



Esta obra está sob o direito de Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.

PROJETO DE TRÁFEGO PARA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE RIACHO DAS ALMAS – PE

Nathália Carolina Silva Santos¹

Anderson Laursen²

RESUMO

Como a maioria das cidades interioranas do estado de Pernambuco, Riacho das Almas está em ascendência de crescimento econômico, devido ao aumento de investimentos de empresários na área da confecção e supermercados, onde teve um aumento de 15% no segmento de comércio alimentício³. Esse aumento acarretou em um grande movimento no tráfego de veículos de carga no centro comercial da cidade, fazendo com que seu ordenamento ficasse comprometido, causando engarrafamento e criando transtornos à população. Com isso, se fez necessário a criação do Plano de Mobilidade Urbana da cidade, com o objetivo de ordenar o tráfego, promover a segurança dos usuários, obter maior compreensão dos condutores que ali trafegam, criar rotas e percursos com acessibilidade.

Palavras-chaves: trânsito, mobilidade, tráfego.

¹ E-mail: arquitetura.nathaliatiburtino@outlook.com

² E-mail: anderson.laursen@professores.unifavip.edu.br

³ TRIBUTAÇÃO, Secretaria de Finanças de Riacho das Almas, 2022.

LISTA DE SIGLAS

DTM	Departamento de Trânsito Municipal
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana

INTRODUÇÃO

Em 10 (dez) anos a frota de veículos na cidade de Riacho das Almas mais que duplicou, em 2022 (dois mil e vinte e dois), foram registrados 7.328 (sete mil trezentos e vinte e oito) veículos inscritos no município, entre eles: automóveis, caminhões, camionetes, camionetas, ciclomotores, motocicletas, motonetas, ônibus, micro-ônibus, reboques, entre outros.¹ Com isso, assim como toda cidade com crescimento em ascendência, se fez necessário a criação de um Departamento de Trânsito Municipal – DTM (Figura 1), a qual foi sabatinada pela câmara municipal de Riacho das Almas a aprovação da Lei Municipal Nº 1.345/2022 de 31 de Março de 2022, ao qual é destinado todas as atribuições de órgão executivo de trânsito municipal, elencadas no Art. 24 da Lei Nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997, que

institui o código de trânsito brasileiro – CTB, em especial as atividades de:

- I. Engenharia de tráfego;
- II. Fiscalização e operação de trânsito;
- III. Educação de trânsito;
- IV. Coleta, controle e análise estatística de trânsito.

Para que as atividades do DTM, sejam feitas de maneira efetiva, foi necessária ser feita a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, que abrange todo o centro comercial da cidade, local de maior fluxo e onde se concentram a maior parte das problemáticas relacionadas a trânsito. A criação deste plano, foi elaborado com o objetivo de trazer desenvolvimento para a cidade de Riacho das Almas, pois, servirá de norte para toda população como modelo de compreensão da mobilidade, fluxos e paradas.

Figura 1
Sinalização de Regulamentação



Fonte: Departamento de Trânsito Municipal – DTM, Riacho das Almas, 2022.

¹ **DETRAN** – ESTATÍSTICAS. Disponível em: <https://www.detrans.pe.gov.br/institucional->

detrans/estatisticas. Acessado em 10 de outubro de 2022, às 13:37hs.

1.1 Objetivo Geral

Desenvolver um projeto para o Plano de Mobilidade para a cidade de Riacho das Almas – PE, afim de promover o desenvolvimento.

1.2 Objetivos Específicos

- Ordenar o tráfego de veículos e pedestres no centro comercial de Riacho das Almas – PE;
- Promover educação relacionado a trânsito na comunidade;
- Trazer clareza no entendimento dos fluxos, obtendo assim mais segurança aos usuários;
- Implantar percursos com acessibilidade;

2. REFERENCIAL TEÓRICO

As referências aqui abordadas serão baseadas na necessidade de informações relacionadas ao tema, com enfoque em solucionar as problemáticas encontradas.

2.1 Engenharia de Tráfego

Com objetivo de definir premissas voltadas a ampliar as condições de fluidez e segurança. Estudos prévios são feitos, e dados coletados a respeito do tráfego são analisados; esses estudos são voltados a entender como determinada via se comporta, como análises de estatística de acidente, análise de utilização das faixas de domínio do sistema viário, estudos de viabilidade técnica e econômica para

adequação e melhoria do sistema viário, entre outros aspectos. A partir disso, elaborar um planejamento que se dar com adaptações no mapa viário; atualização nas sinalizações horizontais e verticais; além de estratégias de implantação.

A engenharia de tráfego é um ramo da engenharia que atua no planejamento, no projeto geométrico, na operação de trânsito, na sinalização e nos projetos de segurança e fluidez em vias terrestres, terminais, lotes lindeiros e vias públicas com a perspectiva de integração junto a outros modos de transporte. Seu principal objetivo é assegurar o movimento ordenado e seguro das pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga. (Guia Básico para Gestão Municipal de Trânsito – DENATRAN, 2016, p.33)

Um profissional de Engenharia, na fase pré-projetual de coleta de dados deve analisar as principais problemáticas daquele determinado sistema viário, dentre eles os mais comuns são relacionados a acessibilidade, segurança, mobilidade e trafegabilidade.

2.2 Sinalização de Trânsito

Após análise das problemáticas, a equipe de engenharia do órgão de trânsito propõe melhorias no sistema viário, algumas dessas modificações podem se

resumir apenas na implantação de sinalização. Com a existência do órgão municipal de trânsito, ele se torna responsável pela falta ou a insuficiência, não podendo nesses casos serem aplicadas penalidades por sua inobservância. Por isso, existe o manual brasileiro de sinalização de trânsito, onde o CONTRAN estabelece rigorosamente determinações para sinalização mais comum, vertical e horizontal.

2.2.1 Sinalização Vertical

Com o objetivo de transmitir mensagens de caráter permanente e por vezes variável, a sinalização vertical é feita em espécie de placa fixa ao lado ou suspensas sobre a pista, onde seus símbolos são preestabelecidos pelo Código de Trânsito Brasileiro, permite que os usuários adotem o comportamento adequado para determinada via. Existem três tipos de sinalização vertical:

- Regulamentar as obrigações, limitações, proibições ou restrições que governam o uso da via (Figura 2);
- Advertir os condutores sobre as condições em potencial existentes na via ou nas suas proximidades, tais como escolas e passagens de pedestres (Figura 3);

- Indicar direções, localizações, pontos de interesse turístico ou de serviços e transmitir mensagens educativas, dentre outras, de maneira a ajudar o condutor em seu deslocamento (Figura 4).²

A sinalização vertical precisa obedecer às condições básicas para percepção do usuário da via, tais como: seguir sua legalidade reconhecida pelo CTB; suficiência na quantidade de sinalização; padronização que sigam os critérios estabelecidos por norma, clareza ao transmitir sua mensagem; precisão e confiabilidade de que a mensagem corresponde à realidade; boa visibilidade garantindo que a sinalização seja identificada em tempo hábil, conservada de maneira que esteja sempre limpa e bem fixada.

Figura 2



Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – CONTRAN – Vol I

² Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – CONTRAN – Vol. III, 2007. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos->

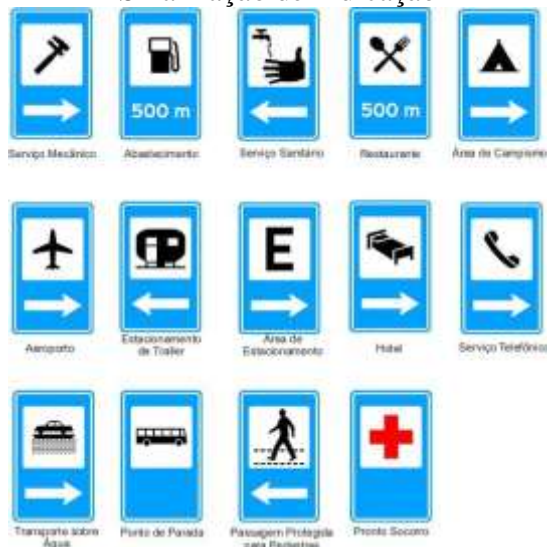
senatran/educacao/publicacoes/manual_vol_iii_-2.pdf. Acessado em 15 de setembro de 2022, às 22:54hs.

Figura 3
Sinalização de Advertência



Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – CONTRAN – Vol II

Figura 4
Sinalização de Indicação



Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – CONTRAN – Vol III

É de responsabilidade do órgão municipal de trânsito, fazer a implantação correta da sinalização vertical bem como manter sua conservação, refletindo uma boa imagem para a prefeitura, além de ser decisiva para segurança dos usuários, prevenindo acidentes.

2.2.2 Sinalização Horizontal

Assim como a vertical, a sinalização horizontal também tem seus parâmetros definidos pelo Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, desta vez no volume IV. Suas orientações tem a finalidade de orientar os usuários sobre as condições de utilização de determinada via, permitindo compreender as proibições, restrições e informações pelas quais os usuários devem tomar atitudes adequadas ao seu direcionamento e a segurança.

Este tipo de sinalização é classificado segundo sua função:

- Ordenar e canalizar o fluxo de veículos;
- Orientar o fluxo de pedestres;
- Orientar deslocamentos de veículos em função das condições físicas da via tais como, geometria, topografia e obstáculos;
- Complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação, visando enfatizar a mensagem que o sinal transmite;
- Regulamentar os casos previstos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).³

Fica sob responsabilidade do órgão municipal de trânsito a manutenção da pintura que faz a sinalização horizontal; pintura essa que deve seguir o padrão de

³ Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – CONTRAN – Vol. IV, 2007. Disponível em:

<https://central3.to.gov.br/arquivo/297183/>. Acessado em 15 de setembro de 2022, às 23:30hs.

cores e formas exigido em norma. Seu traçado e tipos de forma é o que vai definir o comportamento daquele determinado sistema viário. Para o traçado da sinalização, existem 3 (três) tipos de formas padrão, que são: contínua; tracejada ou seccionada; e setas, símbolos e legendas. As cores padrão utilizadas na sinalização horizontal possuem diferentes direcionamentos.

Tabela 1 – Legenda de padrão de cores – Sinalização Horizontal

LEGENDA DE PADRÃO DE CORES – SINALIZAÇÃO HORIZONTAL	
COR	UTILIDADES
AMARELO	Separar movimentos veiculares de fluxos opostos;
	Regulamentar ultrapassagem e deslocamento lateral;
	Delimitar espaços proibidos para estacionamento e/ou parada;
BRANCO	Demarcar obstáculos transversais à pista (lombada).
	Separar movimentos veiculares de mesmo sentido;
	Delimitar áreas de circulação;
BRANCO	Delimitar trechos de pistas, destinados ao estacionamento regulamentado veículos em condições especiais;

	Regulamentar linha de transposição e ultrapassagem;
	Demarcar linha de retenção e linha de “Dê a preferência”;
	Inscrever setas, símbolos e legendas.
VERMELHO	Demarcar ciclovias ou ciclofaixas;
	Inscrever símbolo (cruz)
AZUL	Inscrever símbolo em áreas especiais de estacionamento ou de parada para embarque e desembarque para pessoas portadoras de deficiência física.
	Proporcionar contraste entre a marca viária/inscrição e o pavimento, (utilizada principalmente em pavimento de concreto) não constituindo propriamente uma cor de sinalização.
PRETO	

Fonte: Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – CONTRAN – Vol IV, desenvolvido pela autora.

A presente norma também detalha dimensões, materiais, aplicação e manutenção da sinalização, e seus princípios de utilização e aplicação.

2.3 Fiscalização de Trânsito

Para que o trânsito siga corretamente as recomendações das sinalizações verticais e horizontais, o órgão de trânsito também se encarrega de exercer a fiscalização, afim de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito. Este

ato é de extrema importância, pois, o agente atuador é responsável por “sensibilizar” o usuário da via no sentido de respeitar a legislação, para sua própria segurança e de todos que ali trafegam.

Conforme anexo I do CTB, o agente de trânsito é a autoridade máxima competente responsável pela autuação, somente ele é capaz de aplicar penalidades de multa. A Polícia Militar também é capaz de autuar sob infração de trânsito, desde que se estabeleça convênio, e dentro da corporação serem encaminhados para o papel de autoridade de trânsito apenas os policiais militares que sejam credenciados pelo DETRAN.

A fiscalização pode ser feita também de maneira eletrônica, porém, antes da implantação de qualquer radar, é necessário um estudo do local, para identificar se a sinalização existente não é suficiente para que a segurança seja garantida, por este ser um investimento alto.

É desaconselhável a redução brusca da velocidade média só para instalar o radar. A redução da velocidade regulamentada em uma via deve considerar suas condições de operação, tendo como objetivo reduzir o número e, sobretudo, a gravidade de acidentes registrados. (Guia Básico para Gestão Municipal de Trânsito – DENATRAN, 2016, p.42)

2.4 Mobilidade Urbana

A Lei nº 12.587/2012, que dispõe da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, tem o objetivo de orientar, instituir diretrizes que regulamentam a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, pertencente ao Ministério das Cidades. Esta lei é tratada como instrumento de política de desenvolvimento, que rege a integração de diferentes tipos de transportes, promovendo a melhoria da acessibilidade e mobilidade dos usuários em todo o sistema viário de cada município.

O poder público, têm como desafio se integrar as políticas urbanas, que tragam qualidade ao deslocamento e mobilidade no sistema urbano, com elementos que integrem a malha viária existente, afim de minimizar as problemáticas nos deslocamentos, otimizando tempo, promovendo assim um desenvolvimento econômico urbano satisfatório, além de trazer qualidade de vida aos seus usuários.

Também conhecida como a Lei da Mobilidade Urbana, traz consigo a constatação do fim de um modelo que demonstrou ser insuficiente para tratar da necessidade de deslocamento, que apresenta cada vez mais complexidade e grande impacto no planejamento urbano. A mobilidade nas cidades é fator preponderante na qualidade de vida dos cidadãos. O modelo de circulação de pessoas e cargas

dentro do território urbano interfere no desenvolvimento econômico do País, pois dele dependem a logística de distribuição de produtos, a saúde e a produtividade de sua população, dentre outros. (PlanMob, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2015, p.28)

Mais do que o poder público, a sociedade tem papel importante na criação de qualquer plano de mobilidade, pois não há diagnóstico que demonstre mais claramente do que o relato pessoal de quem vive a realidade da cidade, com isso se faz necessária a participação popular feita de maneira efetiva, garantindo a transparência desse processo como forma de induzir o cumprimento das premissas estabelecidas.

3. METODOLOGIA

3.1 Planejamento

Antes de se estabelecer qualquer projeto, o planejamento dos processos deverá ser feito como estudo prévio, para definir metas a serem alcançadas, tomar consciência do propósito e dos seus objetivos. Podendo ser feito da seguinte maneira:

- Levantamento das principais problemáticas relacionadas a trafegabilidade;
- Levantamento dos recursos (humanos, materiais e financeiros) disponíveis para

solucionar as problemáticas encontradas;

- Definir objetivos e metas a serem alcançadas a curto, médio e longo prazo, devendo ser metas factíveis.

O planejamento urbano deve ser pensado juntamente com o planejamento do trânsito, pois o trânsito está inserido em solo urbano, ele afeta diretamente a circulação de pessoas, mercadorias, animais, entre outros. Onde esse planejamento deve ter como base as normas relativas a ocupação do solo que estão previstas no estatuto das cidades e em plano diretor municipal.

3.2 Execução

Após o planejamento, devem ser definidas um conjunto de ações destinadas a alcançar as soluções previstas para as problemáticas encontradas. Nesta etapa que são utilizados recursos humanos, materiais e financeiros para se obter os resultados previstos na etapa de planejamento. O acompanhamento é necessário a fim de assegurar que o planejamento está sendo seguido e talvez intervir em eventuais correções, podendo ser possível visualizar de forma concreta o projeto elaborado.

3.3 Participação Popular

Em uma sociedade onde o sistema democrático é levado a sério, a gestão pública deve permitir e incentivar a

participação popular, pois garante que a precisão do diagnóstico se aproxime mais da realidade. A participação da população garante legitimidade aos atos de uma gestão, pois garante que as demandas populares sejam consideradas para ações no trânsito e em qualquer outra área. Além de ser um processo que enriquece no banco de dados de informação e facilita a tomada de decisões que cercam os assuntos de interesse comum.

4. OBJETO DE ESTUDO

Na fase de estudos preliminares, foi identificado que o centro comercial da cidade de Riacho das Almas, é o local que se concentra a maior parte das problemáticas encontradas a respeito da trafegabilidade. Com isso, foi feito o levantamento detalhado de toda área, criando o mapa como forma de unibase para o município. Em cima deste levantamento foram identificadas pontualmente os problemas e foram propostos no projeto de tráfego do Plano de Mobilidade Urbana soluções para estas questões.

Figura 5

Arte ilustrativa do Plano de Mobilidade Urbana da cidade de Riacho das Almas - PE



Fonte: Elaborado pela autora

4.1 Projeto de Tráfego

Para o plano de mobilidade urbana, foi necessário entender os problemas do trânsito da cidade, com isso foi elaborado o projeto de tráfego do centro comercial. Nele foram identificados 4 (quatro) principais pontos de problemática, enumerados e localizados na imagem de satélite (Figura 6). A seguir será exposto cada problemática enumerada, e propor a solução para cada ponto crítico de forma isolada.

Figura 6

Mapa de Problemáticas no tráfego de Riacho das Almas - PE



Fonte: Google Earth, elaborado pela autora.

4.1.1 Ponto Crítico 1

A entrada da cidade de Riacho das Almas, popularmente conhecida como “trevo”, é constituída por duas ilhas de refúgio, com prolongamento para a Rua Coronel Joaquim Bezerra; esta rua é consideravelmente estreita para ser a rua principal da cidade; com apenas 7,0m (sete metros) de largura, é considerada uma problemática. Além disso, neste local possui um armazém privado de separação de lixo reciclável, com isso o proprietário utiliza o espaço de passeio público⁴ para estacionar veículos de carga, esta prática torna o espaço de passagem de veículos na via ainda mais estreito, causando um congestionamento na entrada da cidade.

Figura 7

Entrada de Riacho das Almas



Fonte: Acervo da autora

A solução adotada para este local, foi a proibição de estacionar em toda extensão direita da via de quem está entrando na cidade. Além disso, fica proibido também o estacionamento nas ilhas de refúgio que

formam o “trevo” de entrada. Os elementos de sinalização utilizados foram verticais e horizontais, a vertical sendo a placa de proibido estacionar no meio do trecho de 60,0m (sessenta metros), de modo que fique 30,0m (trinta metros) de um lado da placa e 30,0m (trinta metros) do outro lado. A horizontal foi a utilização de pintura da guia de bordo na cor amarela que representa proibição para estacionar. A sinalização horizontal sempre deve ser acompanhada da sinalização vertical para que assim a proibição seja efetiva, e a punição da infração seja legal.

Figura 8

Ponto crítico 1 (entrada da cidade)



Fonte: Elaborado pela autora

4.1.2 Ponto Crítico 2

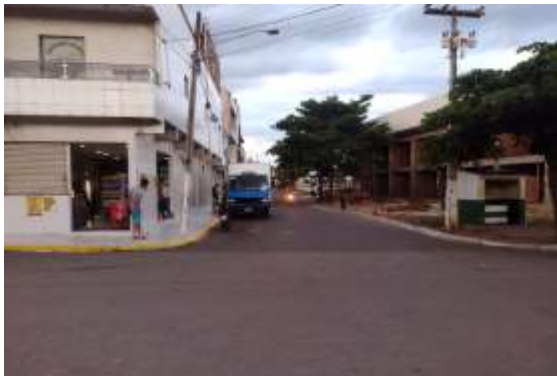
O cruzamento da Rua Coronel Joaquim Bezerra com a Rua Justo Fernandes da Mota, popularmente

⁴ Calçada.

conhecimento como o cruzamento da prefeitura, é um ponto de maior problemática na trafegabilidade. Devido à grande quantidade de lotação que vai para a cidade de Caruaru – PE, muitas delas se aglomeram neste cruzamento, atrapalhando a visibilidade dos condutores que estão a cruzar (Figura 9), além de que o Art. 181 do CTB traz a proibição de estacionar em esquinas e a menos de 5,0m (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal.

Figura 9

Cruzamento da Rua Coronel Joaquim Bezerra com a Rua Justo Fernandes da Mota



Fonte: Acervo da autora

Com isso, as soluções adotadas foram: a de deixar explícita a proibição de parar e estacionar nas esquinas pintando de amarelo a linha de bordo; definindo a Rua Coronel Joaquim Bezerra como a que detém a preferência, implantando a placa de dê a preferência na rua transversal; determinando um local específico para as lotações, deixando 6 (seis) vagas para os veículos esperarem o embarque de passageiros. A Rua Coronel Joaquim

Bezerra atualmente é uma via que os veículos costumam trafegar por vezes acima do limite de velocidade, se fazendo necessário diminuir a velocidade de fluxo desta via, por isso as lombadas existentes foram mantidas, implantar a sinalização vertical de limite máximo de velocidade para 30 km/h e área escolar, além da criação de uma faixa elevada em frente à Escola Manoel Bacelar priorizando o pedestre, dessa forma os sistemas adotados obrigam os usuários a diminuem a velocidade ao trafegarem nesta via (Figura 10).

Figura 10

Ponto crítico 2 (cruzamento da prefeitura)



Fonte: Elaborado pela autora

Em todo prolongamento da Rua Coronel Joaquim Bezerra, foi estabelecido locais de estacionamento de veículos leves e motocicletas, respeitando também o Art. 181 do CTB, que determina que 2% das vagas de estacionamento deve ser destinado a pessoas com deficiência física e idosos. Também foram definidos locais de parada híbrida, para lotação e ônibus, esses locais

são apenas para embarque e desembarque de passageiros, não sendo permitido permanência nesses locais (Figura 11).

Figura 11
Ponto de Parada Híbrida



Fonte: Elaborado pela autora

4.1.3 Ponto Crítico 3

Conhecido como centro de Riacho das Almas, o ponto crítico 3 é de fato onde se concentram a maior parte dos estabelecimentos comerciais, nele é onde as Ruas Coronel Joaquim Bezerra e Rua Maria Júlia da Mota se unem e formam a Rua Dr. Manoel Borba, sendo ela dividida por um canteiro central que é conhecido como a praça da capela, um dos cartões postais da cidade.

Figura 12
Praça da Capela



Fonte: Acervo da autora

Este local é o maior ponto crítico referente a trafegabilidade na cidade, por uma série de fatores que juntos deixam o trânsito parado por vários momentos do dia. As problemáticas identificadas no local foram: além de veículos estacionarem do lado direito de cada via, diversos veículos também estacionam ao lado da guia de bordo da praça da capela (canteiro central), deixando apenas um corredor central onde os veículos transitam. Nesse local também tem a presença de grande parte das lotações da zona rural, estacionando nos pontos comuns de veículos particulares. O ônibus intermunicipal trafega neste local, muitas vezes fazendo o embarque e desembarque em fila dupla no meio da via. Foi constatado também, que devido à grande quantidade de estabelecimentos comerciais existem diversos caminhões de carga que utilizam as vagas de veículos particulares para descarregarem, muitas vezes usando o canteiro central para estacionar e assim diminuir a qualidade do trânsito. Contudo, ainda é possível observar que veículos trafegam na contramão do sentido correto estabelecido.

As soluções adotadas para estas problemáticas, foram: determinar proibição de estacionar em todo o lado esquerdo a partir da bifurcação com a Rua Antônio Limeira, deixando permitido estacionamento de veículos leves e motocicletas apenas do lado direito da via e

onde estiver com a marcação de suas respectivas vagas. Foi definido também algumas vagas exclusivas para lotação, e pontos de parada híbrida em pontos estratégicos, nesses locais a guia de bordo será pintada de amarela, garantindo assim o objetivo da vaga. Foi estabelecido também apenas um local para carga e descarga nestas vias principais, e foi priorizada as ruas paralelas com este objetivo, já que a maioria das lojas possuem acesso às ruas posteriores.

Figura 13
Ponto crítico 3 (centro)



Fonte: Elaborado pela autora

Como a quantidade de vagas de estacionamento diminuiu devido a proibição legitimada do estacionamento em todo prolongamento esquerdo das vias, foram oficializadas vagas de estacionamento transversal a via na Rua Anacleto Braz, onde os veículos poderão retornar pela Travessa Anacleto Braz. Nestes locais, também foram determinadas as vagas de estacionamento para cadeiras e idosos.

4.1.4 Ponto Crítico 4

O cruzamento da Rua Walter Braz com a Rua Eloisa Ferreira da Silva e Avenida da Saudade, conhecido como cruzamento do cemitério, é um caso peculiar, por se tratar do início da PE-121 que liga Riacho das Almas à Frei Miguelinho. Poucas pessoas têm conhecimento deste fato, pois esta rodovia estadual atravessa toda a cidade, possuindo nomes de ruas em separados trechos, iniciando como Rua Eloisa Ferreira, Avenida da Saudade, Rua José Francisco da Silva, Rua José Felismino e finalizando com a Avenida Nossa Senhora de Fátima, seguindo pela zona rural até a cidade de Frei Miguelinho.

Figura 14
Cruzamento do cemitério



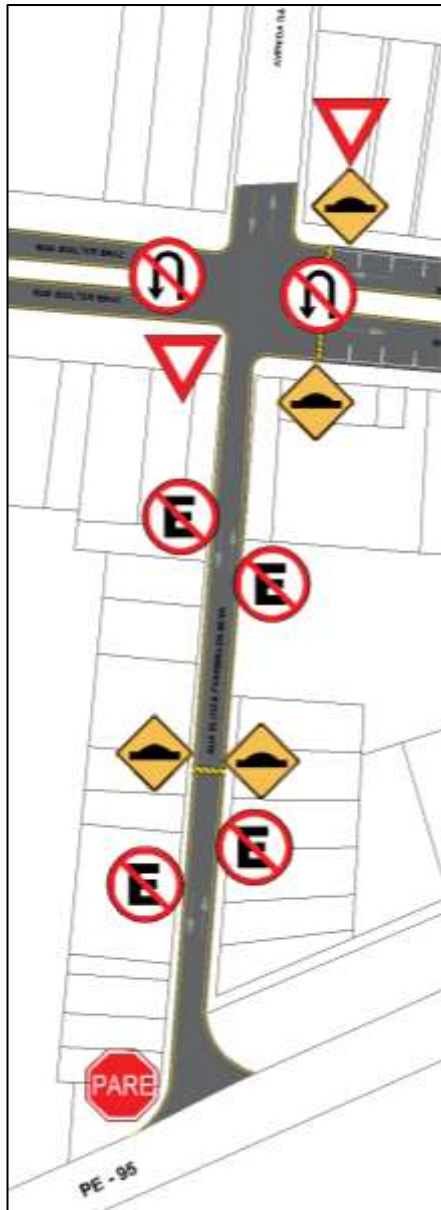
Fonte: Acervo da autora

As problemáticas encontradas neste cruzamento são: A Rua Eloisa Ferreira da Silva é muito estreita possuindo apenas 5,0m (cinco metros) no seu ponto mais estreito, este é definido como uma problemática por se tratar do início de uma rodovia estadual. Por isso foi determinada a

preferência aos veículos que estiverem na rodovia, assim, implantando as placas de dê a preferência na Rua Walter Braz.

Figura 15

Ponto crítico a (cruzamento do cemitério)



Fonte: Elaborado pela autora

Por se tratar de um início de rodovia consideravelmente estreito, foi definida a proibição de estacionar em todo o prolongamento da Rua Eloisa Ferreira, fazendo a pintura da linha de bordo na cor

amarela e a implantação de placas de proibido estacionar.

De forma resumida, os 4 pontos críticos apresentados no presente trabalho, fazem parte de um projeto de tráfego completo (Figura 15) que foi feito minuciosamente para todo o centro comercial, visando ruas adjacentes e paralelas às que foram aqui expostas. O projeto completo estará disponível no anexo juntamente com a sinalização sugerida.

Figura 16

Mapa do Projeto de tráfego do Plano de Mobilidade Urbana de Riacho das Almas - PE



Fonte: Elaborado pela autora

CONCLUSÃO

O presente trabalho foi elaborado de maneira efetiva para o Departamento de Trânsito Municipal – DTM da cidade de Riacho das Almas, onde a execução do projeto de tráfego está sendo executado por meio de recurso próprio pela prefeitura do município, ao qual a autora se encontra no cargo de Diretora Municipal de Trânsito. Os departamentos têm feito um trabalho em conjunto com a Secretaria de Infraestrutura,

colocando em prática grande parte das soluções aqui apresentadas, bem como implantação de rampas para cadeirantes, lixeiras e plantando árvores, auxiliando em um trânsito de qualidade para os usuários. Em conjunto com o Plano de Mobilidade, a fiscalização atualmente é feita por agentes de trânsito, pelos quais foram submetidos a treinamento específico voltado a legislação de trânsito. Com isso é possível perceber que grande parte das soluções aqui apresentadas têm sortido efeitos positivos para a trafegabilidade no centro comercial. O plano de mobilidade é mutável, permitindo que a população participe, com críticas, solicitações e sugestões, também com o objetivo futuramente de expandi-lo para os bairros periféricos.

REFERÊNCIAS

DETRAN – ESTATÍSTICAS. Disponível em:

<https://www.detrان.pe.gov.br/institucional-detrان/estatisticas>. Acessado em 10 de outubro de 2022, às 13:37hs.

Guia Básico para Gestão Municipal de Trânsito – DENATRAN, 2016. Disponível em:

<file:///C:/Users/Windows10/Downloads/Site-Gestao-Municipal-do-Tra%CC%82nsito.pdf>. Acessado em 20 de outubro de 2022, às 13:16hs.

LEI 9.503 de 23 de Setembro 1997 – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acessado em 23 de setembro de 2022, às 10:54hs.

LEI 12.587 de 3 Janeiro de 2012 – A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acessado em 13 de outubro de 2022, às 15:55hs.

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – CONTRAN, 2007. Disponível em:

https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/educacao/publicacoes/manual_vol_ii_-2.pdf. Acessado em 15 de setembro de 2022, às 22:54hs.

PlanMob, Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades, 2015. Disponível em:

<https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>. Acessado em 14 de 2022, às 21:47hs.

