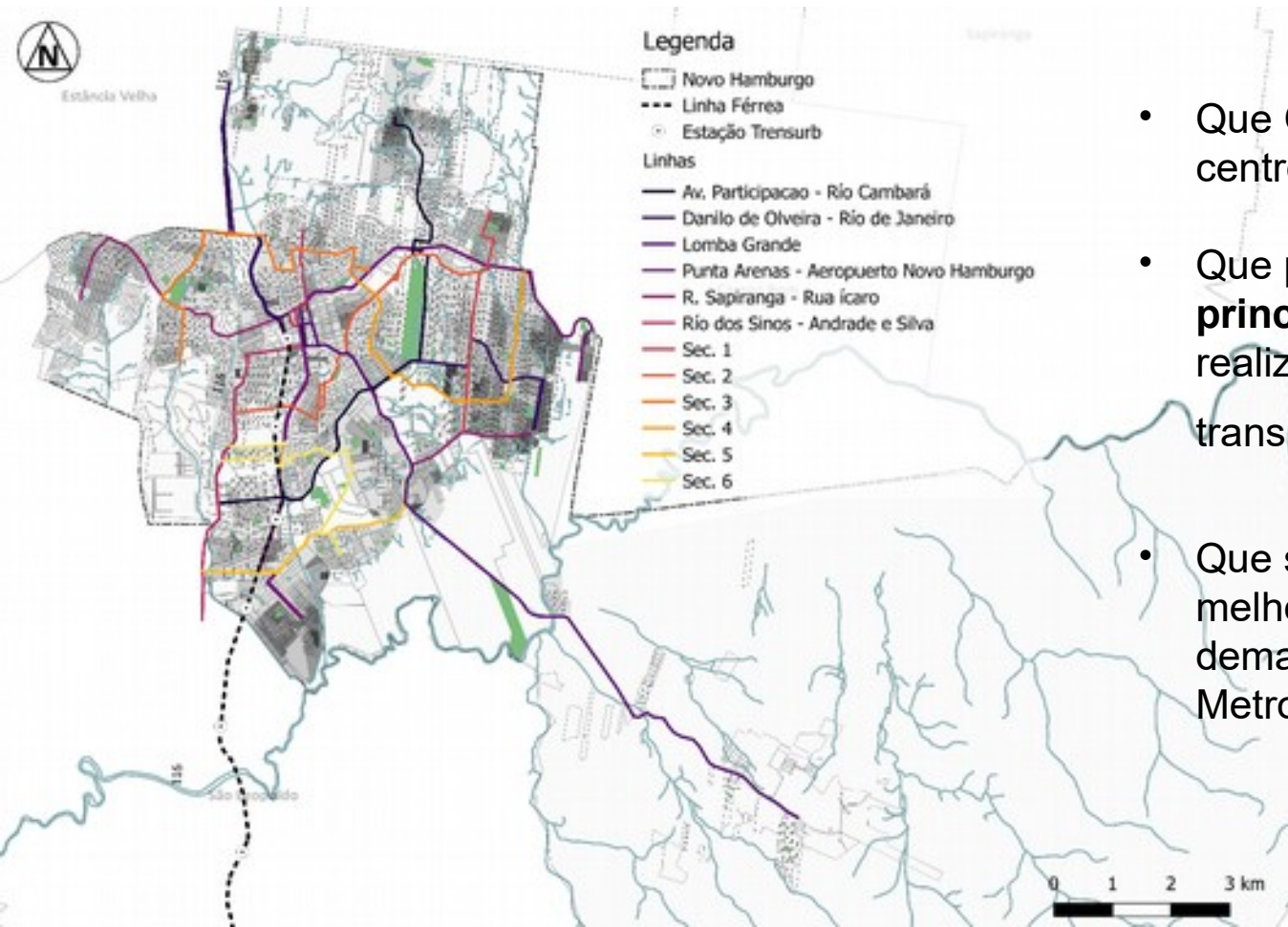
Criar centralidades ao longo da rede e melhorar os deslocamentos ativos nestas centralidades



Transporte coletivo integrado ao sistema de bicicletas compartilhadas



Criar uma rede de transporte coletivo com 7 linhas



- Que **Conecte os bairros** com o centro da cidade;
- Que **permita conecta os principais pontos da cidade** realizando somente um transbordo.
- Que seja integrada ao Trensurb, melhorando a conexão com as demais cidades da Região Metropolitana;



Objetivo 02

Fomentar os deslocamentos não motorizados;

Objetivo 02

Fomentar os deslocamentos não motorizados;

Propostas

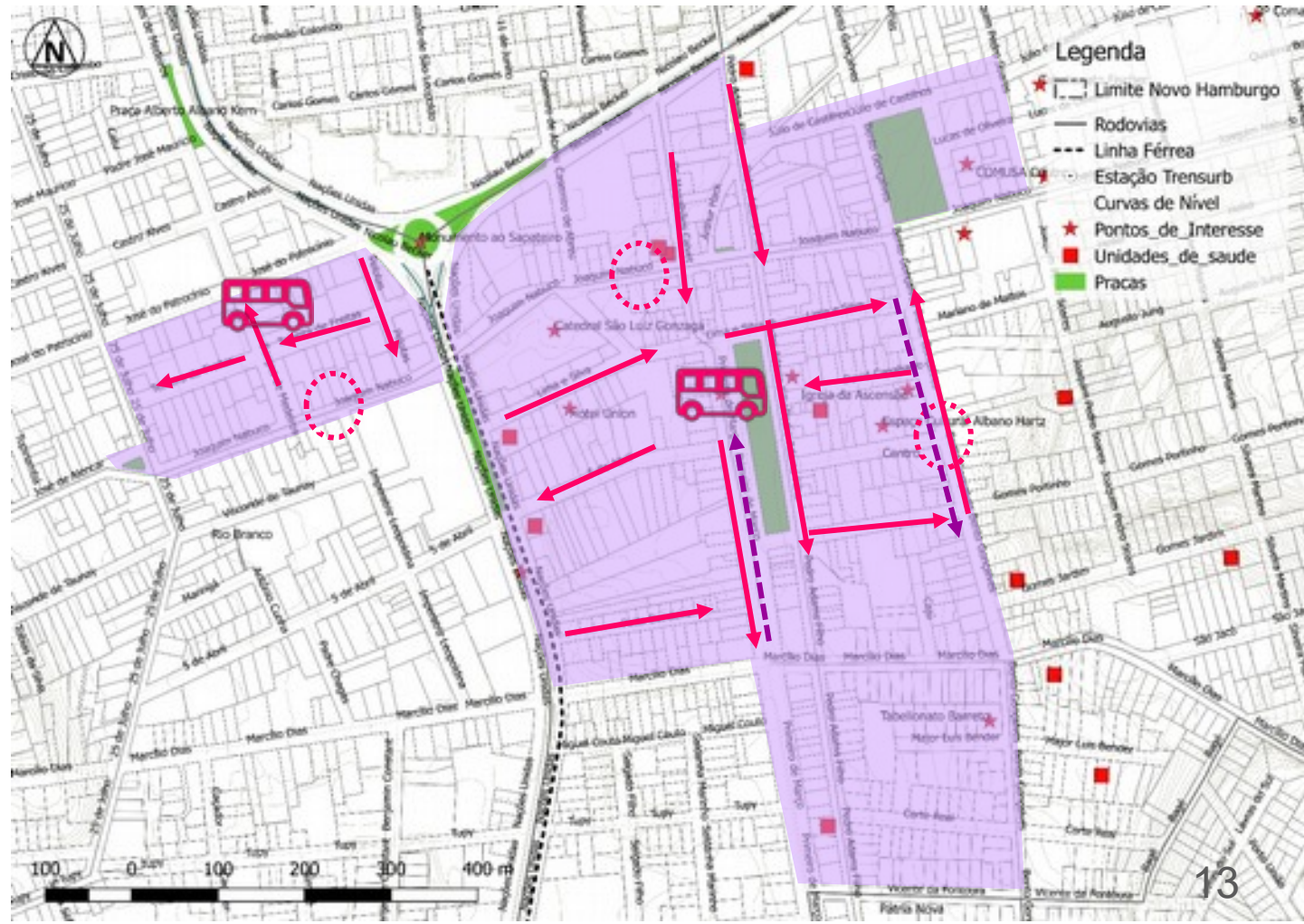


- 2.1 Mobilidade Ativa na Zona Centro**
- 2.2 Centralidade de Bairros**
- 2.3 Integração das Estações do Trensurbes**
- 2.4 Melhoria urbana entornos saúde e educativos**
- 2.5 Rede ciclovária**
- 2.6 Bicicleta Compartilhada**
- 2.7 Paraciclos**



- 2.8 Recomendações ao plano diretor**
- 2.9 Padrões para passeios públicos**

2.1 Mobilidade Ativa na Zona Centro



**Faixas Exclusiva
Ônibus**

Sentido das vias

**Reduzir 1 faixa de
estacionamento**



**Melhorar o
Paradão**

Zona 30

2.1 Mobilidade Ativa na Zona Centro

I. Problemática

Ampla área com malha urbana regular com quadras de tamanho adequado à escala de pedestres e ciclistas e com grande permeabilidade, porém com muito espaço ainda dedicado ao transporte motorizados;

II. Propostas

- Instituir rotas estratégicas e estruturais que abrangem e conectam os principais serviços oferecidos no centro e assim criar uma rede de caminhabilidade;
- Adequar as seções viárias de forma a reorganizá-las caixas das vias, alargando as calçadas, e garantindo dimensões adequadas para o fluxo de pedestres de cada via que compõe o eixo cívico;
- Padronização e readequação dos passeios públicos;
- Aumentar o tempo semafórico nas travessias em locais de grande fluxo de pedestres.

2.1 Mobilidade Ativa na Zona Centro

Zona 30

Pacificar o tráfego numa zona urbana comercial ou mista com o objetivo de reduzir os acidentes e melhorar a qualidade de vida das pessoas que vivem e trabalham nesta zona.

Os principais objetivos a conseguir são

- **Incrementar a segurança viária;**
- **Evitar o tráfego de passagem;**
- **Recuperar o espaço urbano para os pedestres;**
- **Reduzir a poluição acústica e as emissões;**

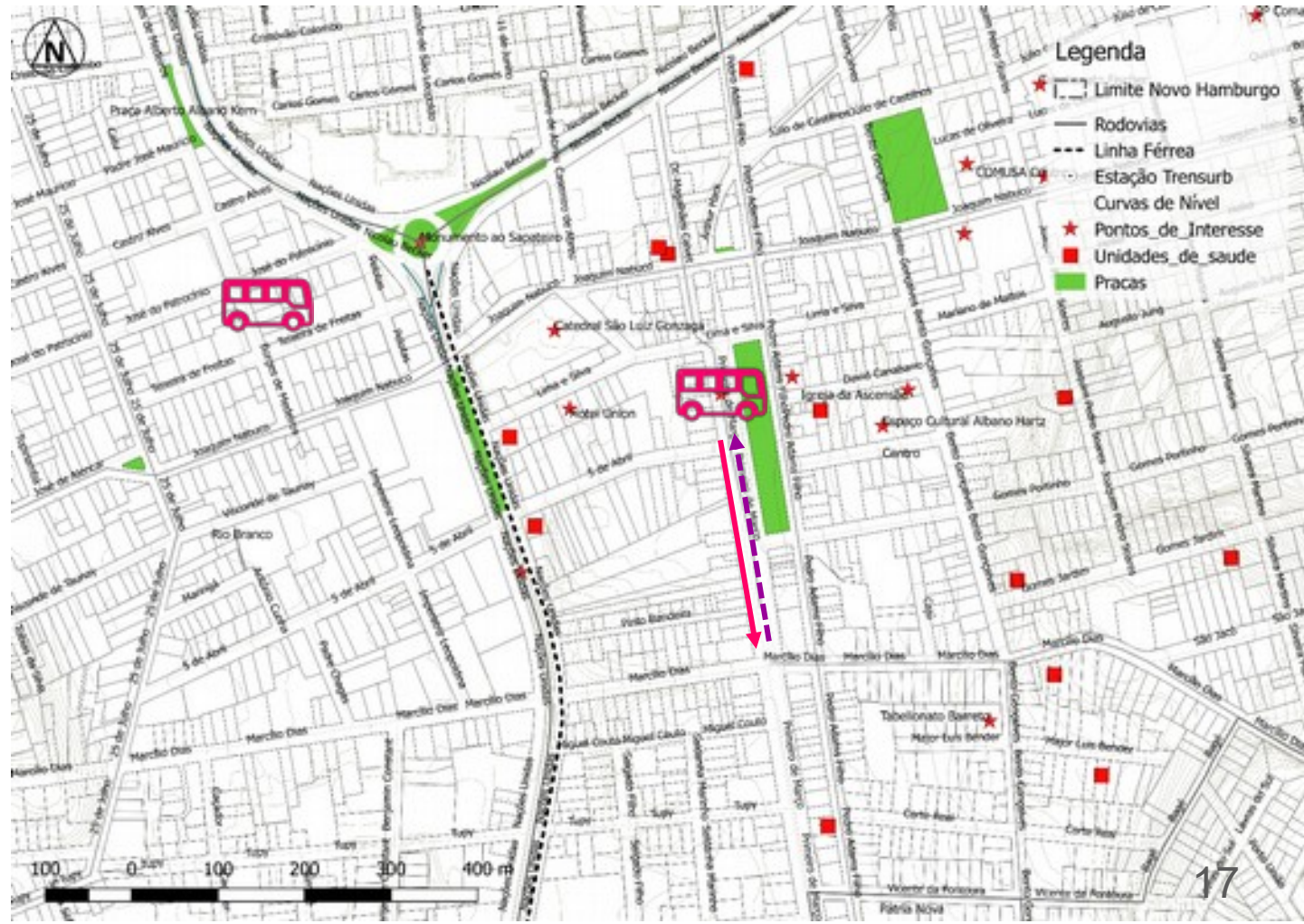


2.1 Zona 30



Zona 30 - Fortaleza

2.1 Mobilidade Ativa na Zona Centro



2.1 Mobilidade Ativa na Zona Centro

Melhorar o abrigo do
Paradão

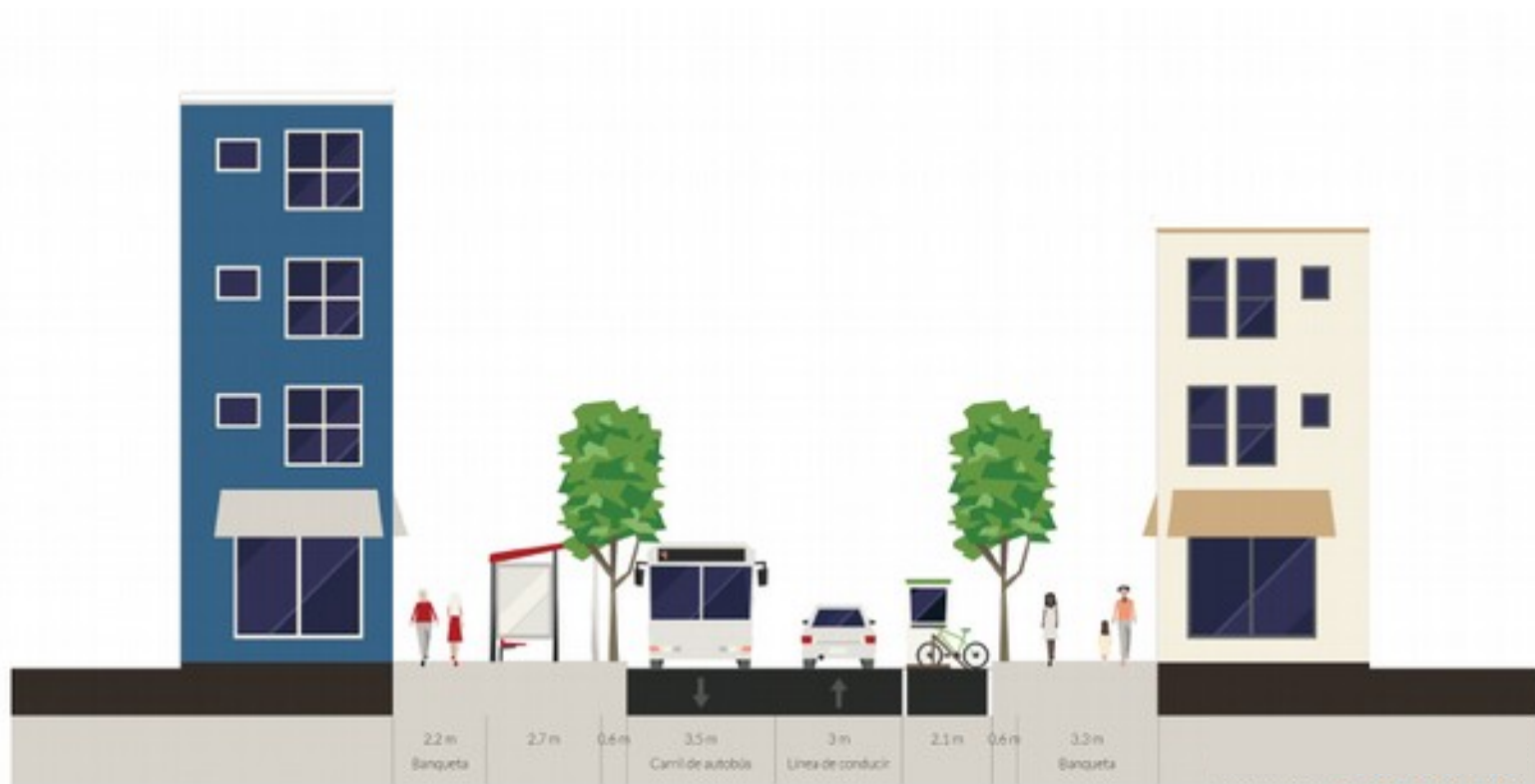


Exemplos



2.1 Mobilidade Ativa na Zona Centro

Exemplo de Secção Bento Gonçalves



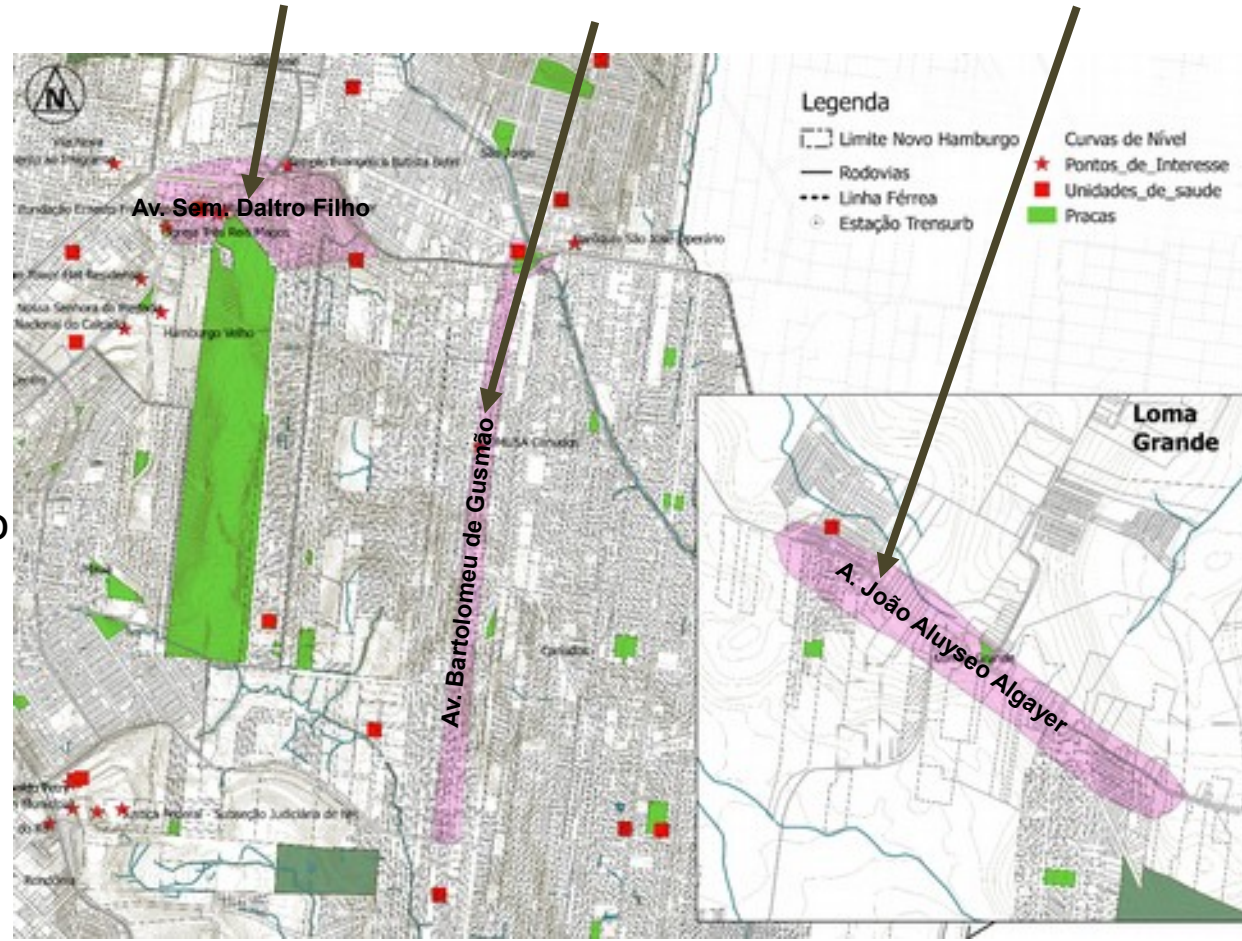
2.2 Centralidade de Bairros

- Melhoria dos acessos ao transporte público;
- Implantação de equipamentos públicos;
- Fomentar o uso misto e a utilização do terreno não residências;
- Melhoria do espaço público, garantindo segurança.

Centralidade:
Novo Hamburgo

Centralidade
Linear : Canudos

Centralidade Linear:
Loma Grande



2.2 Centralidade de Bairros

- Melhorar a micro acessibilidade a rede de transporte coletivo

Fachada Ativa

Calçadas
mais largas



Edificações
Mistas

Arborização

Acesso às
estações

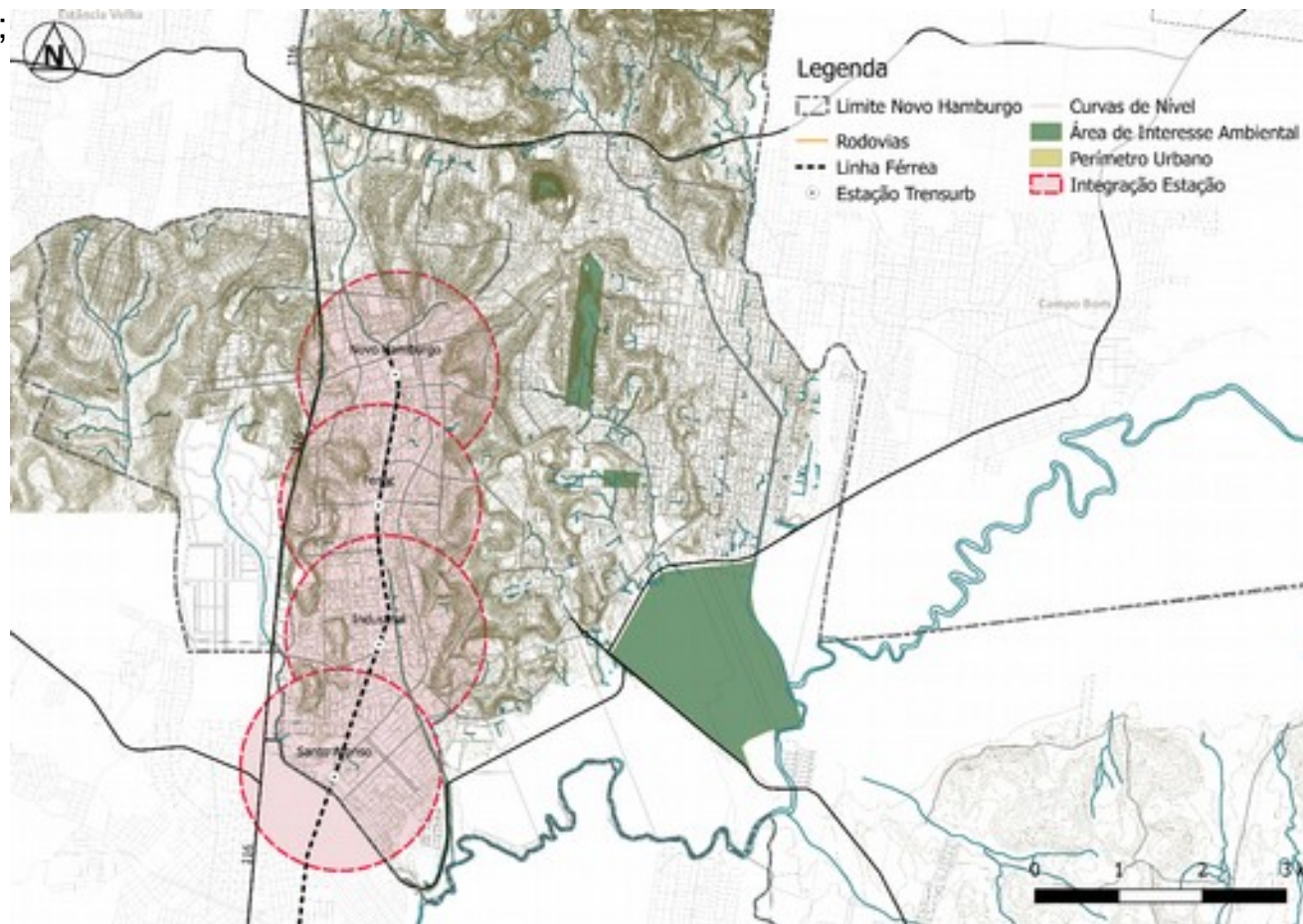
Faixas de
Pedestres
Desenho Universal

2.3 Integração das Estações da Trensurbes

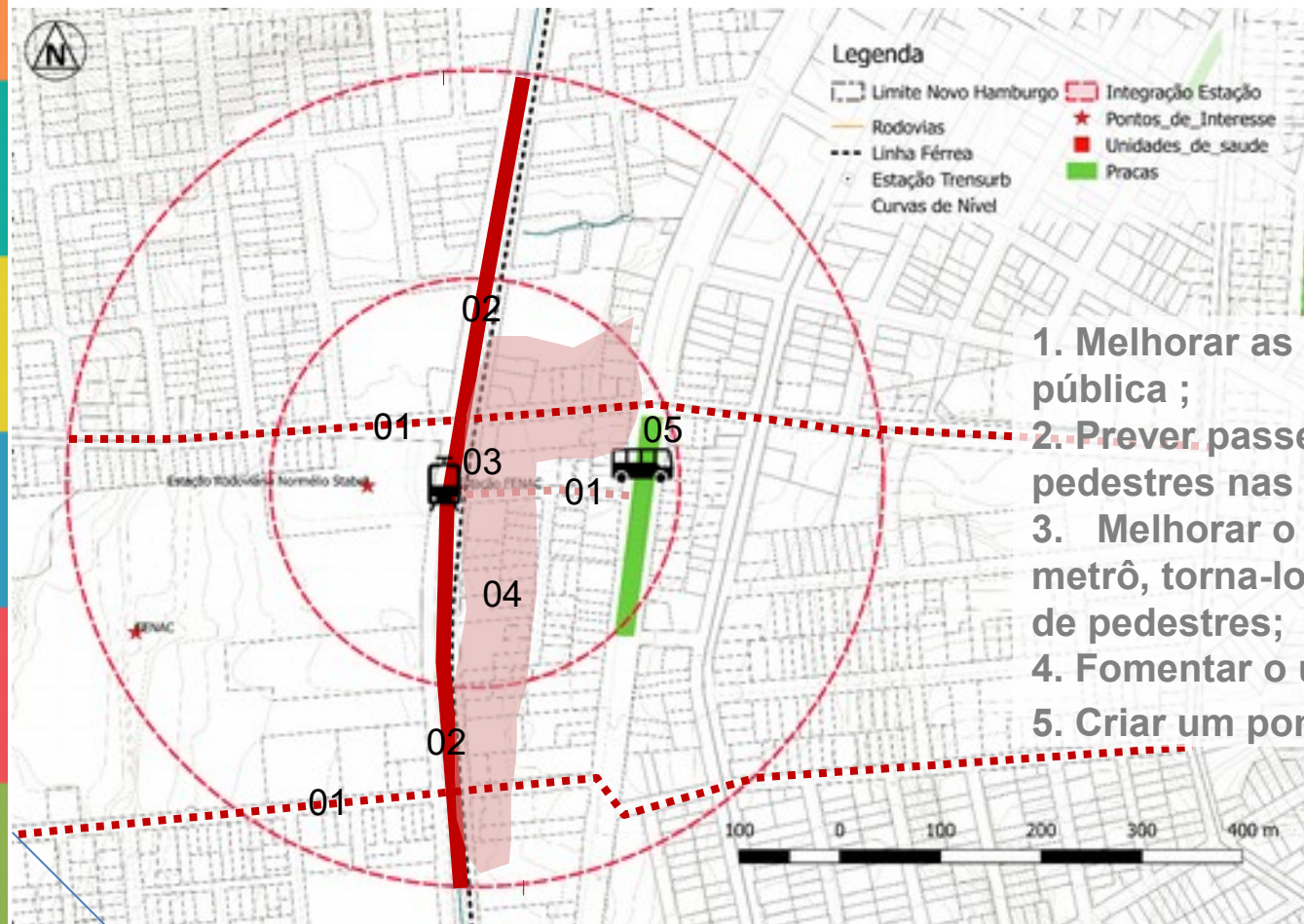
Densidade: adensar o entorno;

Conectividade: conectar a estação à nova rede de transporte público coletivo;

Porosidade: Integrar a infraestrutura ferroviária à malha urbana. Facilitar o acesso às estações de pedestres e ciclistas às estações.



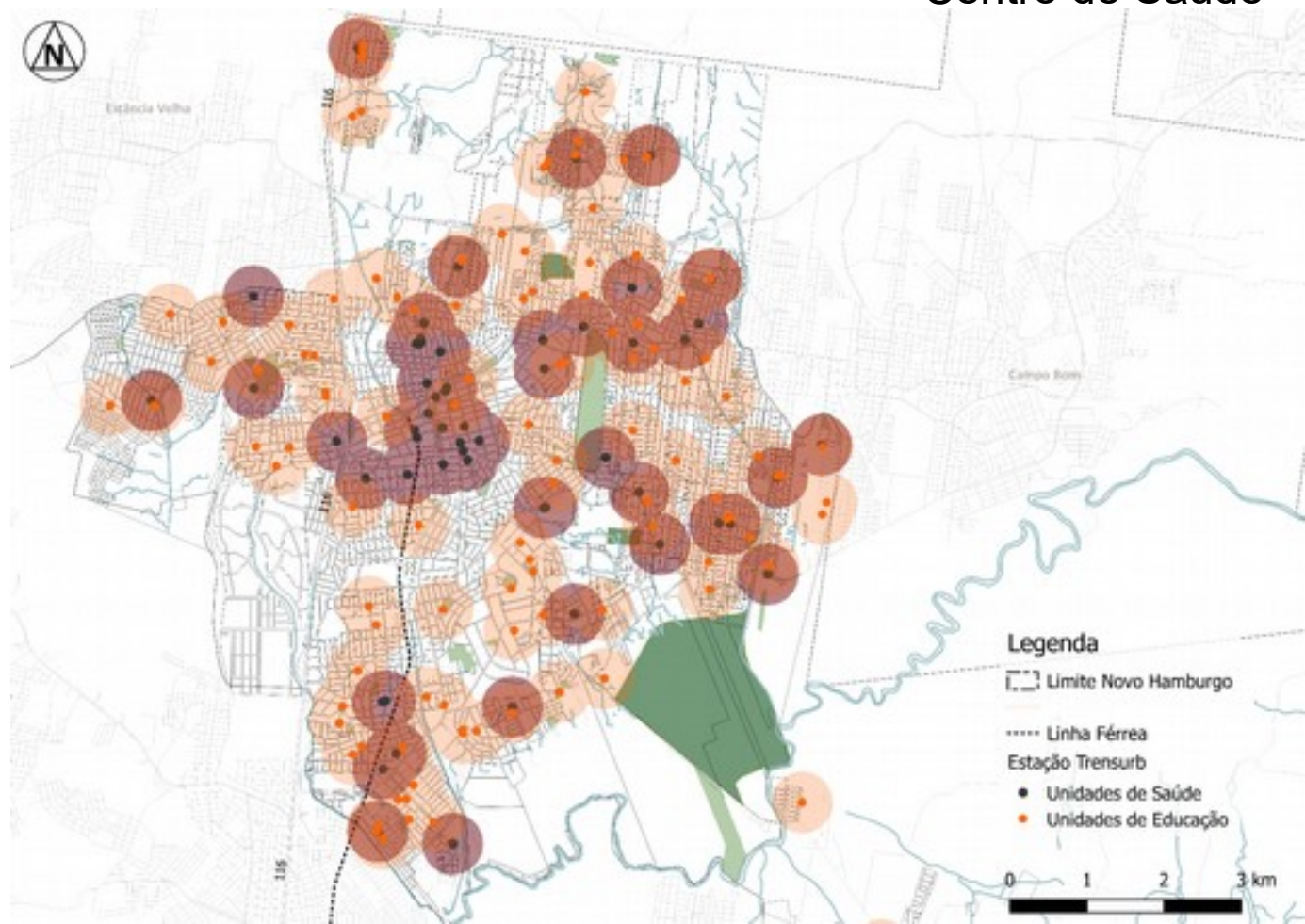
2.3 Integração das Estações da Trensurbes



1. Melhorar as calçadas e a iluminação pública ;
2. Prever passeios públicos faixas de pedestres nas travessias;
3. Melhorar o entorno da estação de metrô, torna-lo acessível e criar faixas de pedestres;
4. Fomentar o uso comercial ;
5. Criar um ponto de parada de ônibus;

2.4 Melhoria urbana entornos saúde e educativos

Centro de Saúde



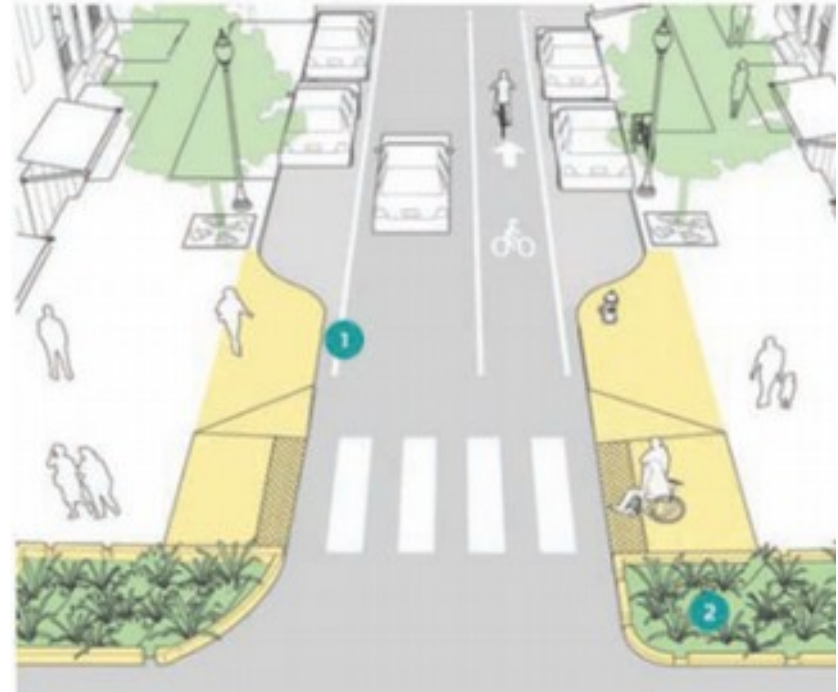
2.4 Melhoria urbana entornos saúde e educativos

Problemática:

Nos entornos urbanos perto dos equipamentos educacionais e de saúde a concentração de pedestres é significativa, e os usuários destes equipamentos são os pedestres mais vulneráveis.

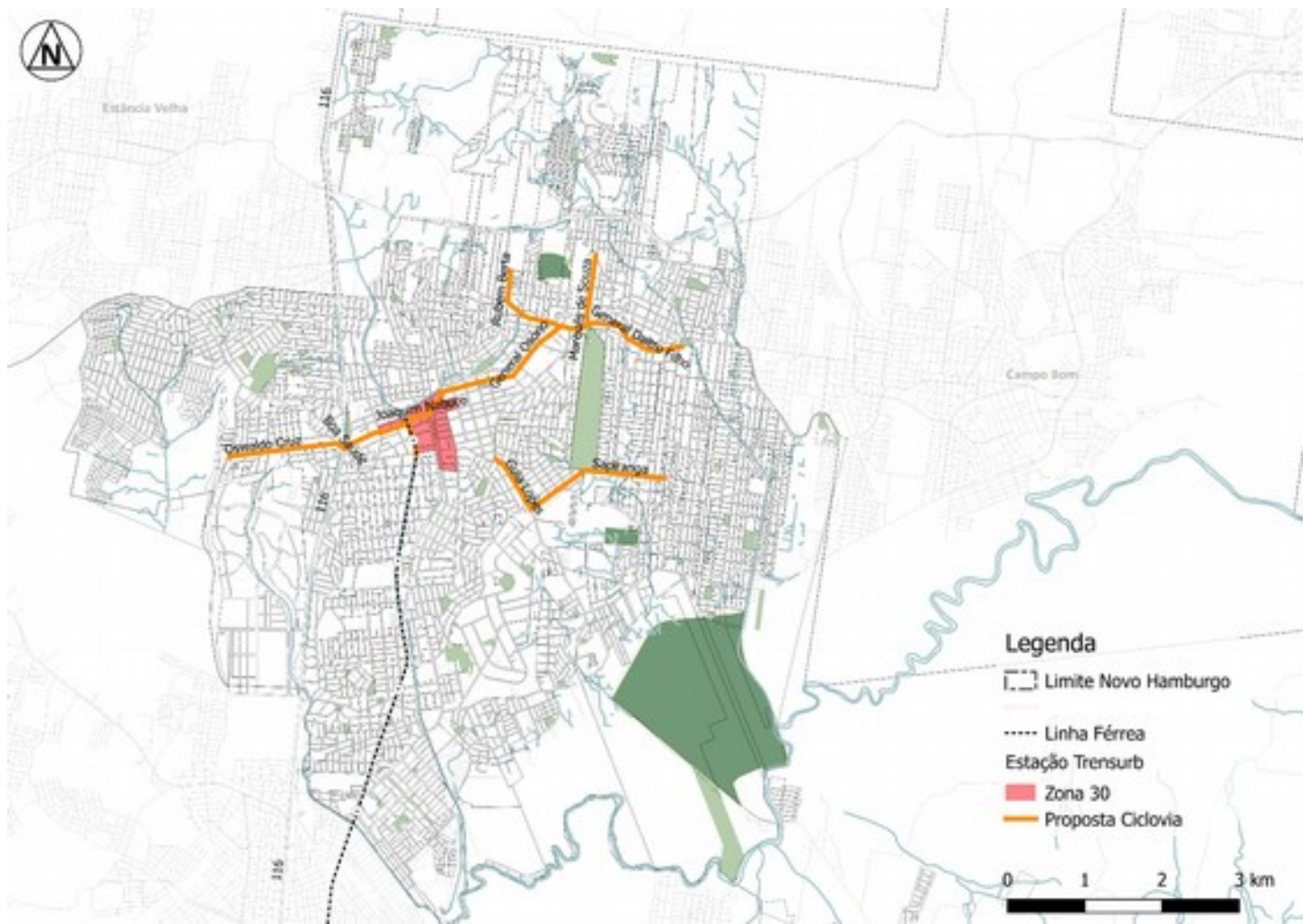
Proposta:

- Criar calçadas com largura mínima de 2 metros na quadra onde está localizado o equipamento
- Implantar faixas de pedestres com visibilidade para diminuir o número de acidentes.
- Se o desenho da rua permite velocidades de circulação elevadas, também é recomendável a implantação de elementos redutores de velocidade e limitar a velocidade a 30 Km/h.



2.5 Rede Cicloviária

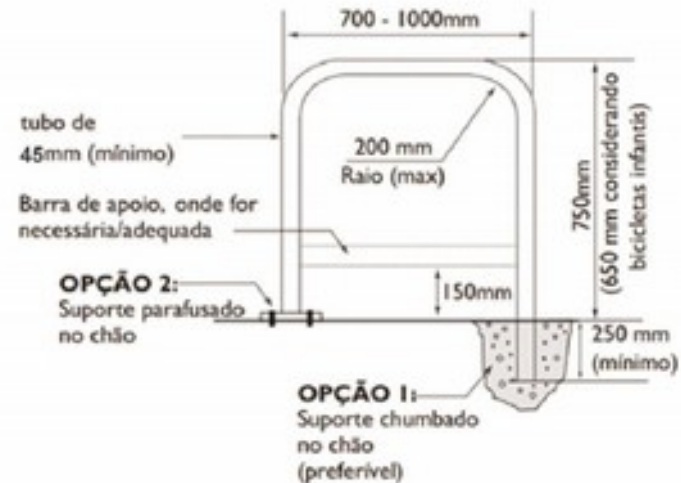
- 11 Km de ciclovias complementares a Zona 30



2.5 Rede Ciclovial Paraciclos

Diretrizes:

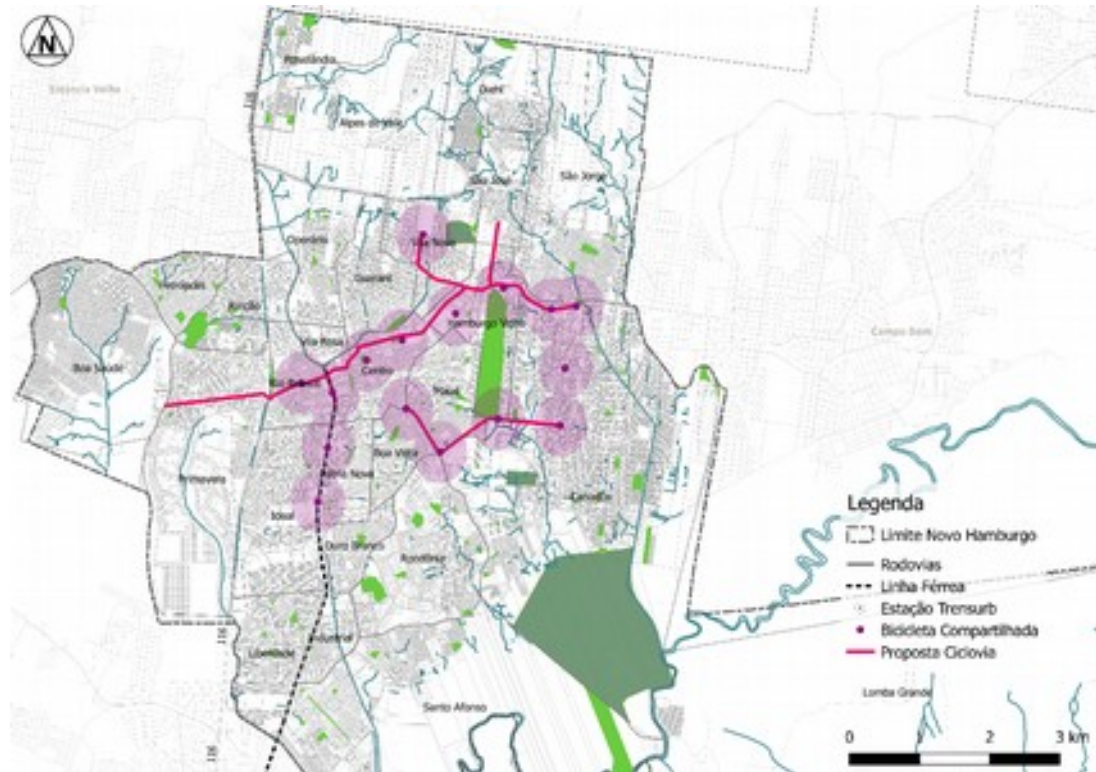
- São recomendados os modelos de suporte em “U invertido”
- É recomendável a **implantação dos estacionamentos para bicicletas na rua**. Como medida de restrição aos automóveis, recomenda-se utilizar uma vaga de estacionamento de veículos. Esta recomendação é muito útil nos entornos dos equipamentos educativos.
- No caso de implantar as vagas de estacionamento de bicicletas na calçada, se fará necessário dispor de uma calçada mínima de 3,20 metros.



2.6 Bicicleta Elétrica Compartilhada

- Reduzir os congestionamentos e melhorar a qualidade do ar
- Aumentar o alcance dos sistemas de transporte de massa;
- Melhorar a acessibilidade geral;
- Melhorar a imagem do ciclismo
- Fornecer serviços complementares ao transporte público;
- Melhorar a saúde dos moradores;
- Atrair novos ciclistas
- Melhorar a imagem e identificação da marca de uma cidade;
- Gerar investimentos na indústria local.

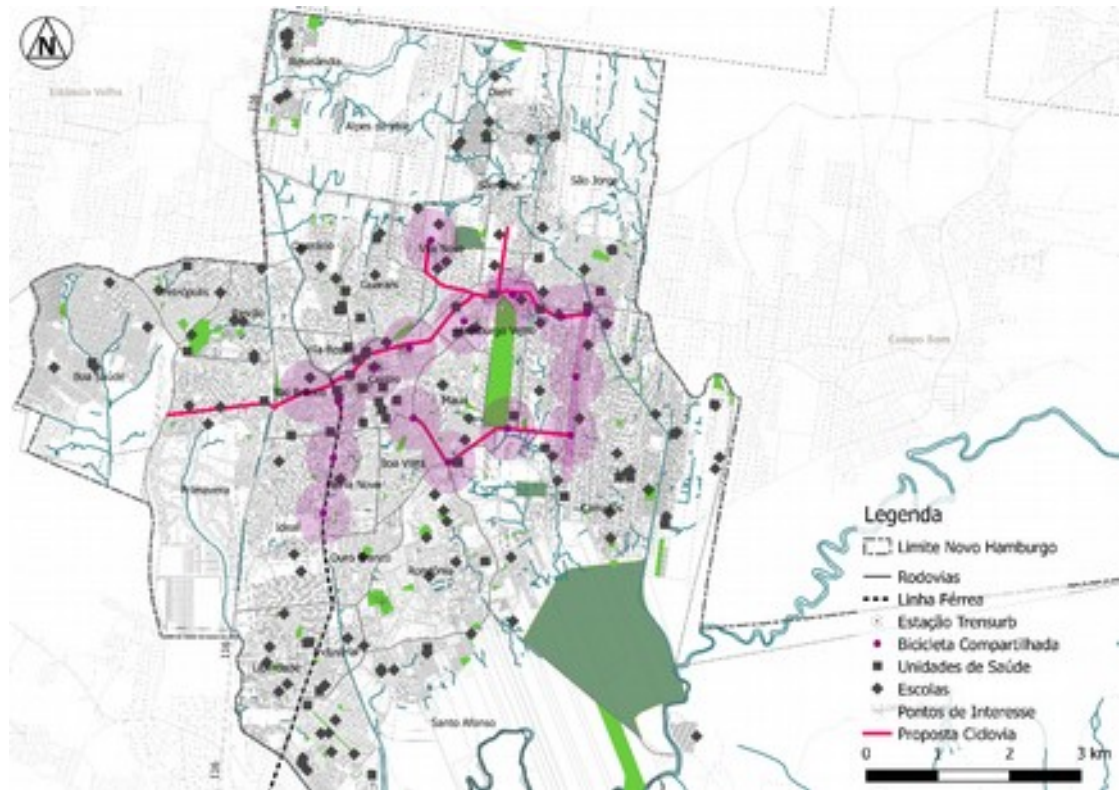
Fonte: ITDP (2014)



2.6 Bicicleta Elétrica Compartilhada

A proposta é iniciar o sistema de bicicleta elétrica compartilhada na área do centro, e nos bairros de Canudos.

A proposta é iniciar o sistema em Novo Hamburgo com 16 estações – 160 bicicletas

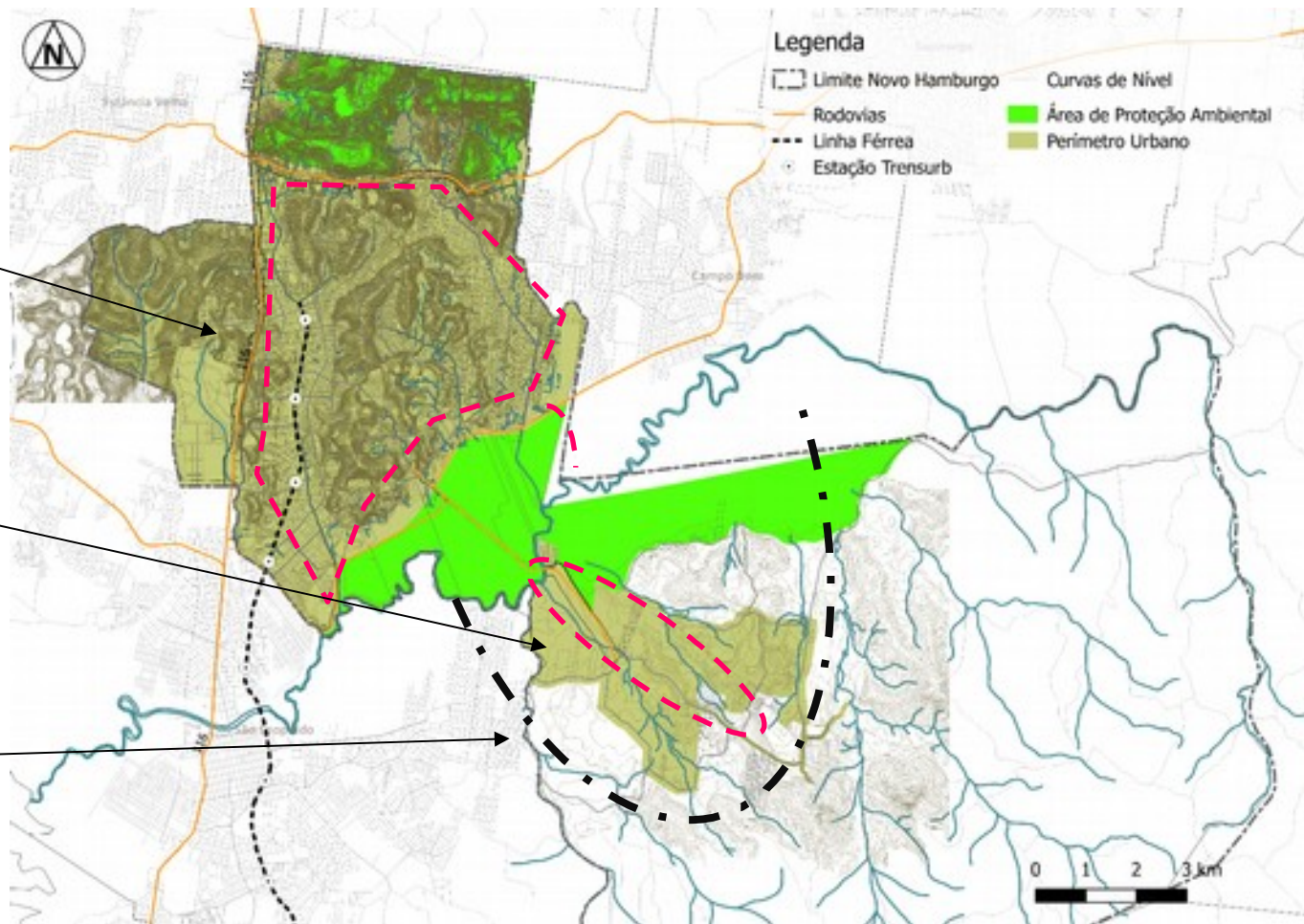


2.7 Recomendações ao Plano Diretor

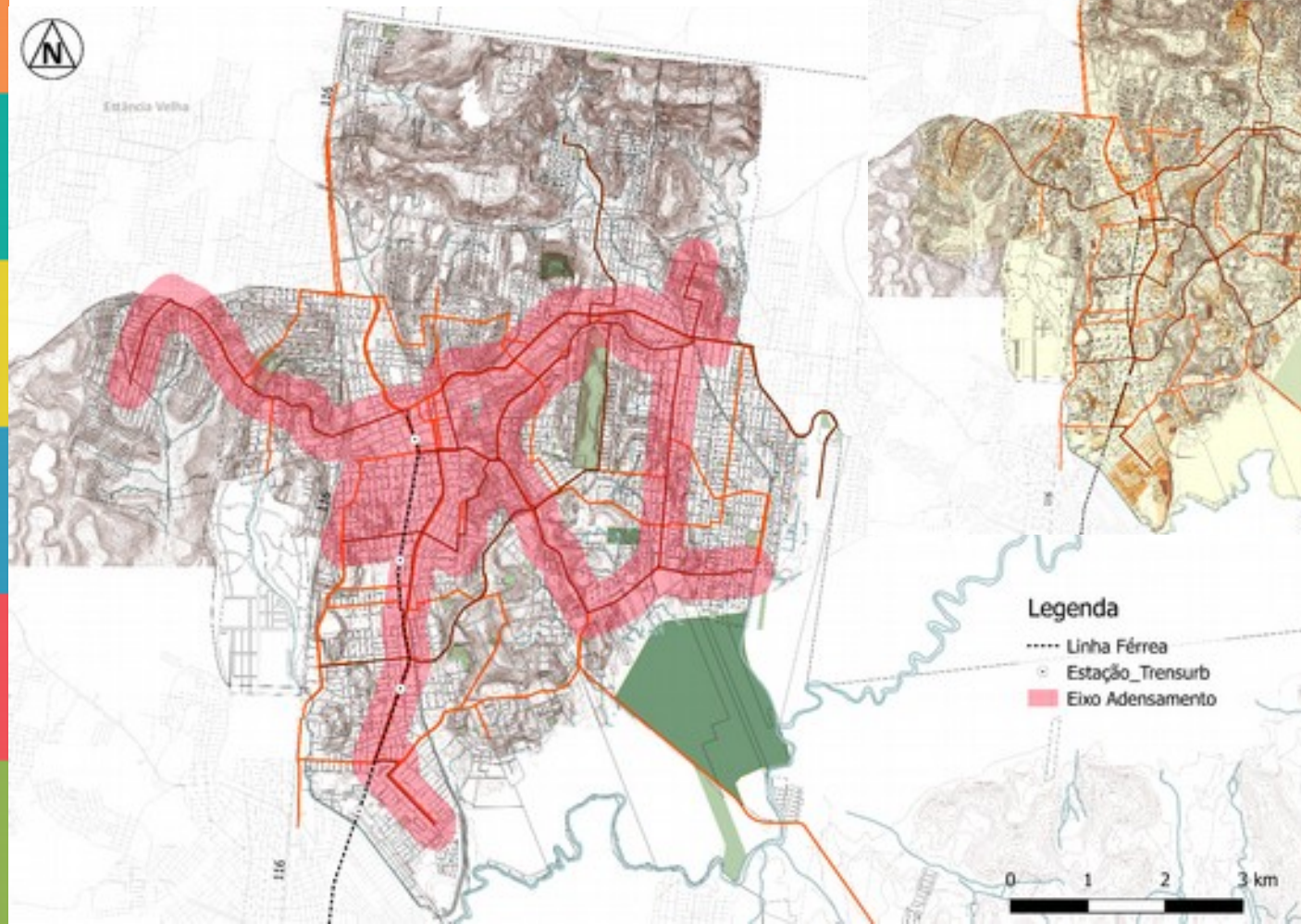
Ocupação Urbana
Prioritária

Ocupação Urbana
Controlada

Limite da área
urbana



2.7 Recomendações ao Plano Diretor



2.7 Padrões para passeios públicos



Faixa de serviço

Local destinado à arborização, infraestrutura, mobiliário urbano e rampas de acesso. Largura aconselhável: 0,80 m

Faixa livre

Local destinado à circulação livre e segura de pedestres, sem obstáculo. Largura mínima aconselhável: 1,2 m.

Faixa de acesso

Local destinado à rampas de acesso aos lotes e áreas de estar que favoreçam a permanência de pessoas, contribuindo para a segurança pública. Largura variável



Objetivo 03

Regular a circulação de veículos motorizados e melhorar a segurança viária;

Objetivo 03

Regular a circulação de veículos motorizados e melhorar a segurança viária;

Propostas



3.1 Atualização da Faixa Nobre no Centro



3.2 Hierarquização Viária ?



3.3 Centro controle tráfego
3.4 Modernização semáforos

3.1 Ampliação da Faixa Nobre em toda zona 30 do Centro

Reduzir o tempo de permanência dos veículos a fim de aumentar a rotatividade para os deslocamentos de curta duração e fomentar que os deslocamentos de longa duração (toda manhã ou todo o dia) sejam realizados em transporte coletivo.



3.3 Controle de Tráfego

Um Centro de Controle de Tráfego pode ter muitas atribuições, dependendo da capacidade tecnológica e sobre tudo da tipologia da cidade.

Novo Hamburgo, apresentando poucos problemas de tráfego e uma área metropolitana pequena, não precisa de um grande centro de Controle de Tráfego, mas pode ter uma melhor oportunidade para gerir o transporte e o tráfego na cidade.

O Centro de Controle de Tráfego pode:

- Gerir em tempo real os cruzamentos semaforizados.
- Realizar a gestão e seguimento do transporte coletivo urbano
- Gestão das emergências na via pública
- Coordenação com as equipes de emergência e policia



3.3 Controle de Tráfego

Novo Hamburgo tem XX.

XX cruzamentos tem semáforos novos, mais ainda tem XX que precisam ser atualizados para poder criar programações diferentes e implantar programações com 2 tempos ou mais.

Isso é importante para melhorar a gestão do tráfego e otimizar as infraestruturas viárias.





Objetivo 04

Garantir a gestão da mobilidade compartilhada e eficiente

Objetivo 04

Garantir a gestão da mobilidade compartilhada e eficiente

Propostas



4.1 Conselho de mobilidade

4.2 Fortalecimento da estrutura institucional para gestão do PDMU

4.3 Atuações educativas e de promoção da mobilidade sustentável

4.1 Conselho de Mobilidade

O Conselho da Cidade tem por objetivo melhorar o fortalecimento Institucional no município. Os conselhos gestores de políticas públicas são canais efetivos de participação. A importância dos conselhos está no seu papel de fortalecimento da participação democrática da população na formulação e implementação de políticas públicas.

O Conselho estará composto por representantes do poder público e da sociedade civil, e o seu objetivo será aprimorar o planejamento, fluidez, economicidade e dar mais transparência aos projetos de mobilidade urbana.

O conselho vai ter reuniões de coordenação geral (informativas) e reuniões de trabalho, que podem ser organizadas por comissões (Pedestres e bicicletas, Transporte coletivo....).



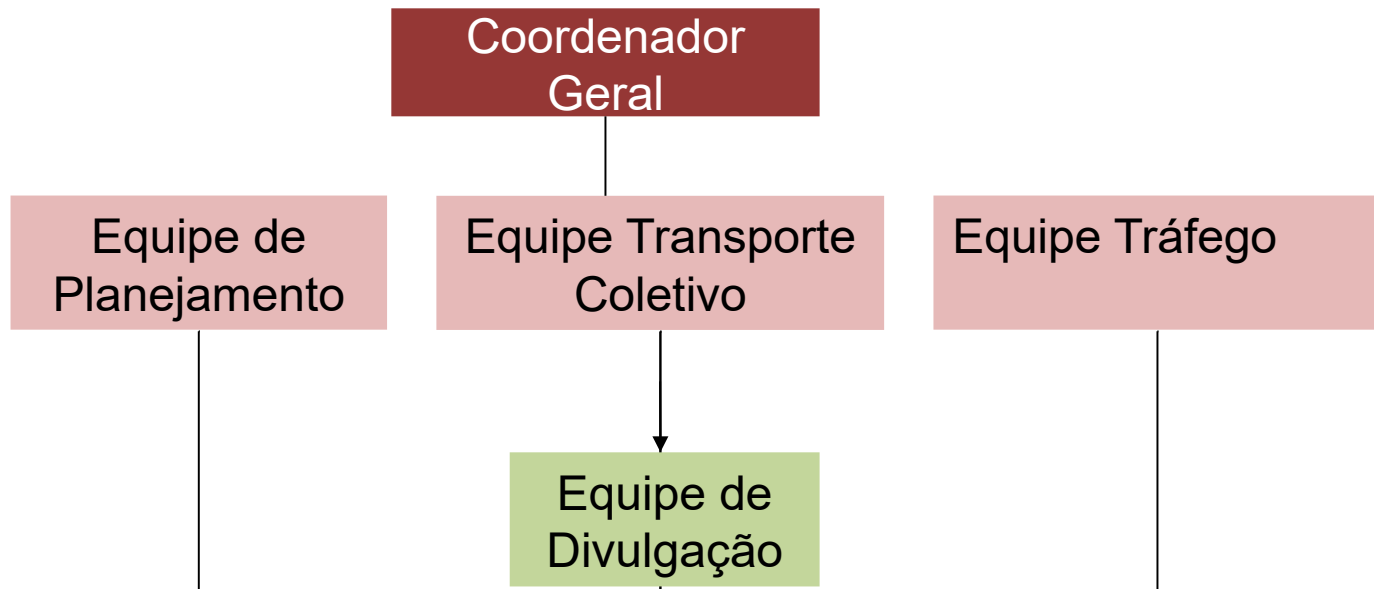
<http://conselhos.piracicaba.sp.gov.br/comob/o-conselho/>



4.2 Fortalecimento da estrutura institucional

Garantir que o Plano seja executado, a partir de um organismo que coordene as tarefas internas, mas que também tenha as funções de gestão junto ao conselho da cidade e divulgação do plano com a população.

Este organismo de gestão pode se chamar “Célula de Gestão do PDMU” e no início, pode ser formado pela equipe técnica municipal que elaborou o PDMU.



4.3 Ações Educativas

As Ações Educativas de Trânsito são atividades realizadas em instituições de ensino, órgãos públicos e privados, e vias públicas com o objetivo de conscientizar condutores e pedestres para o comportamento adequado no trânsito.



OBRIGADO

dmoncholi@idom.com

francesc.arechavala@idom.com

