

REVISÃO DO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE CONSELHEIRO LAFAIETE/MG
DIAGNÓSTICO E PROPOSIÇÕES PRELIMINARES PARA A MOBILIDADE

Junho de 2022

1

Responsável: Sálvio Ferreira de Lemos

SUMÁRIO

1. BREVE PANORAMA DA SITUAÇÃO ATUAL	2
2. CONTRIBUIÇÕES DAS OFICINAS PARTICIPATIVAS	5
3. PROPOSIÇÕES PRELIMINARES	5
3.1. Quanto à mobilidade urbana	5
3.2. Diretrizes para a mobilidade	6
3.3. Diretrizes para a acessibilidade	7
3.4. Diretrizes para o transporte público no município	9
3.5. Sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana	10

1. BREVE PANORAMA DA SITUAÇÃO ATUAL

A mobilidade urbana está relacionada à estrutura viária urbana e municipal e sua hierarquização, como instrumento para a ordenação dos fluxos de deslocamentos no município, buscando a distribuição equilibrada da circulação de veículos, pessoas e bens, dando suporte ao ordenamento territorial e à articulação entre desenvolvimento, acessibilidade, inclusão social e proteção do patrimônio cultural e ambiental, sendo elemento indutor e delimitador da ocupação dos espaços e consolidador das políticas de desenvolvimento sustentável propostas.

2

No município de Conselheiro Lafaiete o Sistema Viário Principal compreende as rodovias estaduais e federais que cortam o território municipal, representado pelas rodovias BR-040, MG-129, MG-155 e MG-482, pelas estradas vicinais que articulam o território municipal e as principais vias da Sede Municipal, existentes e propostas, que a partir da área central, possuem a função e/ou potencialidade de estruturação das áreas urbanas. Como pode ser observado nesta primeira imagem.



Imagem 01 – BR-040, MG-129, MG-155 e MG-482

Há três fluxos principais de deslocamento na cidade, quando são utilizadas as vias que têm a função de vias arteriais, apesar de não terem as dimensões desse tipo de via. Como pode ser observado na segunda imagem a seguir.

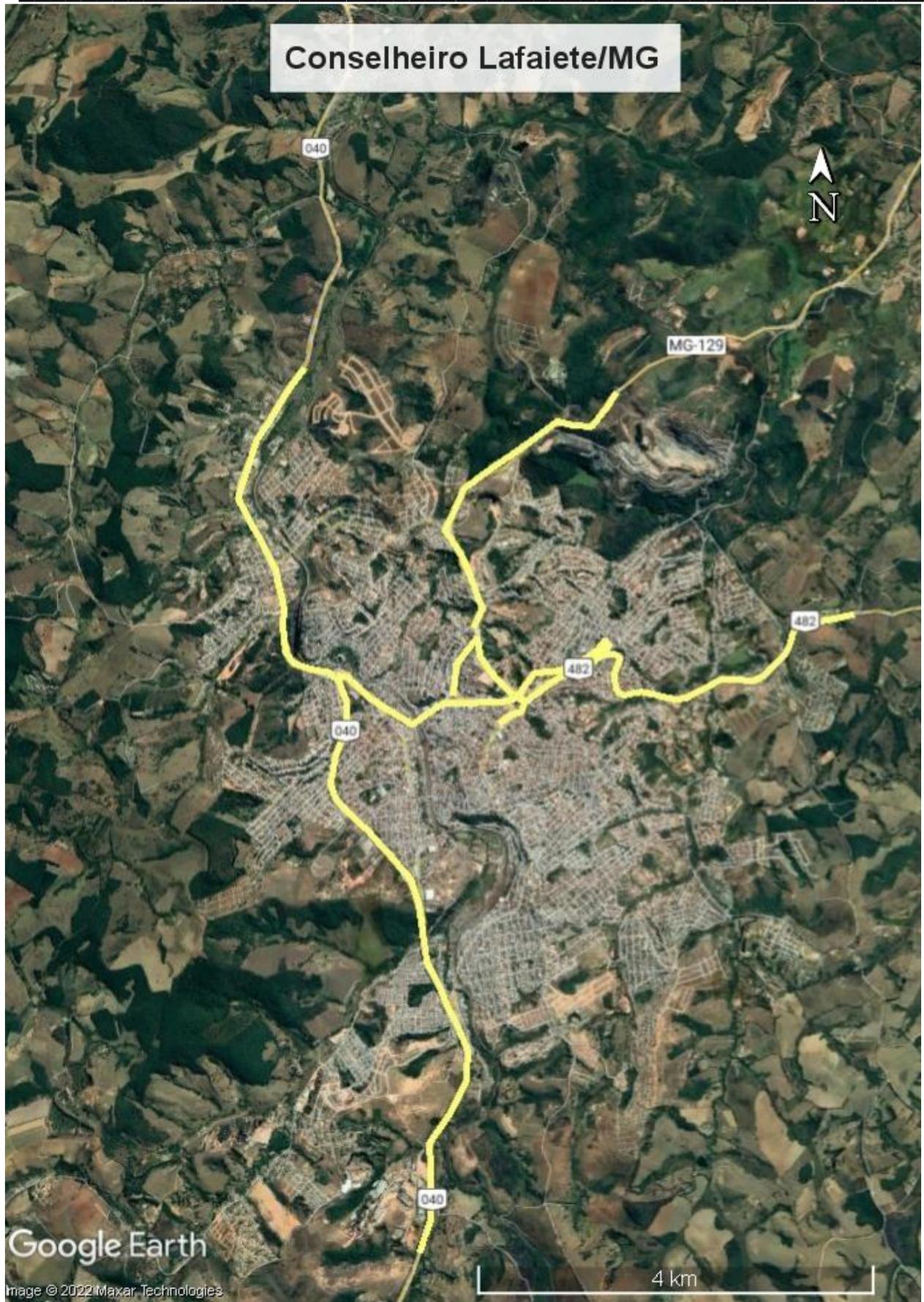
Um no sentido Norte-Sul e Sul-Norte utilizando-se da Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek (BR-040) a qual atravessa a cidade!

Um segundo fluxo que se inicia no entroncamento com a BR-040 e o da MG-482 que se desenvolve no sentido Oeste-Leste e Leste-Oeste percorrendo Rua Congonhas, Av. Monsenhor Nogueira Rezende, Viaduto Duartina Nogueira, Av. Professor Telesforo Cândido de Rezende e chegando à Praça Chiquito Furtado, daí com duas saídas! Uma delas percorre mais um trecho da Av. Prof. Telesforo Cândido de Rezende, circunda a Praça Barão de Queluz e segue pela Rua Coronel João Gomes, Av. Duque de Caxias, Rua Moacir de Souza Dias, Rua Cristiano Nogueira até atingir a MG-482, com a qual deixa a área urbana, caminhando no sentido de Piranga. A segunda saída desde à Praça Chiquito Furtado segue pela Rua Cefisa Viana, Rua Ruth de Souza, Rua Padre Lobo e Rua Duque de Caxias até alcançar a Rua Moacir de Souza Dias e se desenvolver até sair da área urbano no mesmo itinerário da primeira saída acima descrito.

O terceiro fluxo tem início no centro da cidade no sentido Centro-Norte, com duas saídas, a primeira desde a Av. Professor Telesforo Cândido de Rezende, pela Rua Professor Manoel Martins até a Rua Santa Efigênia. A segunda saída, desde a Rua Coronel João Gomes, segue pelas Ruas Padre Américo, Rua Desembargador Dayrell de Lima e Rua Barão do Suassuí atingindo também a Rua Santa Efigênia. Daí segue pela Rua Santa Efigênia até à MG-129, deixando a área urbana de Lafaiete, até chegar ao seu destino, que vem a ser a cidade de Ouro Branco.

Na malha urbana da Sede municipal, que se assenta em terrenos bastante acidentados, o que se verifica como dominante são vias com deficiências quanto a acessibilidade, com calçadas inadequadas e com muitos obstáculos. As calçadas e os estabelecimentos comerciais não estão em consonância com as normas de acessibilidade. As caixas das vias são heterogêneas, sendo comum a não correspondência com a função que venham a exercer e a ausência de sinalização. Há dificuldades no tratamento da circulação, já que a cidade se expandiu em várias direções a partir de um centro antigo, somando-se a isso as transposições da ferrovia da MRS e da rodovia BR-040, que se configuram em pontos de conflito com riscos para a população.

Com relação aos serviços de transporte coletivo, a dinâmica urbana aponta apara a necessidade de adequações para o atendimento à demanda, em especial nas áreas rurais, considerando os princípios da sustentabilidade e da acessibilidade.



FJP

Alameda das Acácias, 70, São Luiz,
Belo Horizonte – MG
www.fjp.mg.gov.br

2. CONTRIBUIÇÕES DAS OFICINAS PARTICIPATIVAS

As comunidades rurais de São Gonçalo, Rancho Novo, São Vicente e a sede de Buarque de Macedo, assim como as comunidades próximas a estas, reclamaram muito do isolamento a que elas estão sujeitas, principalmente no período da chuva, quando a maioria das estradas ficam intransitáveis e o transporte coletivo, que não atende à demanda, fica suspenso. Portanto, nestas estradas é premente um plano de manutenção preventiva e corretiva para que esta população não fique isolada.

Outra solicitação que merece atenção se relaciona com o transporte coletivo, que precisa de um novo planejamento procurando atender à demanda e nas ocasiões que esta população necessita, inclusive quanto aos estudantes.

3. PROPOSIÇÕES PRELIMINARES

A partir do diagnóstico e das contribuições das oficinas, são definidas as proposições preliminares para a mobilidade e acessibilidade no município, incluindo algumas diretrizes para o transporte público. Essas proposições se completarão na articulação com as proposições para o macrozoneamento municipal e zoneamento urbano.

3.1. Quanto à mobilidade urbana

A mobilidade urbana está relacionada à estrutura viária urbana e municipal. A hierarquização dessa estrutura viária configura-se como instrumento para a ordenação dos fluxos de deslocamentos no município, buscando a distribuição equilibrada da circulação de veículos, pessoas e bens, dando suporte ao ordenamento territorial e à articulação entre desenvolvimento, acessibilidade, inclusão social e proteção do patrimônio cultural e ambiental, sendo elemento indutor e delimitador da ocupação dos espaços e consolidador das políticas de desenvolvimento sustentável propostas.

Para essa hierarquização, sugere-se:

- a) Como Vias de Articulação Municipal, as rodovias BR-040, MG-129, MG-155 e MG-482 e as principais estradas vicinais que articulam o território municipal, propiciando acesso e transposição do município e ligação entre a Sede Municipal, o Distrito de Buarque de Macedo, os povoados rurais e destes a todo o conjunto das áreas rurais;
- b) Como Vias Arteriais, existentes ou propostas, as principais vias de ligação entre bairros e entre os bairros e o centro, nas quais a entrada de veículos nas vias deve ser permitida apenas em locais bem sinalizados e o estacionamento em locais determinados;
- c) Como Vias Coletoras, existentes ou propostas, as vias auxiliares das vias arteriais, cumprindo duplo papel de coletar e distribuir o tráfego local para as vias arteriais e destas para as vias locais, de forma a minimizar impactos negativos nas áreas lindeiras, sendo permitido o estacionamento em locais determinados;
- d) Como Vias Locais, as vias destinadas predominantemente a promover o acesso imediato às residências e unidades que abrigam atividades lindeiras, sendo permitido o estacionamento de veículos;

Adicionalmente, podem ser incluídas:

- a) Vias de Pedestres – as vias destinadas preferencialmente à circulação de pedestres em condições especiais de conforto e segurança, sendo permitido o tráfego eventual de veículos para acesso às unidades lindeiras, para serviços públicos e privados e para segurança pública;
- b) Ciclovias – as vias destinadas ao uso exclusivo de bicicletas e veículos não motorizados, excluídos aqueles movidos por tração animal, com diferenciação de pisos para circulação de pedestres, não sendo permitidos a circulação e o estacionamento de veículos motorizados.

6

As Vias de Vias de Articulação Municipal, as Vias Arteriais e as Vias Coletoras comporiam o Sistema Viário Principal, para o qual recomenda-se:

- a) Monitoramento permanente, considerando a sua articulação com
- b) A identificação de interseções de conflito, em especial quanto à linha férrea e transposição de rodovias, que se constituem em pontos de risco para a circulação de pedestres e veículos, para as quais deverão ser desenvolvidos projetos junto aos órgãos e concessionárias responsáveis, nos diversos níveis de governo;
- c) A identificação de bloqueio ou interferência nas vias que prejudiquem a circulação de pedestres e veículos, buscando soluções adequadas;
- d) A priorização de investimentos na sua qualificação, de forma a garantir a mobilidade e a acessibilidade em todo o município.

3.2. Diretrizes para a mobilidade

São diretrizes para a mobilidade no município:

- a) Garantir a trafegabilidade do Sistema Viário Principal como definido no item 3.1, de forma a possibilitar deslocamentos permanentes da população, com regularidade, conforto e segurança;
- b) Garantir a articulação entre bairros e entre bairros e centro;
- c) Garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do município;
- d) Promover o tratamento de calçadas, com regularização de piso, de largura, remoção de obstáculos e barreiras, calçamentos adequados, com medidas de acessibilidade;
- e) Promover o tratamento de vias, com regularização de pavimento, melhorias de cruzamentos e segurança nas travessias, com medidas de acessibilidade, em especial nas interseções de conflito.

3.3. Diretrizes para a acessibilidade

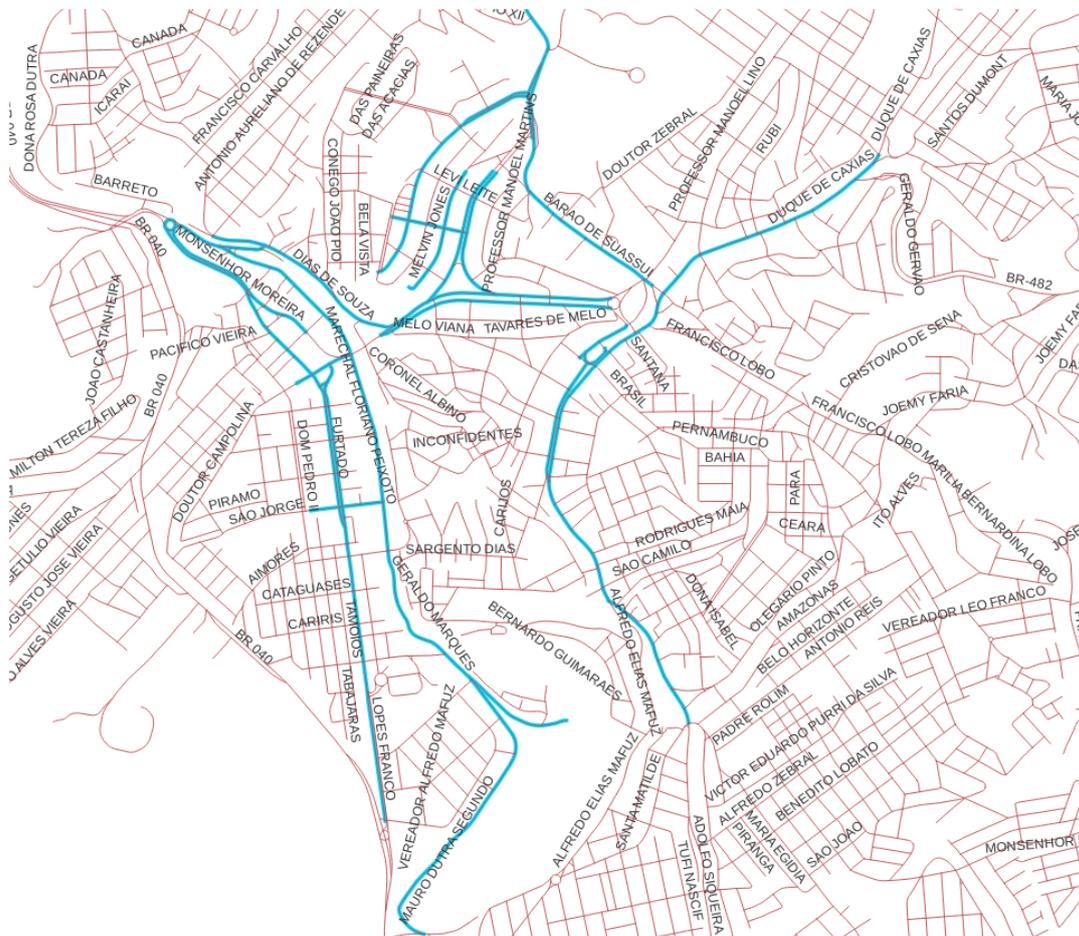
- a) Garantir a acessibilidade aos espaços e edificações, de modo a consolidar e/ou ampliar as oportunidades de emprego, educação, recreação, lazer e comunicação, assim como do usufruto dos benefícios e atrativos que a cidade oferece;
- b) Garantir a acessibilidade para portadores de deficiência física, mental, intelectual ou sensorial, assim como para idosa(o)s, crianças e cidadã(ão)s com mobilidade reduzida, de acordo com as normas técnicas e legislação específica, em especial a Lei Federal 13.146/2015, conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência;
- c) Implantar Rotas Acessíveis visando promover a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida a órgãos públicos, locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, entre outros, assim como aos polos de comércio e serviços, com tratamento de calçadas, se orientando sempre por vias, passeios, pontes, passarelas com declividade máximas de 8,33%, sempre que possível integradas ao sistema de transporte coletivo de passageiros, conforme determina a Lei Federal 13.146/2015.

O Anexo 1 a seguir, desenvolvido pelo setor de geoprocessamento da Prefeitura Municipal, apresenta o mapa com as declividades das vias da Sede Municipal, como referência para a definição de Rotas Acessíveis, conforme sugestão do Conselho Municipal de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência. Em azul, destacam-se as vias com até 8,33% de declividade, que seriam prioridade para a implantação dessas rotas, por permitir o trânsito de cadeirantes.

As informações do Anexo 1, somadas à localização de equipamentos públicos e estabelecimentos de comércio e serviços, entre outros, embasa a análise das condições de acessibilidade das rotas e propostas de adequações. A imagem neste relatório não tem boa visibilidade, mas o original contém a precisão necessária.

Como resultado de análises preliminares, o Anexo 2 apresenta proposta preliminar para Rotas Acessíveis na Sede municipal, sugerida pelo Conselho Municipal de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência.

Anexo 1 – Mapa das Rotas Acessíveis na Sede municipal



3.4. Diretrizes para o transporte público no município

- a) Planejar, gerenciar, coordenar e fiscalizar os serviços de transportes de todos os modais que efetuem o transporte público de passageiros, incluindo ônibus, táxi, transporte escolar, transporte fretado e turístico em todo o território municipal, integrando o sistema de transporte e circulação, entre as diversas áreas urbanas e rurais do município;
- b) Priorizar a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na ordenação do sistema viário;
- c) Garantir a universalidade do transporte público, em especial nas áreas rurais e naquelas ocupadas por população de baixa renda;
- d) Vincular o planejamento e a implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor;
- e) Promover a participação da sociedade na gestão, fiscalização e controle do sistema de transporte;

-
- f) Adequar a oferta de transportes à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo, em especial, para a requalificação dos espaços urbanos e articulação entre a Sede Municipal, o Distrito de Buarque de Macedo e os povoados rurais.

3.5. Sobre o Plano Municipal de Mobilidade Urbana

Por fim, diante da complexidade do tecido urbano da Sede Municipal e das conexões com o distrito e os povoados rurais, aponta-se como fundamental a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, contemplando circulação, acessibilidade e mobilidade urbanas, em consonância com as diretrizes aqui colocadas e tratando ainda questões operacionais como sinalização semafórica, estratigráfica e horizontal; regulamentação de locais de estacionamento; implantação de ciclovias, implantação de rotas acessíveis; segurança e fluidez do tráfego; regulamentação do transporte de cargas; garantia da articulação e integração entre bairros e região central da Sede Municipal e entre esta e o Distrito de Buarque de Macedo e todos os povoados rurais.