



Etapas do PlanMob Pouso Alegre

- Etapa 1 - Planejamento Executivo
- Etapa 2 – Plano de Comunicação e Divulgação
- Etapa 3 - Leitura Técnica 01
- Etapa 4 - Audiência Pública 01
- **Etapa 5 - Perfil e Diagnóstico**
- Etapa 6 - Modelagem da Rede de Simulação
- Etapa 7 - Geração de Alternativas
- Etapa 8 - Audiência Pública 02
- Etapa 9 - Simulação das Alternativas
- Etapa 10 - Detalhamento da Alternativa Selecionada
- Etapa 11 - Diretrizes e Ações de Gestão de Trânsito e Transportes
- Etapa 12 - Audiência Pública 03
- Etapa 13 - Plano de Mobilidade Urbana
- Etapa 14 - Programas de Ação



Participação Popular

- ◆ Audiência Pública 01
- ◆ [Audiência Pública 02](#)
- ◆ Audiência Pública 03 - Novembro
- ◆ Site do Plano De Mobilidade



Estrutura da apresentação

- O município de Pouso Alegre
- Aspectos gerais da mobilidade urbana e acessibilidade
- Caracterização do sistema de mobilidade
- Dinâmica de deslocamentos
- Mobilidade ativa
- Transporte público
- Espaço e circulação
- Logística urbana
- Aspectos institucionais

O município de Pouso Alegre

- Crescimento, desde sempre, orientado pelas estruturas de mobilidade:
 - caminhos que ligavam às minas auríferas de Ouro Fino e de Santana do Sapucaí formaram povoados
- Declínio da produção do ouro na primeira metade do século XIX voltou a dinâmica econômica da região para a agricultura de subsistência diminuindo o fluxo na região (Simonsem, Junior e Furtado *apud* Vale: 2018, p. 31),
- Século XIX/ início do século XX
 - Elevada à Vila
 - Melhora na infraestrutura
 - Chegada de imigrantes
- Anos Vargas;
 - Fernão Dias (grande indutor do século XX)
- 1960:
 - Centro Regional de educação



Inserção regional

PLANO DE

Sistema de
Coordenadas Projetada /
UTM, SIRGAS 2000,
23S

Fontes:

Levantamento realizado
(2023)
Prefeitura Municipal de
Pouso Alegre/MG
(2022);
Instituto Brasileiro de
Geografia e Estatística
(2022)



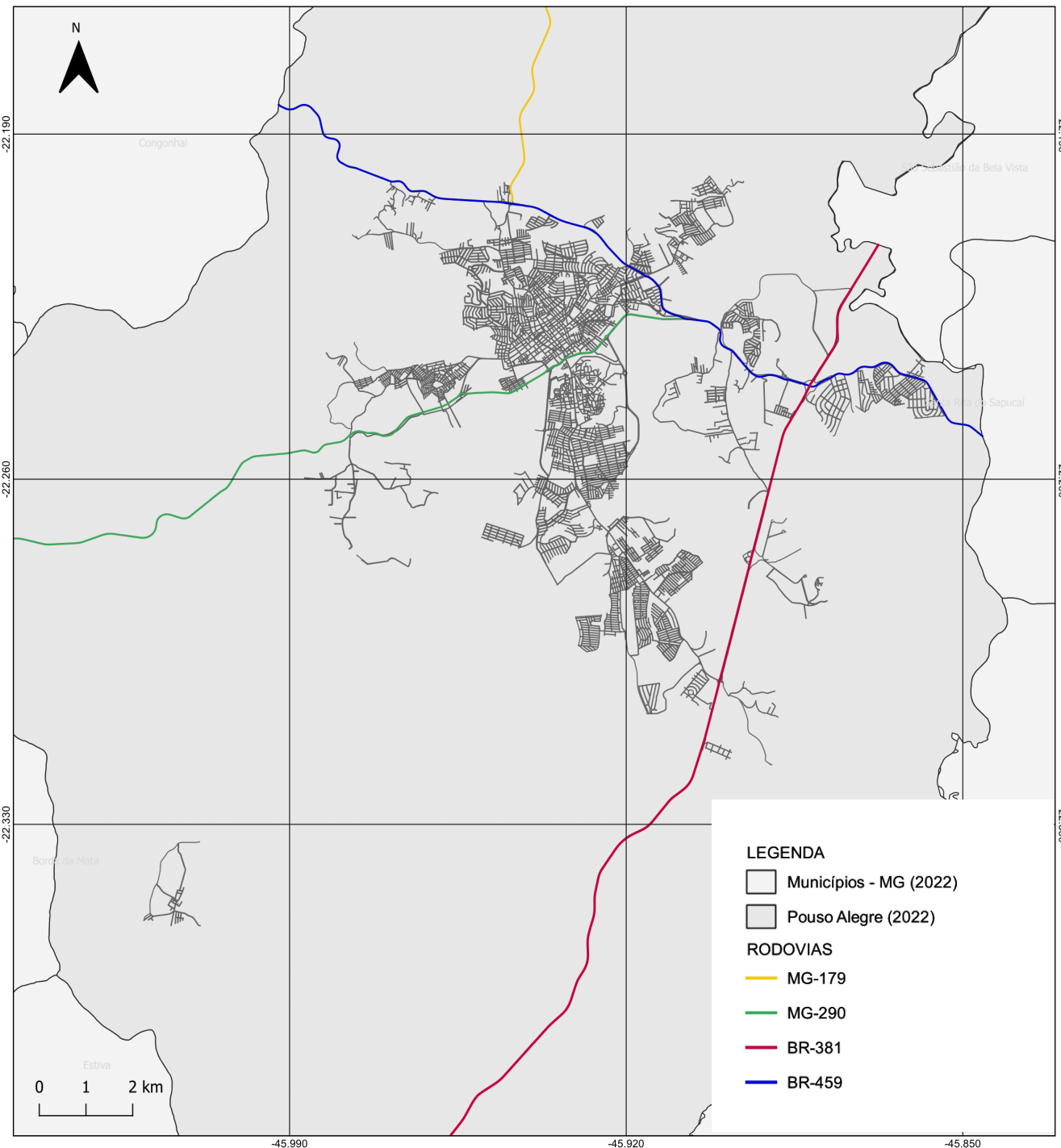
Influência das Rodovias

PLANO DE

Sistema de
Coordenadas Projetada /
UTM, SIRGAS 2000,
23S

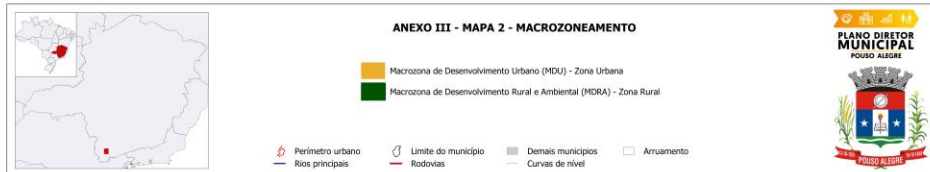
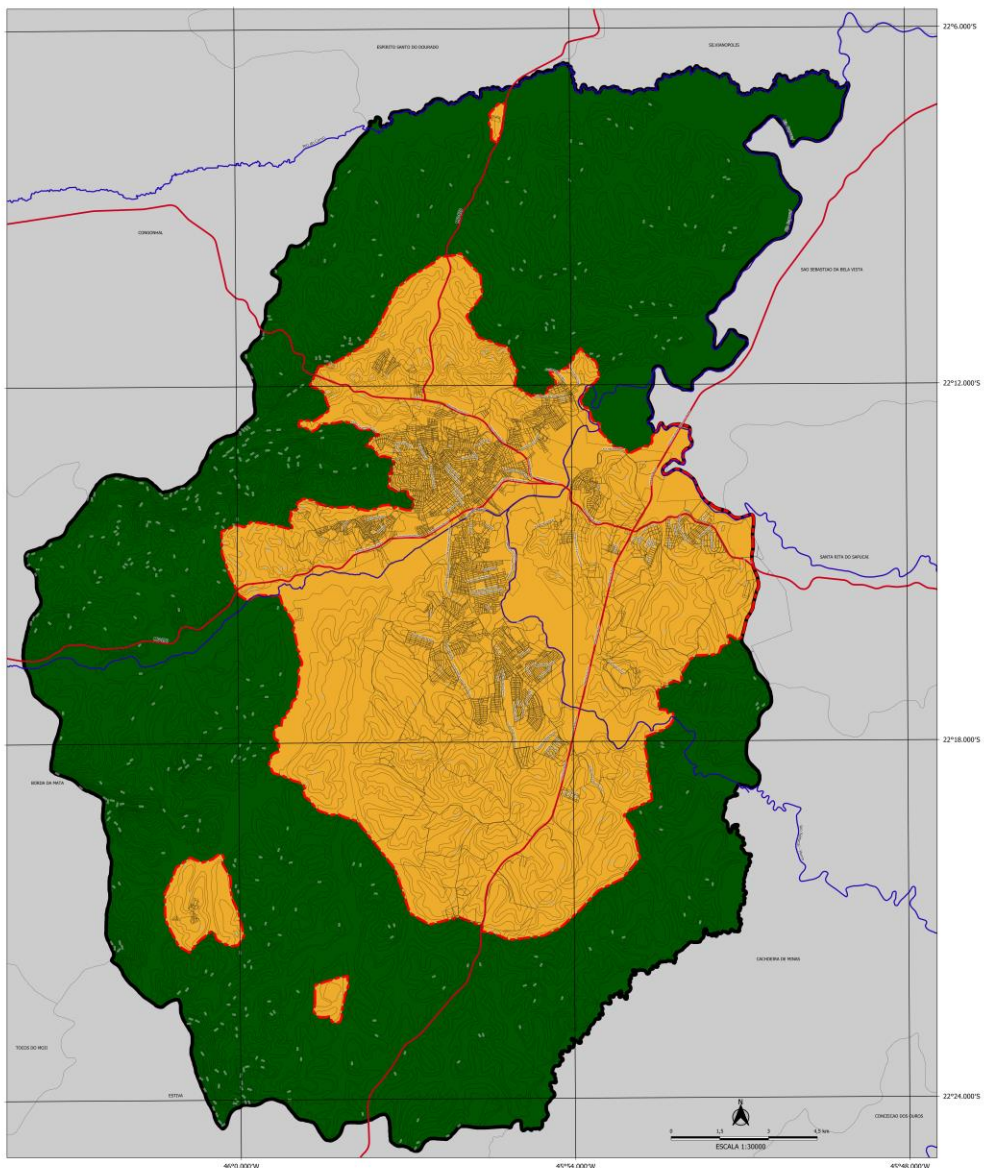
Fontes:

Levantamento realizado
(2023)
Prefeitura Municipal de
Pouso Alegre/MG
(2022);
Instituto Brasileiro de
Geografia e Estatística
(2022)



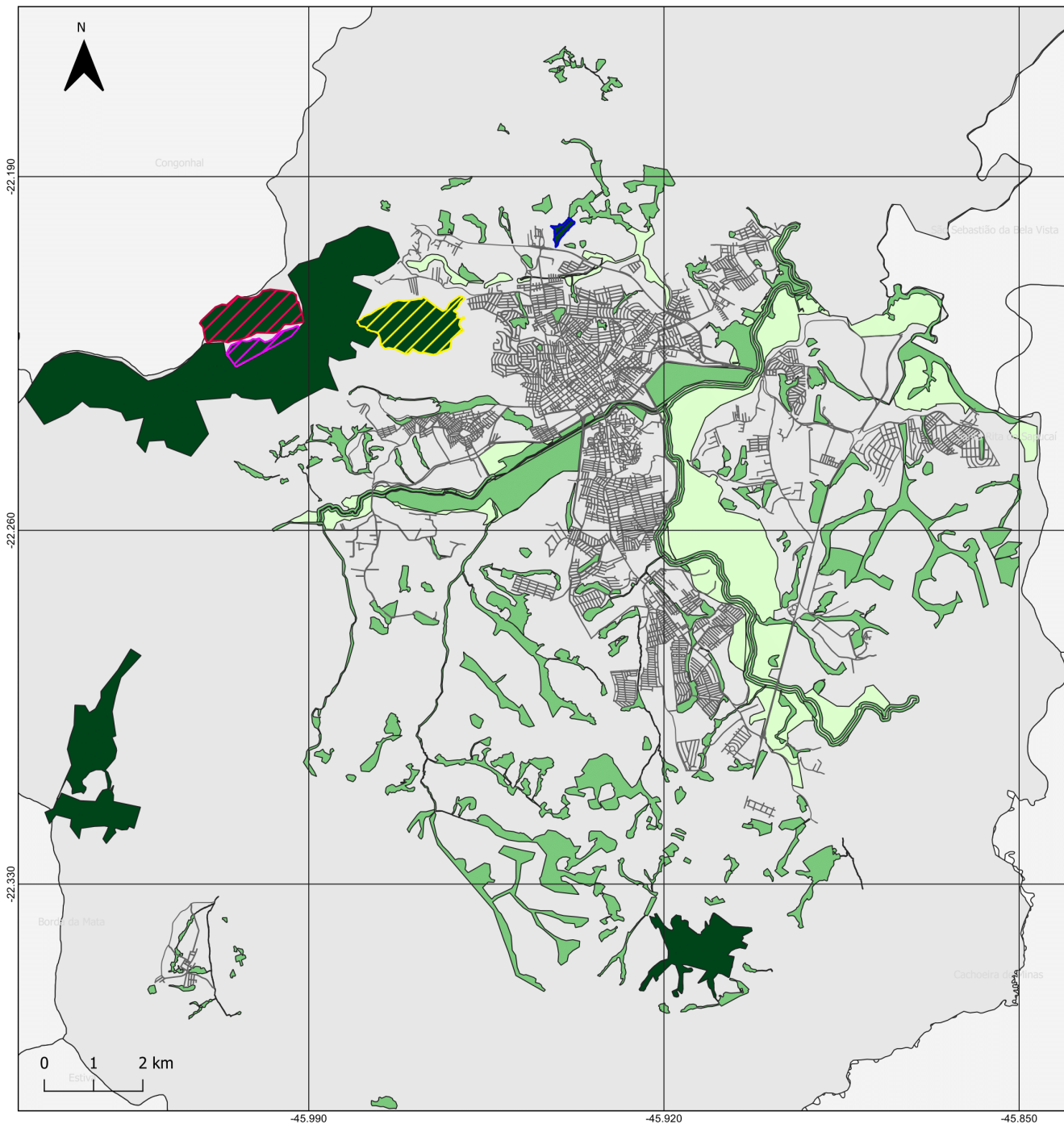
Lógica Intraterritorial

Área Urbana x Mancha urbana



Induções urbanas

- Forte permissividade construtiva: menor COEF APROV básico “2”;
- Praticamente toda a área urbana que sejam erguidas torres de até cinco pavimentos sem o uso da OODC;
- Franja de crescimento com potencial especulativo de crescimento, sem a devida oferta de emprego.
- Para a mobilidade, isso representa potencial aumento de movimentos pendulares e custos maiores para os sistemas envolvidos.



Unidades de Conservação e Áreas de Preservação

LEGENDA

- Municípios - MG (2022)
- Pouso Alegre (2022)
- UNIDADES DE CONSERVAÇÃO
- PARQUE MUNICIPAL
- RESERVA BIOLÓGICA MUNICIPAL
- RPPN SÍTIO RIBEIRÃO DAS MORTES
- RPPN TERRA DOS SABIÁS
- ZEPAM'S
- Zonas Especiais de Preservação Ambiental de Áreas de Proteção à Riscos de Desastres (ZEPAM 3)
- Zonas Especiais de Preservação Ambiental de Preservação Permanente (ZEPAM 1)
- Zonas Especiais de Preservação Ambiental de Unidades de Conservação (ZEPAM 2)

PLANO DE

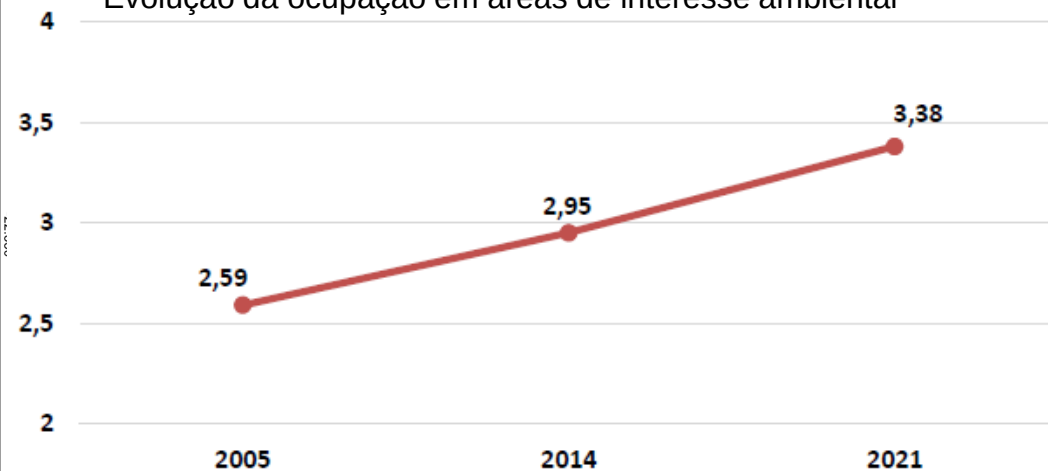
Sistema de Coordenadas Projetada / UTM, SIRGAS 2000, 23S

Fontes:

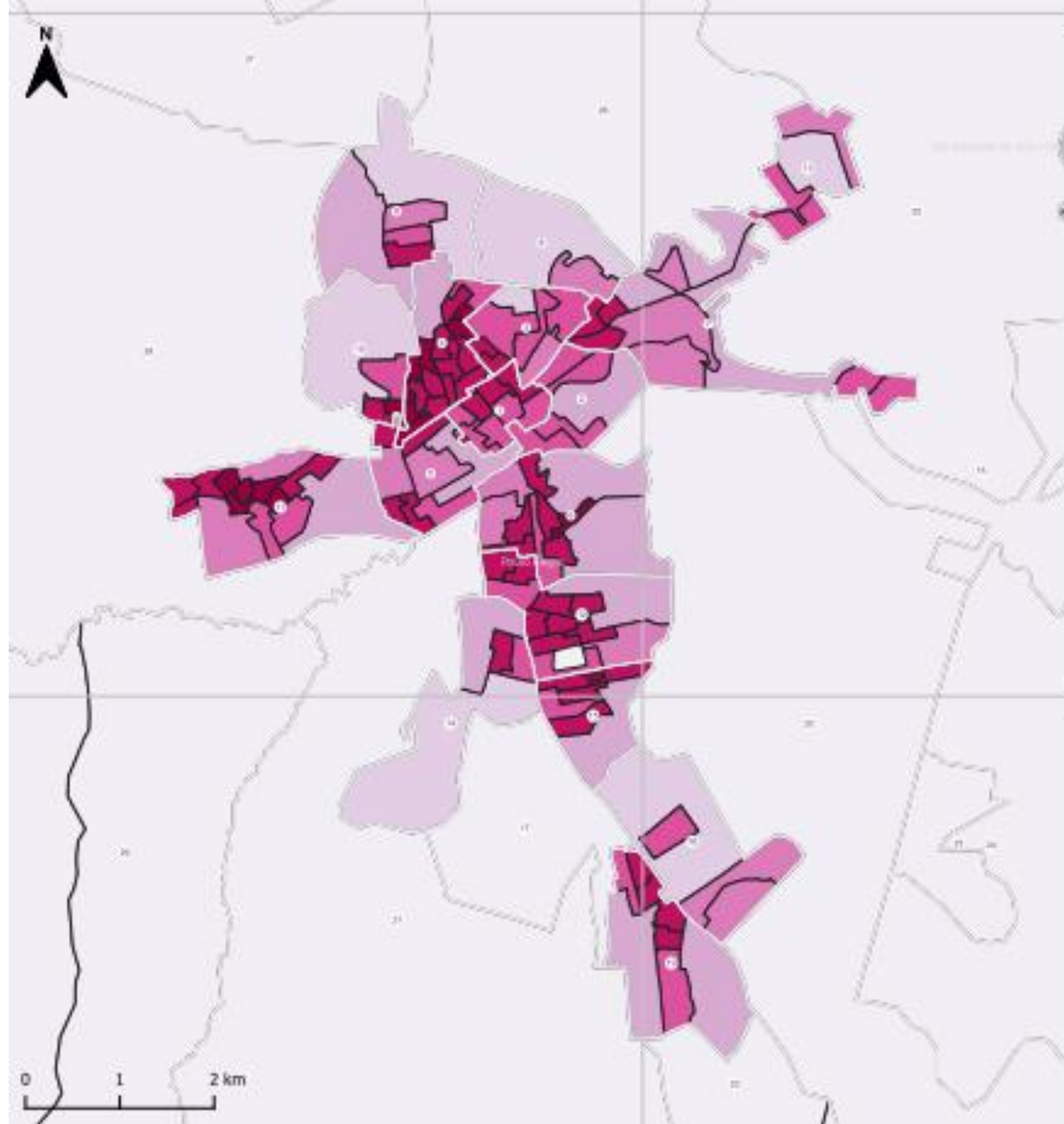
Levantamento realizado (2023)
Prefeitura Municipal de Pouso Alegre/MG (2022);
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística



Evolução da ocupação em áreas de interesse ambiental



Baixa Densidade Demográfica em Pouso Alegre



LEGENDA

- Município - MG (2022)
- Pouso Alegre (2022)
- Via Principal (2022)
- Eixo Viário (2021)

Densidade demográfica população por quilômetro²

- Menos de 500
- 500 - 1000
- 1000 - 2500
- 2500 - 5000
- 5000 - 7500
- 7500 - 10000
- 10000 - 15000
- Mais de 15000

- 1 - CENTRO
- 2 - JARDIM SÃO JOSÉ
- 3 - JARDIM SANTA ELISA
- 4 - JARDIM SANTA CRUZ
- 5 - SANTA FLORENTINA
- 6 - SÃO GERALDO
- 7 - PATRIM
- 8 - JARDIM CALIFORNIA
- 9 - RESCOTO DOS PEREIRAS
- 10 - COLÔNIA DE SANTA MARGARITA
- 11 - SÃO JOÃO
- 12 - JARDIM OLÍMPIO
- 13 - PARQUEIRA
- 14 - CECILIA VIEIRA
- 15 - JARDIM CARMEL
- 16 - JARDIM SÃO FERNANDO
- 17 - SANTA RITA
- 18 - SÃO VICENTE
- 19 - BRUNO DE OLIVEIRA
- 20 - PÁDUA E SILVA
- 21 - ROSÁRIA DO SOL
- 22 - ESTÂNCIA BRANCA D'ÁGUA
- 23 - PAULISTA
- 24 - BRAGA
- 25 - COROÁ
- 26 - SANTA CRUZ
- 27 - BRAGA
- 28 - SÃO JOSÉ DO ANIL
- 29 - SÃO JOSÉ DO ANIL
- 30 - CRUZ ALTA
- 31 - BARRAGEM

PLANO DE MOBILIDADE

Sistema de Coordenadas
Projeção: UTM, SBRGAD
2000, 10S

Fontes:
Levantamento realizado
(2021)
Prefeitura Municipal de
Pouso Alegre/MG (2022)
Instituto Brasileiro de
Geografia e Estatística
(2022).



Rendimento médio por setor censitário em Pouso Alegre

Renda média por
Salário Mínimo

- Até 1
- De 1 a 3
- De 3 a 5
- De 5 a 10
- Mais de 10

PLANO DE MOBILIDADE

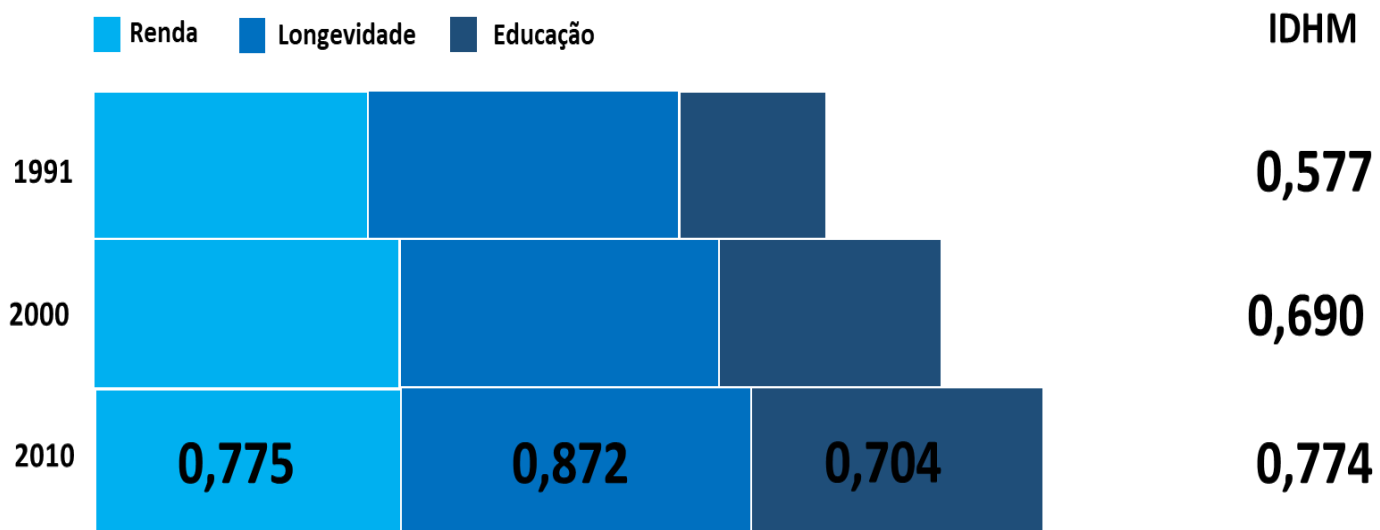
Sistema de Coordenadas
Projetada / UTM, SIRGAS
2000, 19S

Fontes:

Levantamento realizado
(2023)
Prefeitura Municipal de
Pouso Alegre/MG (2022);
Instituto Brasileiro de
Geografia e Estatística
(2022).

Evolução Socioeconômica

Evolução do IDHM em Pouso Alegre



Fonte: Página Pouso Alegre.net, 2013. Disponível em:
<<https://pousoalegre.net/noticia/2013/07/idh-de-pouso-alegre-esta-entre-os-maiores-do-pais/>>. Acesso em ago. 2023.

Aspectos gerais da mobilidade urbana e acessibilidade

A Lei Federal nº 12.587/2012, nomeada Lei da Mobilidade, é o marco regulatório que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tornando obrigatória a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade em municípios com mais de 20 mil habitantes.

Aspectos gerais da mobilidade urbana e acessibilidade

Elementos fundantes da Lei da Mobilidade:

- A integração da política de mobilidade urbana com as demais políticas de desenvolvimento urbano;
- A prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- O estabelecimento de padrões de emissão de poluentes;
- A gestão democrática e o controle social do planejamento e da avaliação da política de mobilidade;
- Uma nova gestão sobre as tarifas de transporte, diferenciando o custo do serviço do preço da passagem paga pelos usuários;
- Adoção da acessibilidade universal um dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Aspectos gerais da mobilidade urbana e acessibilidade

Embora o direito de ir e vir seja um princípio garantido pela Constituição Federal de 1988 a todos os cidadãos, esse é frequentemente limitado para as pessoas com deficiência. Não somente deve ser garantido as pessoas com deficiências a possibilidade de circular livremente pela cidade, mas de fazê-lo com autonomia.



Aspectos gerais da mobilidade urbana e acessibilidade

MARCOS REGULATÓRIOS:

- Lei nº 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Lei nº 10.048/2000 – Pessoas com Mobilidade Reduzida;
- Lei nº 10.098/2000 – Acessibilidade;
- Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 – Regulamentação;
- Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 – Estatuto da Pessoa com Deficiência

Caracterização do sistema de mobilidade

A elaboração de um diagnóstico do sistema de mobilidade demanda de uma série de pesquisas na cidade. A partir delas é possível caracterizar o sistema de mobilidade e estruturar uma compreensão dos desafios e potencialidades na cidade de Pouso Alegre o mais próximo possível da realidade.

Ao longo do processo de desenvolvimento do Plano de Mobilidade foram feitas uma série de inventários para avaliar o atual estado das vias na cidade. Todos os inventários produzidos constam no Produto 3 – volume II. A seguir elencamos os inventários realizados:

- Sistema viário;
- Calçadas;
- Polos geradores de tráfego;
- Transporte coletivo;
- Acidentes de trânsito;

Caracterização do sistema de mobilidade

Os inventários servem para embasar as demais pesquisas, criando, portanto, um trabalho de complexificação em camadas. As demais pesquisas são:

- Pesquisa origem e destino domiciliar;
- Pesquisa origem e destino cargas;
- Pesquisa origem e destino da bilhetagem eletrônica;
- Pesquisas de contagens volumétricas classificadas;
- Pesquisa na linha de contorno (CORDON LINE);
- Pesquisa de ocupação de veículos;
- Pesquisa de velocidade e retardamento;
- Pesquisa de entrevista com ciclista;
- Pesquisa de fluxo de pedestres;
- Pesquisa de oferta e vagas.

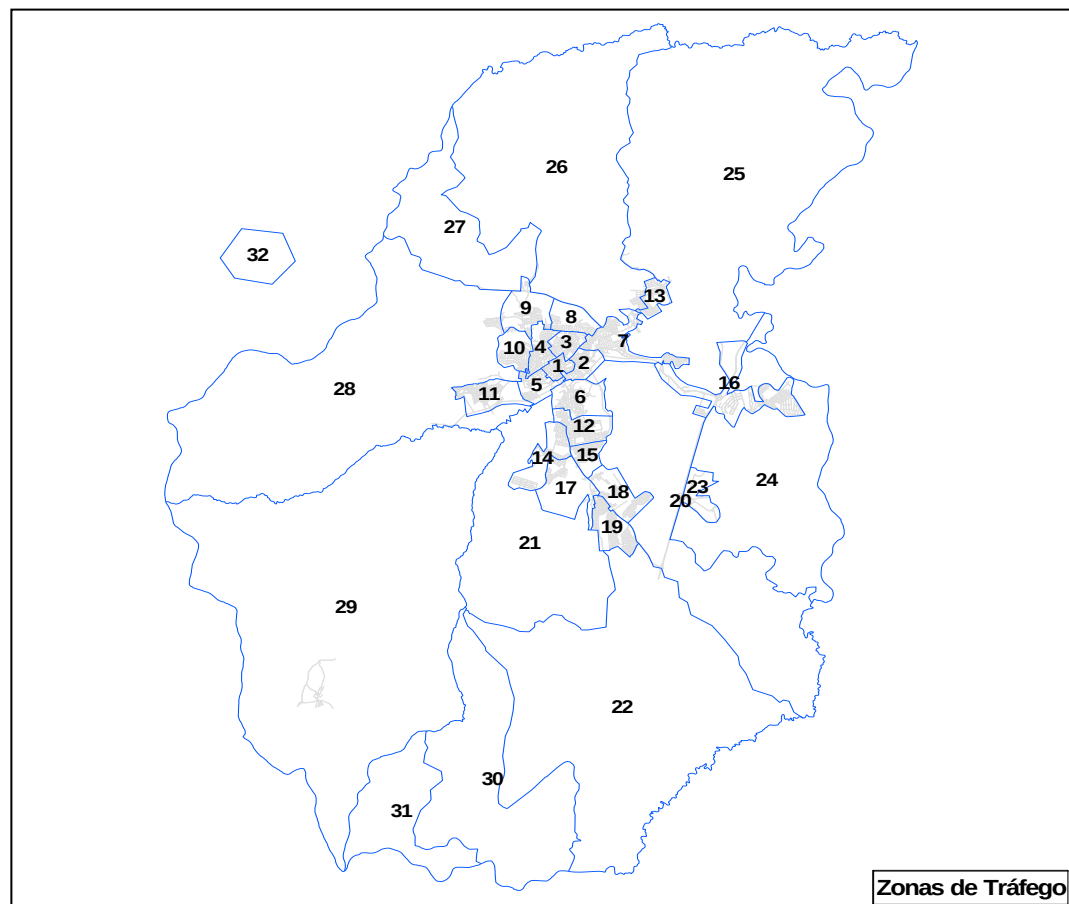
Dinâmica de deslocamentos

A Pesquisa de Origem e Destino é um instrumento que fornece informações importantes para compreender a dinâmica de deslocamento das pessoas na cidade. Na pesquisa O/D são levantados dados em relação aos sentidos de fluxos predominantes, quais as atividades de atração dentro da cidade e quais os modais utilizados.

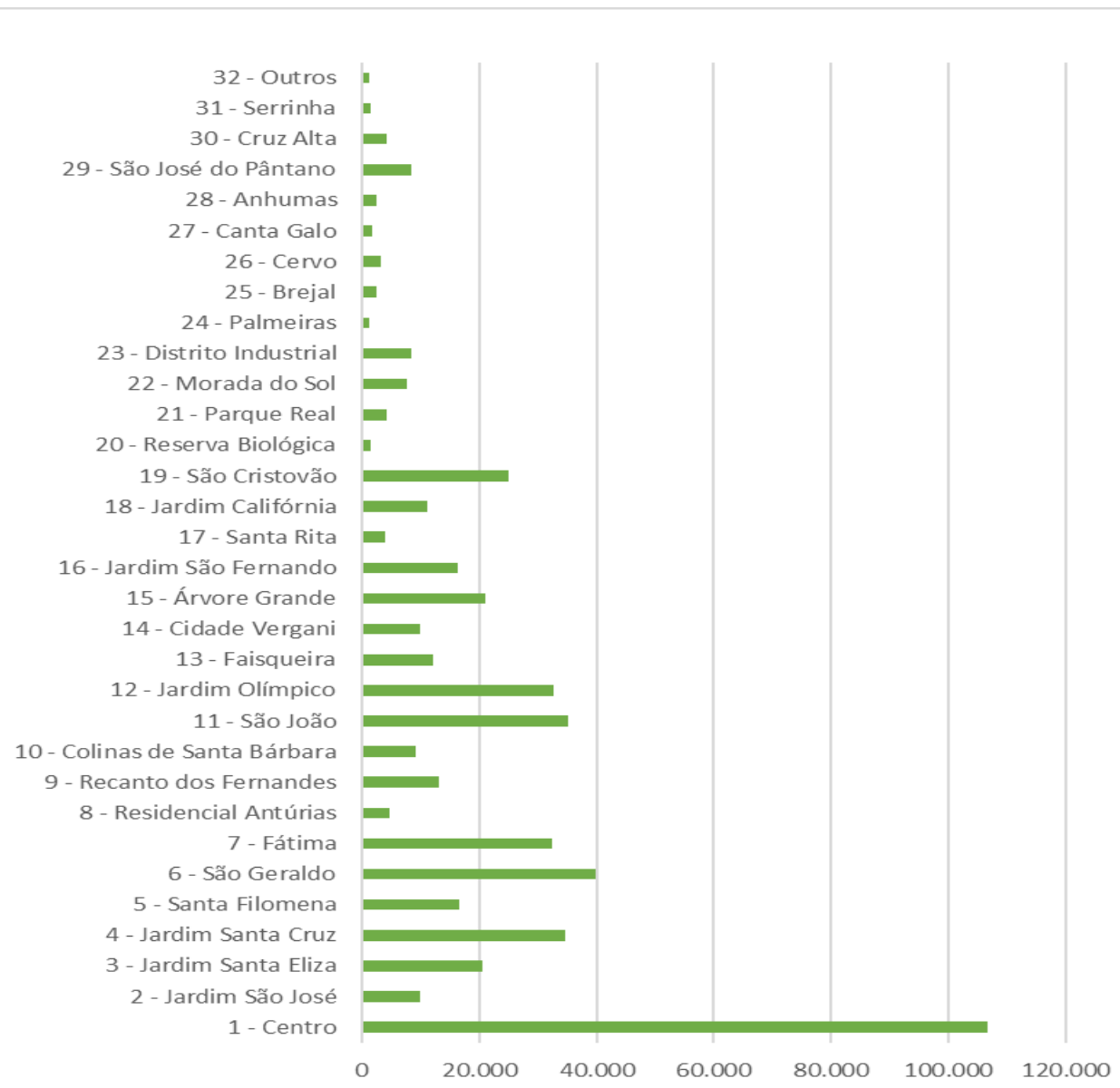


Dinâmica de deslocamentos

A pesquisa Origem/Destino foi respondida por 4.039 moradores. Os dados do IBGE (2022) estimam que o município de Pouso Alegre, possui 162.028 habitantes. Dessa forma, o valor da amostra é de 2,5% do total de moradores que residem na área urbana e nos distritos em estudo.



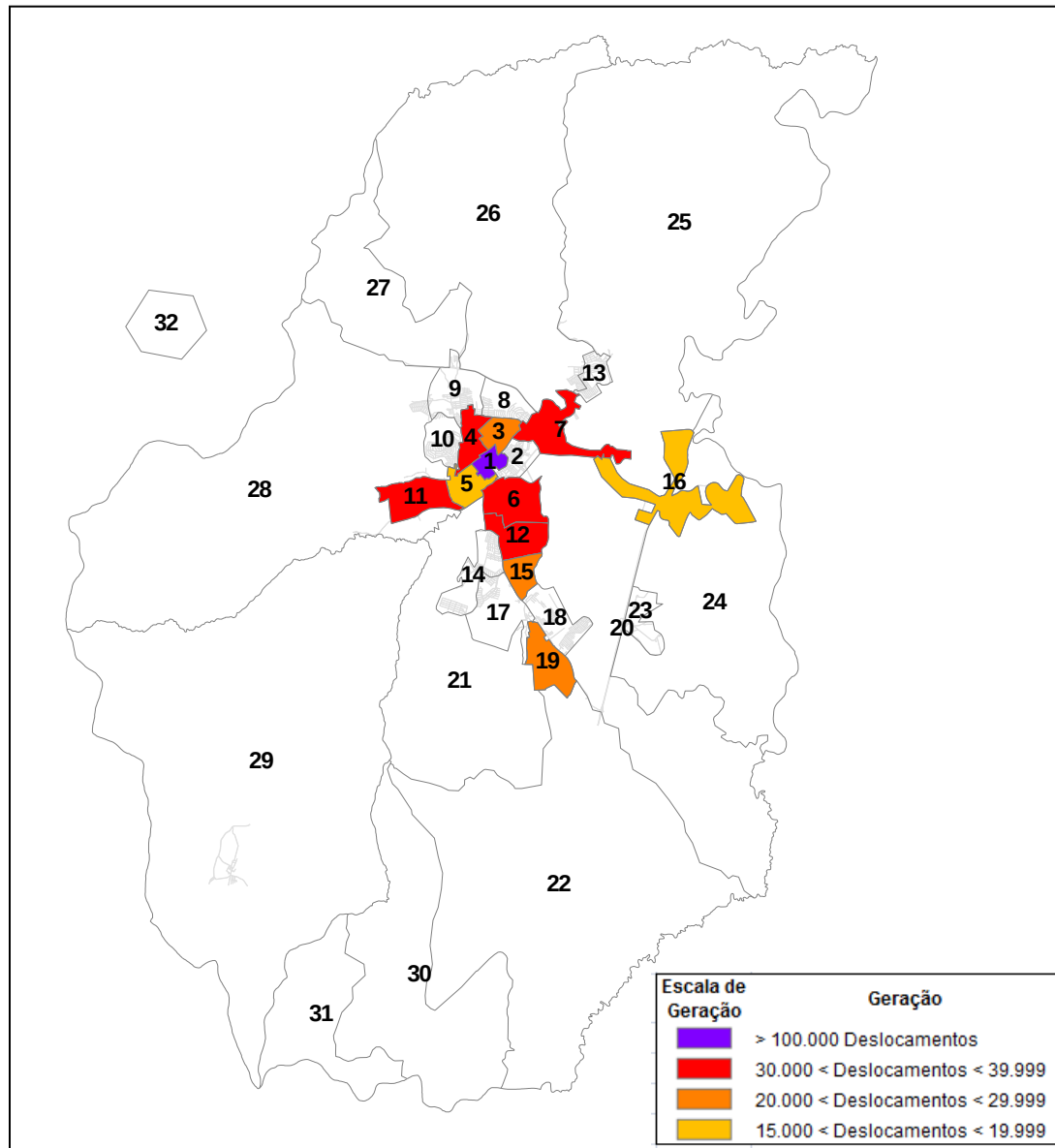
Dinâmica de deslocamentos



O gráfico ao lado sintetiza os dados apresentado o total de viagens geradas para cada uma das ZTs.

A principal geradora de viagens é a zona Central, sendo responsável por 106.693 deslocamentos gerados. Isso significa que aproximadamente 21,2% de todos os deslocamentos gerados na área em estudo têm origem ou destino no centro.

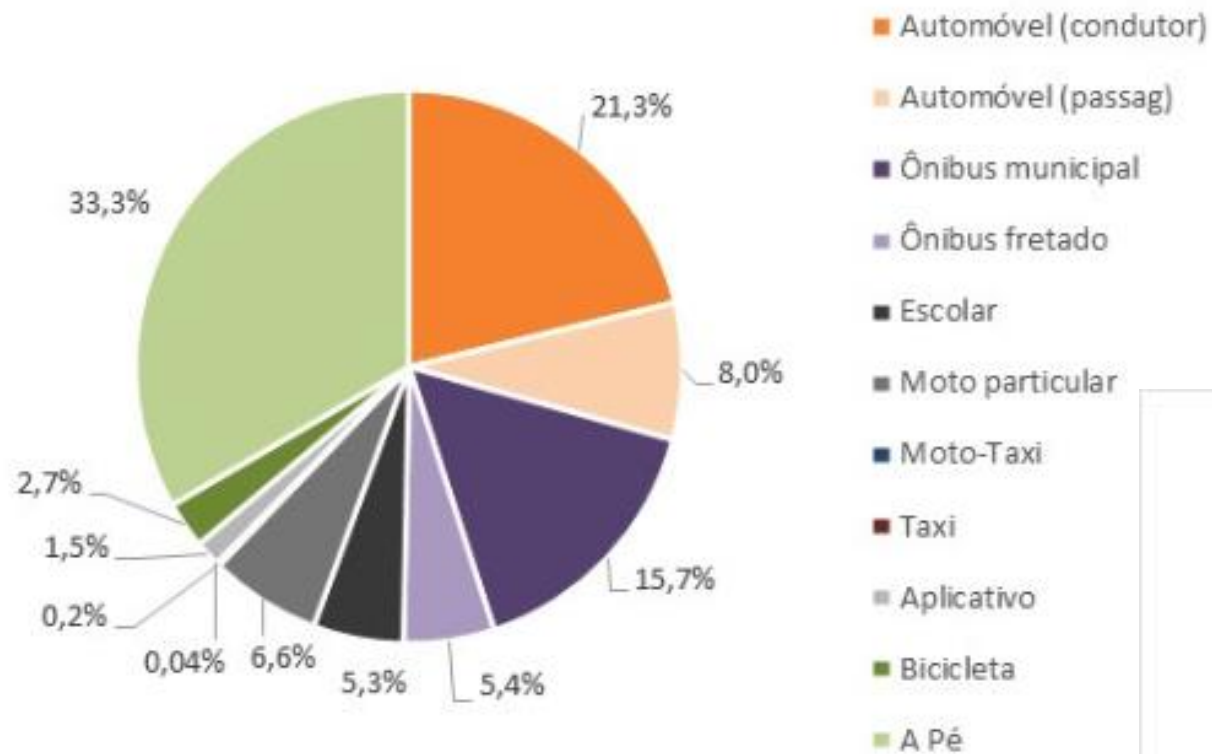
Dinâmica de deslocamentos



Observa-se que as zonas que mais geram deslocamentos são justamente aquelas mais próximas a região central. Existe um sentido de expansão do centro em relação ao seu entorno imediato. Por essa razão, essas áreas são mais rapidamente consolidadas, depois de um processo de adensamento do centro.

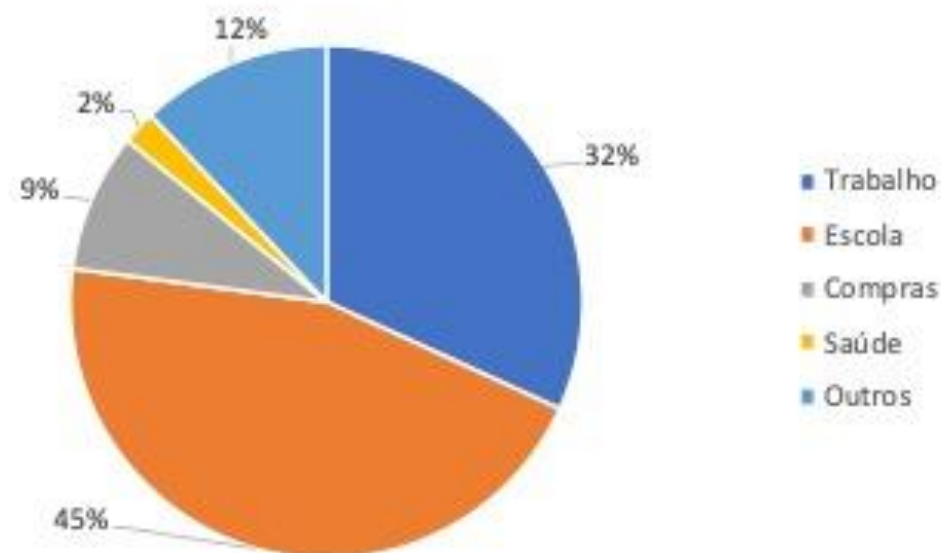
Mobilidade ativa

Deslocamentos a pé

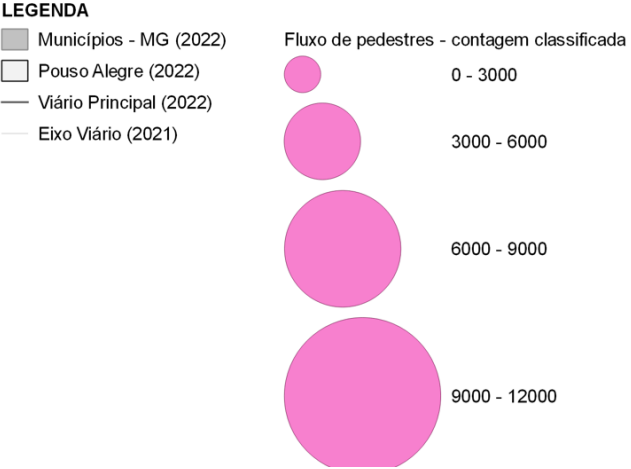
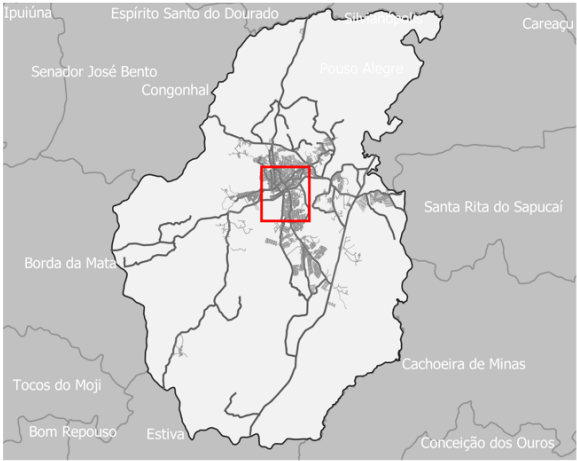
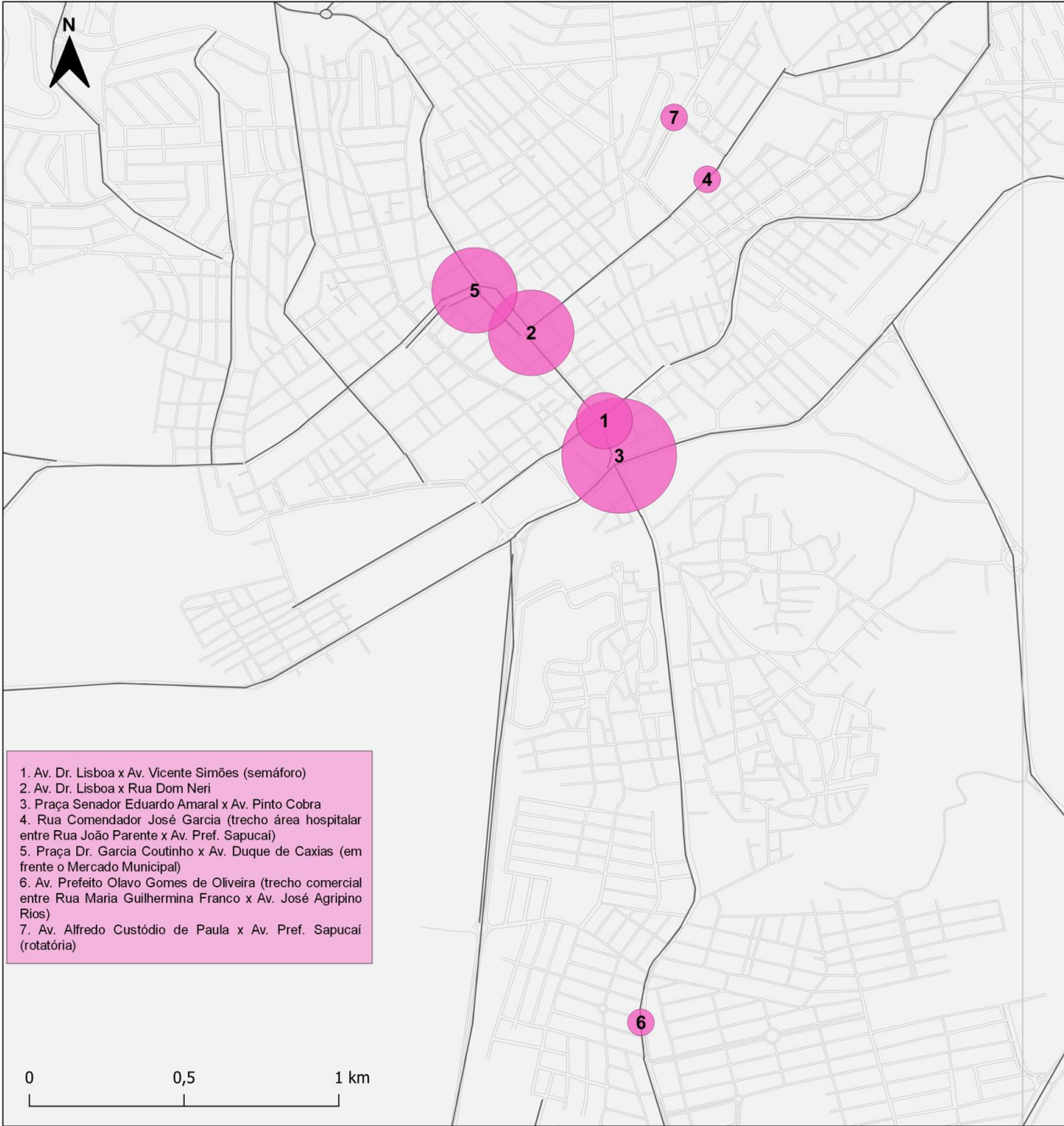


O modo a pé é o principal modo de deslocamento do município.

Motivos dos deslocamentos a pé em Pouso Alegre

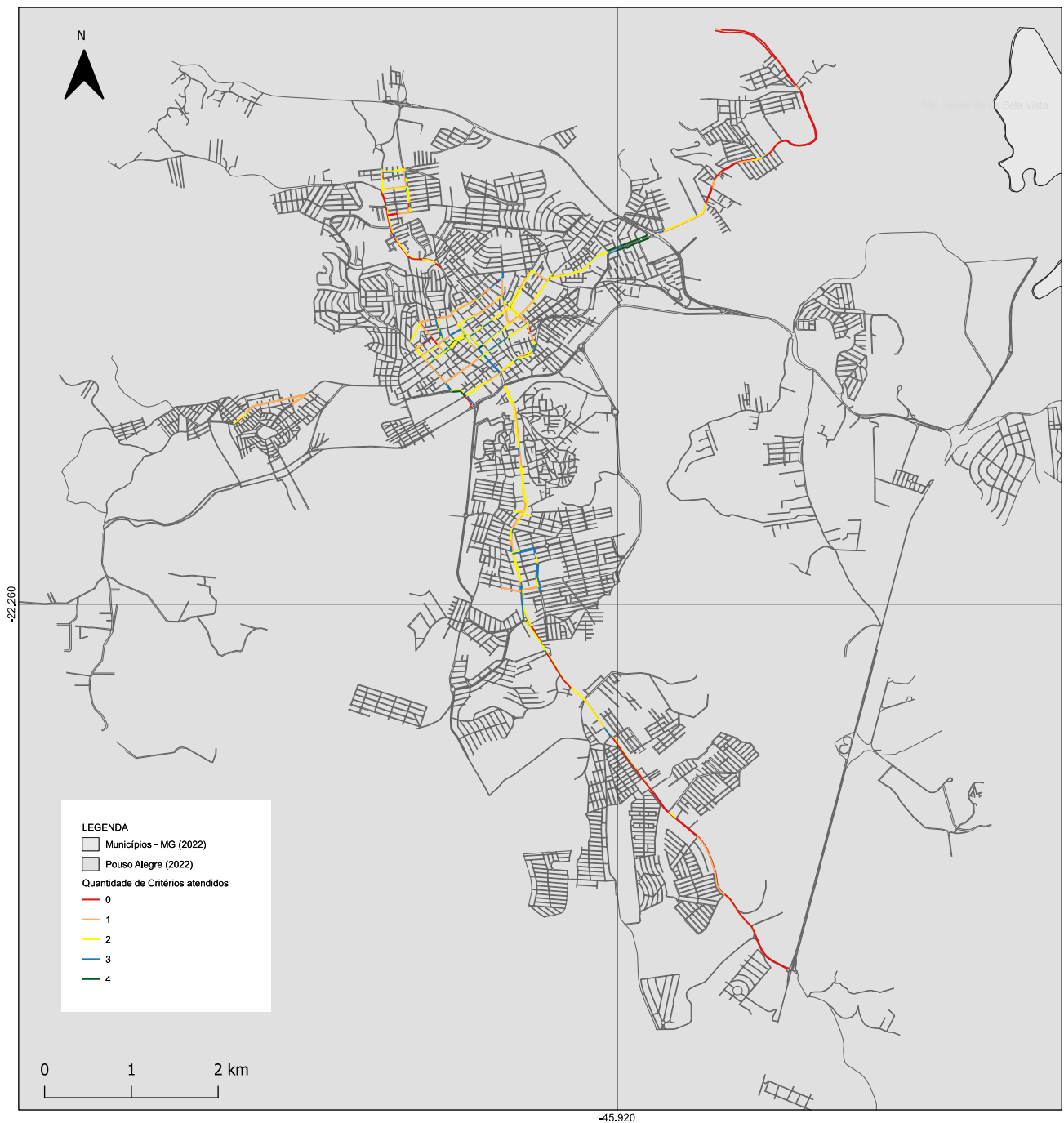


Fluxo de pedestres



Volume expressivo de pedestres se deslocando na região central do município.

CALÇADAS - DIMENSÃO / LARGURA



Nenhuma calçada do município atende a todos os critérios de acessibilidade, qual sejam: ausência de obstáculos, largura adequada, boa pavimentação, sinalização podotátil e rampas nos pontos de travessia da via.

Travessias

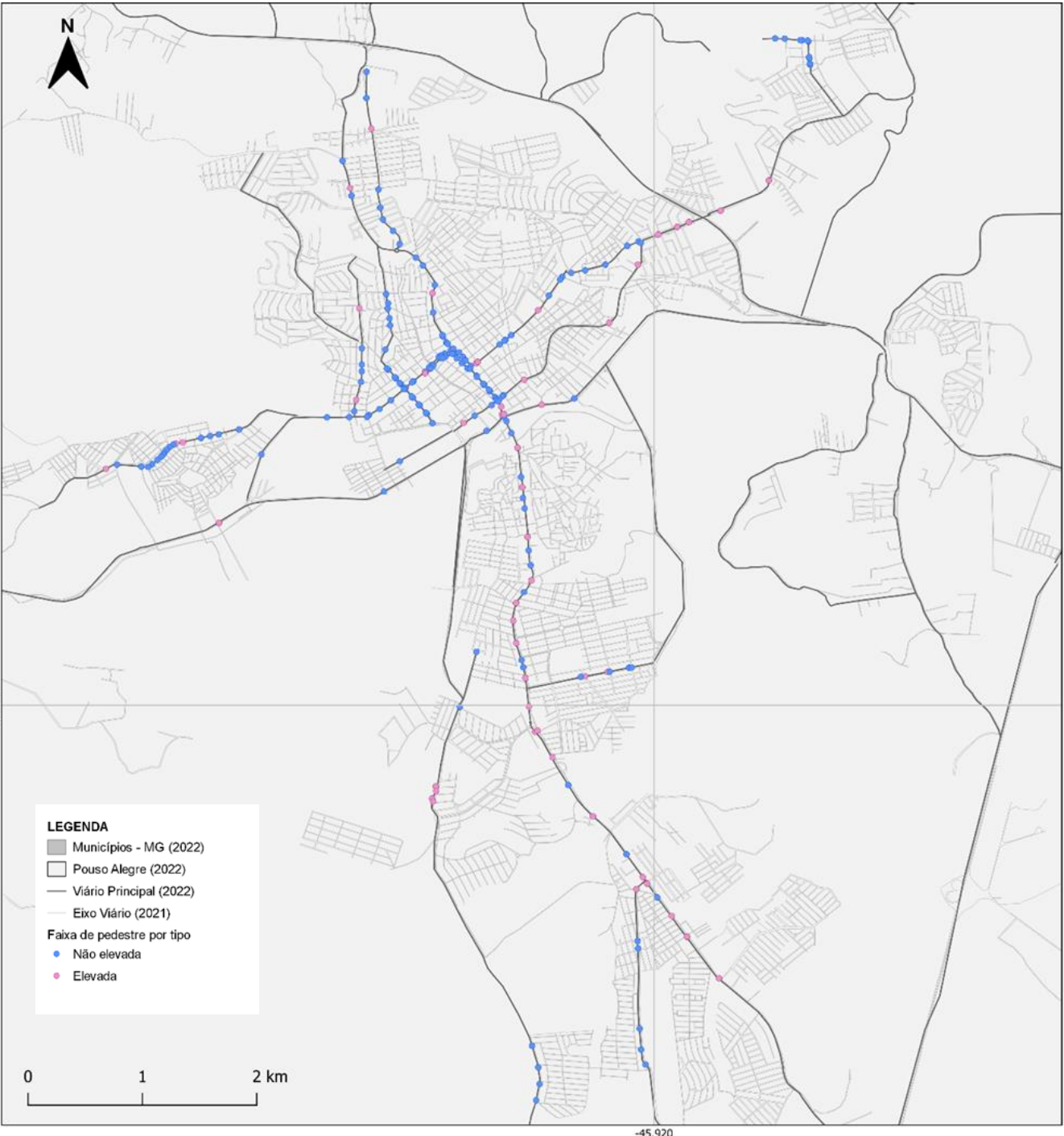


Tabela 1 Atendimento aos critérios quanto as travessias

Sinalização horizontal boa	
boa	57%
desgastada	43%
Tipo de travessia	
em nível	73%
elevada	27%
Rebaixo da calçada	
adequado	26%
inadequado	74%

Fonte: Elaboração Cidade Viva, 2023.

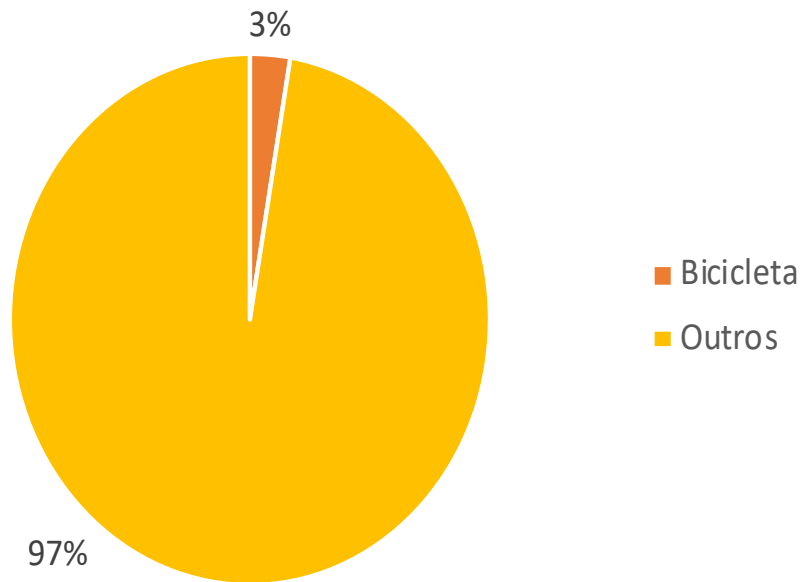
Considerações sobre o Modo a Pé

- relevante para os deslocamentos,
- infraestrutura inadequada,
- acessibilidade inapropriada e carece de atenção

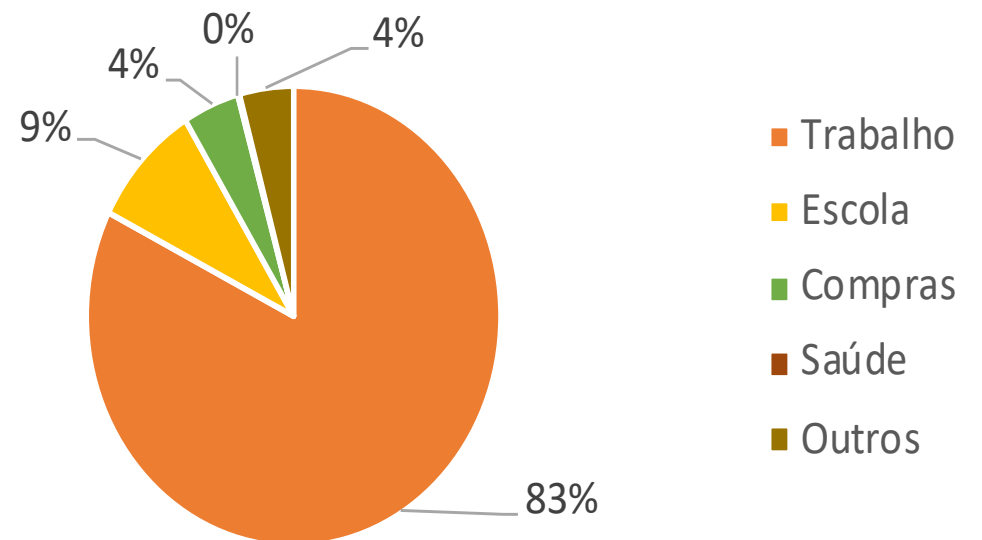
Mobilidade ativa

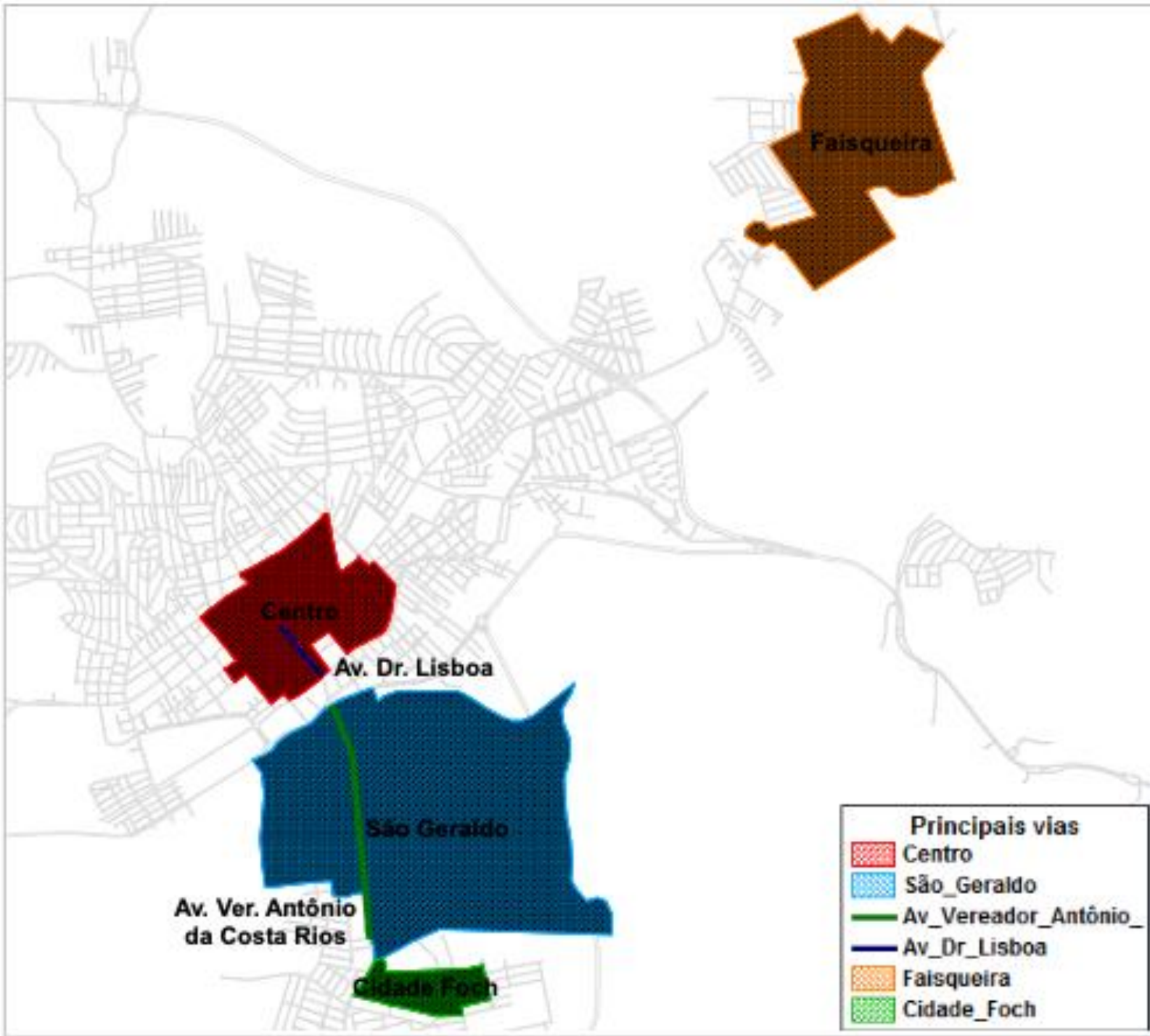
Deslocamentos por bicicleta

Participação da mobilidade por bicicleta nos deslocamentos diários em Pouso Alegre



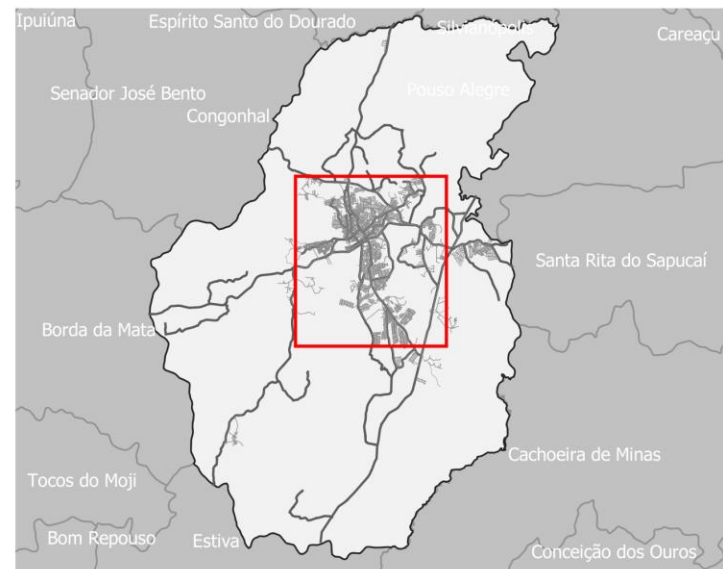
Motivos dos deslocamentos por bicicletas em Pouso Alegre





Principais espaços de circulação de bicicletas

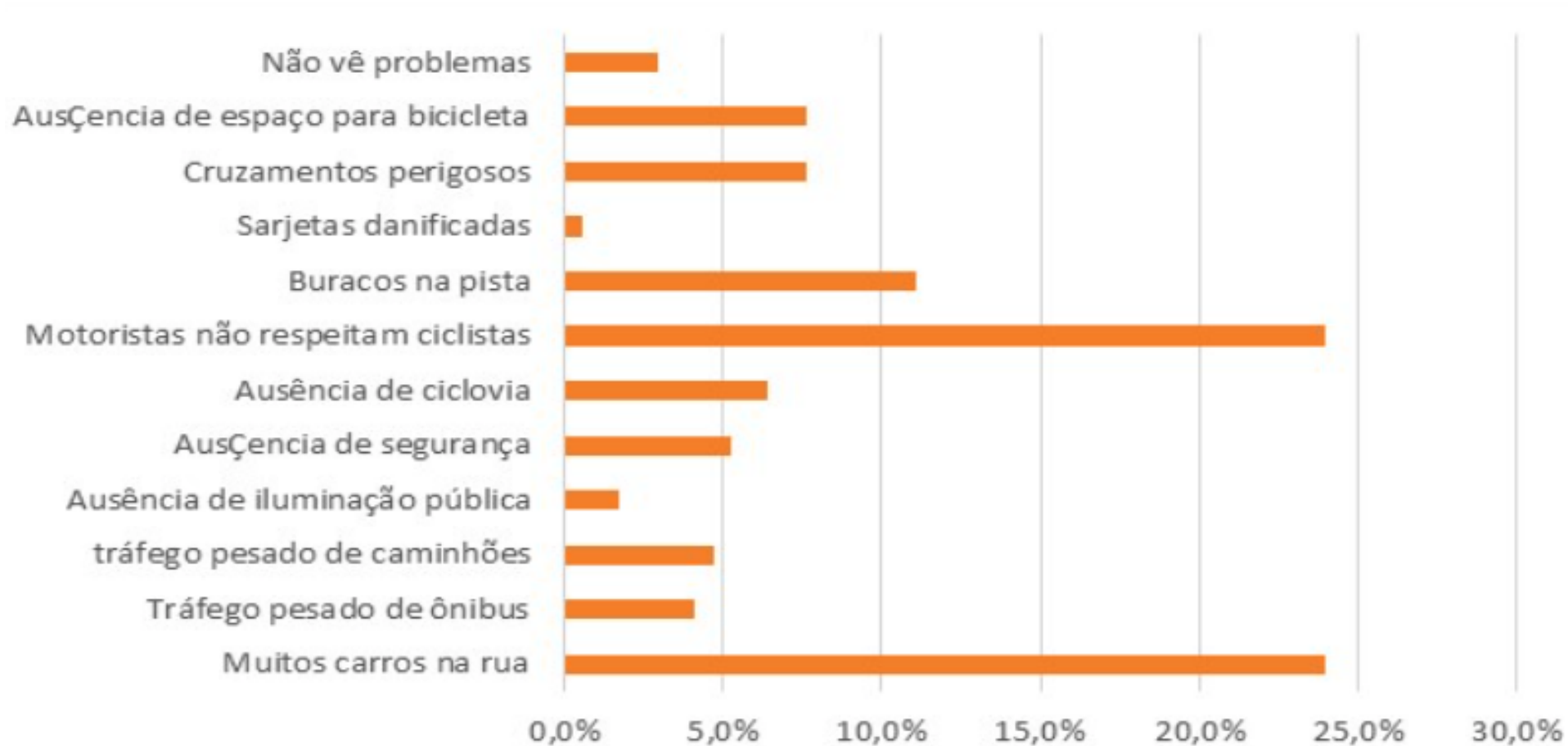
Infraestrutura cicloviária existente/em implantação



LEGENDA

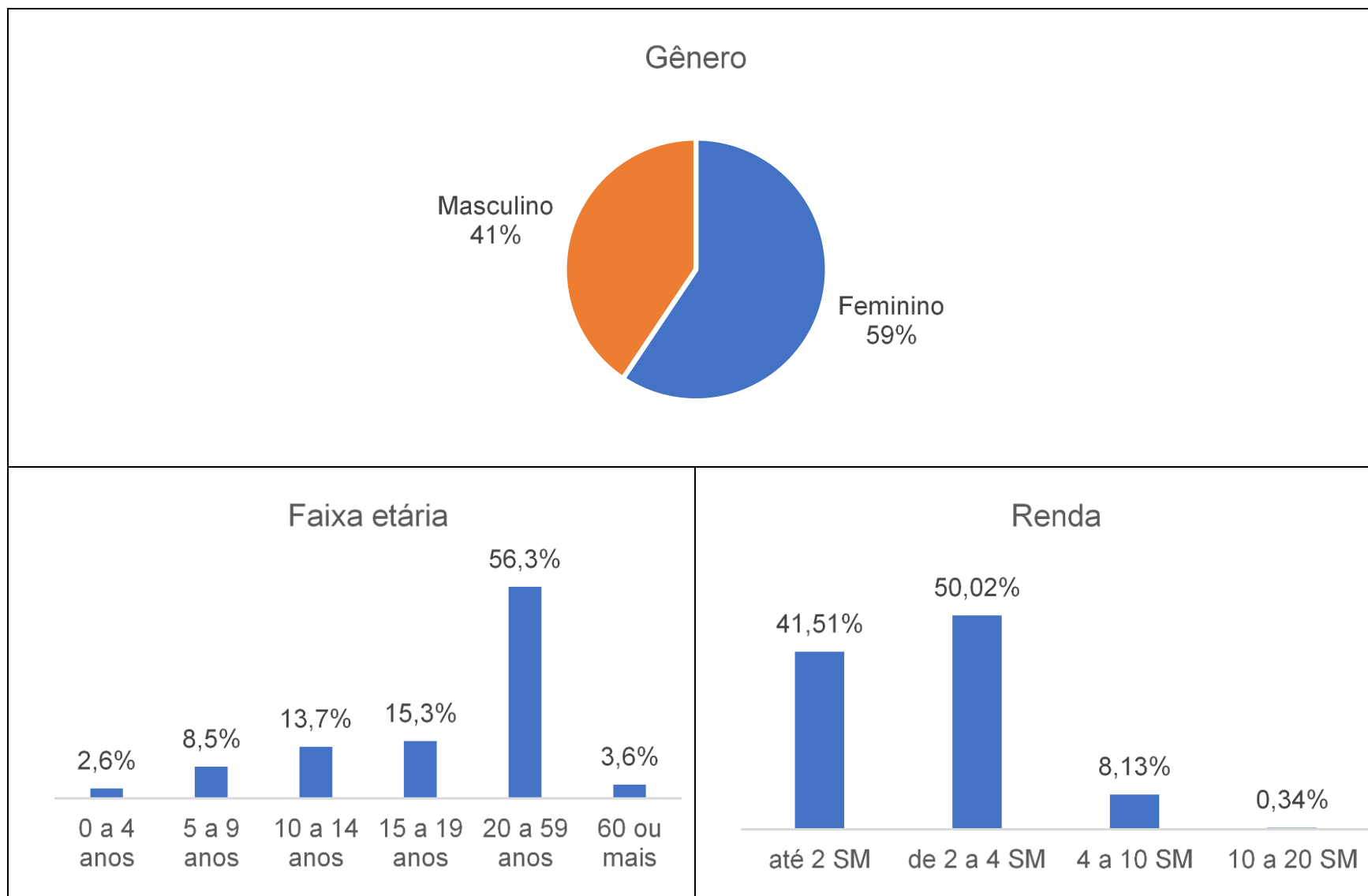
- Municípios - MG (2022)
- Pouso Alegre (2022)
- Viário Principal (2022)
- Eixo Viário (2021)
- Infraestrutura cicloviária em implantação

A ciclovía existente no município, em fase de implantação, na Via Faisqueira



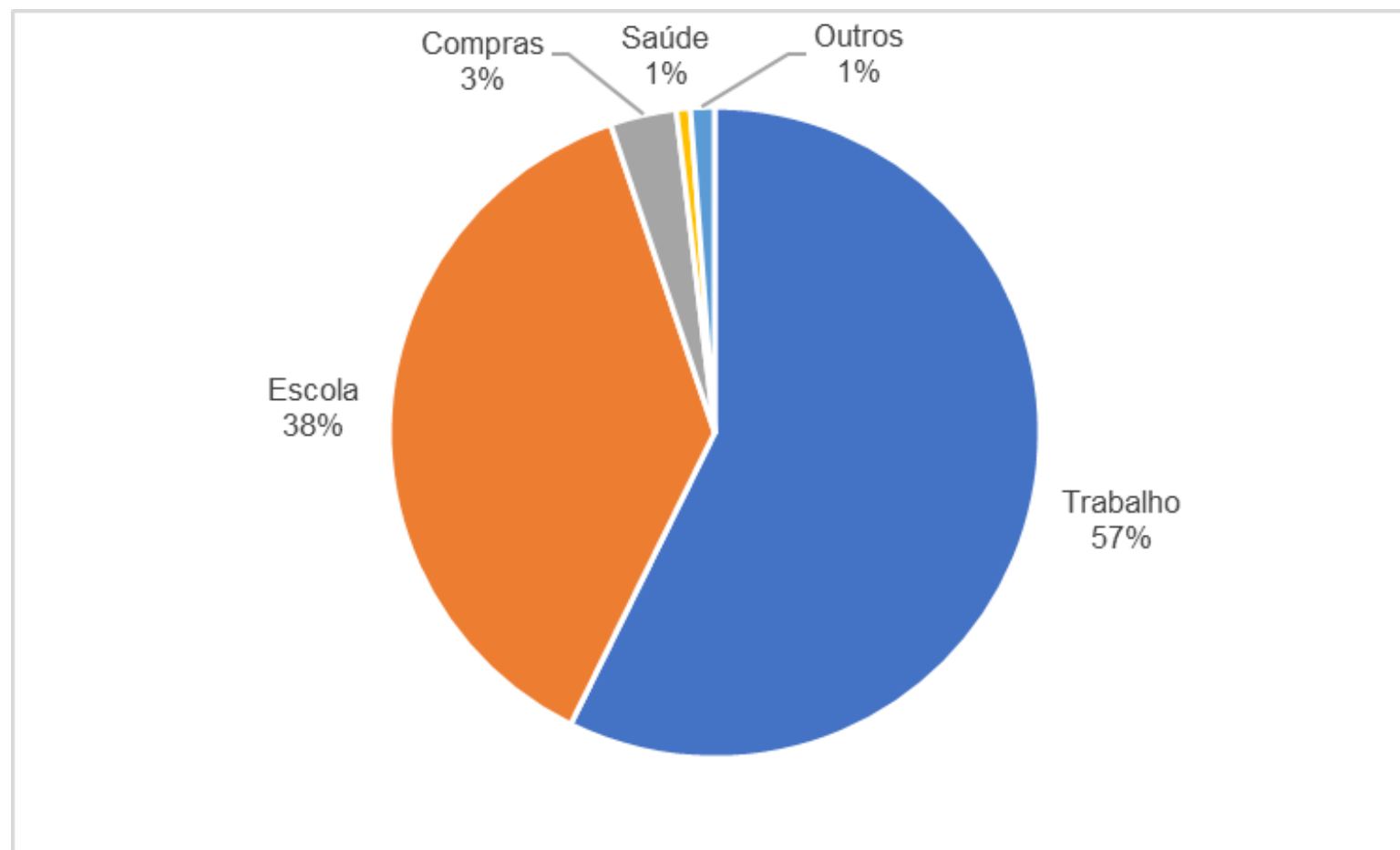
Os principais problemas enfrentados pelos ciclistas em Pouso Alegre estão relacionados com a falta de infraestrutura adequada e segura para os ciclistas.

Transporte público – perfil do usuário



Fonte: Pesquisa Origem e Destino Domiciliar, 2022.

Transporte público – motivo das viagens



Fonte: Pesquisa Origem e Destino Domiciliar, 2022.

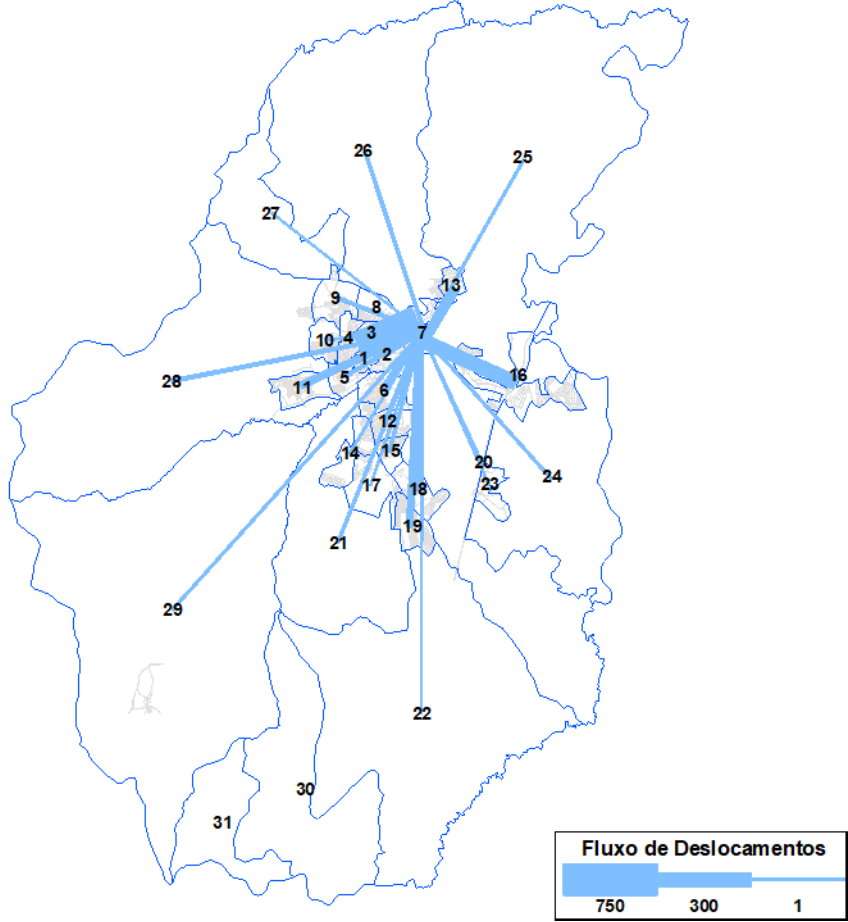
Transporte público – Zonas Geradoras de Viagem

O/D	1	5	6	7	11	16	19	Total
1	352	89	230	476	526	712	527	2.912
5	131	39	197	34	180	116	243	940
6	362	133	139	87	71	87	102	981
7	670	44	80	492	128	302	111	1.827
11	707	183	62	115	101	35	21	1.224
16	714	66	70	310	34	361	11	1.566
19	627	141	89	90	15	15	112	1.089
Total	3.563	695	867	1.604	1.055	1.628	1.127	10.539

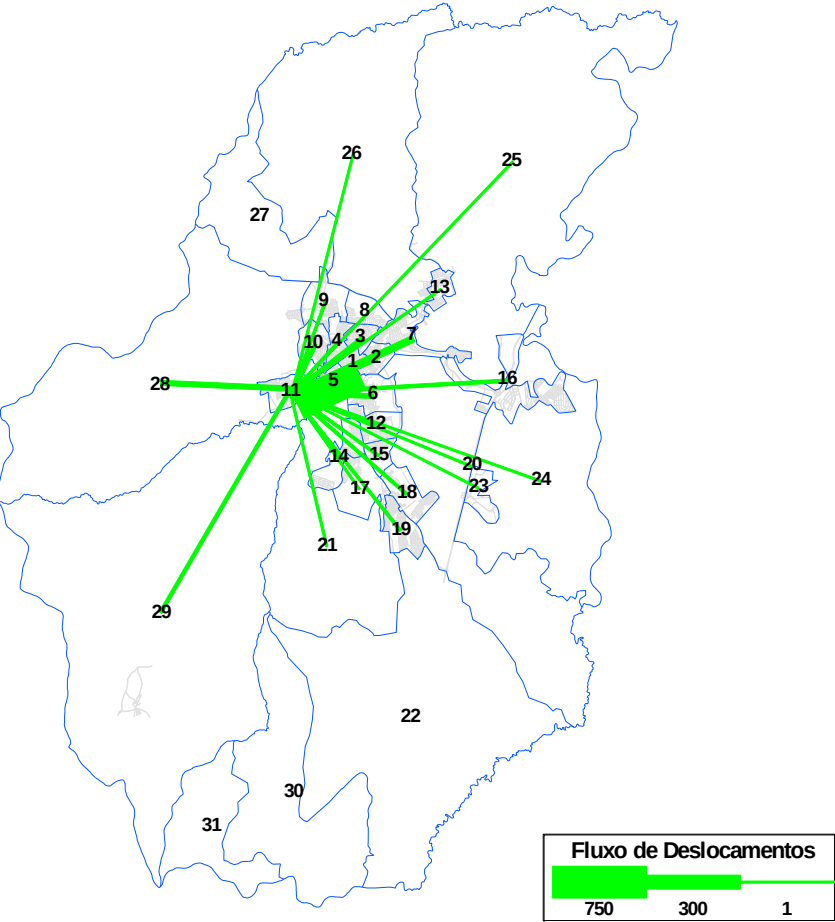
Fonte: Pesquisa OD Bilhetagem Eletrônica. Elaboração Cidade Viva, 2023

Transporte público – Exemplos de Linhas de Desejo

Linhas de Desejos Zona 7



Linhas de Desejos Zona 11

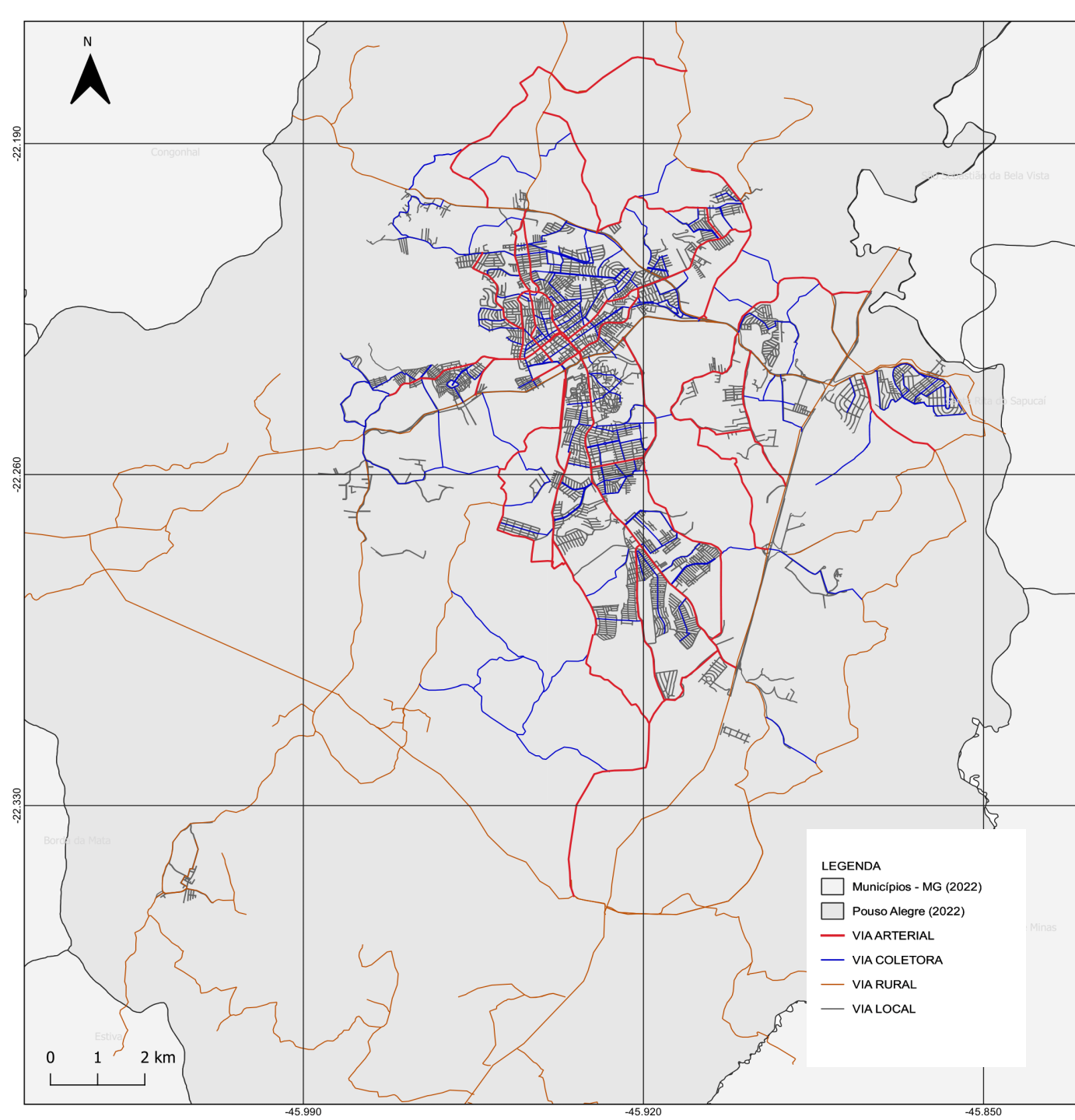


Outros modais

- Taxi: 85 táxis em 21 pontos com autorização para prestação do serviço em seu território,
- Transporte Escolar: 75 veículos cadastrados, responsável por apenas 5% do deslocamento escolar,
- MotoTaxi e aplicativos: 1,67% do total das viagens, sendo o mototáxi 0,16% e o aplicativo 1,51% (usado para Saúde e Trabalho),

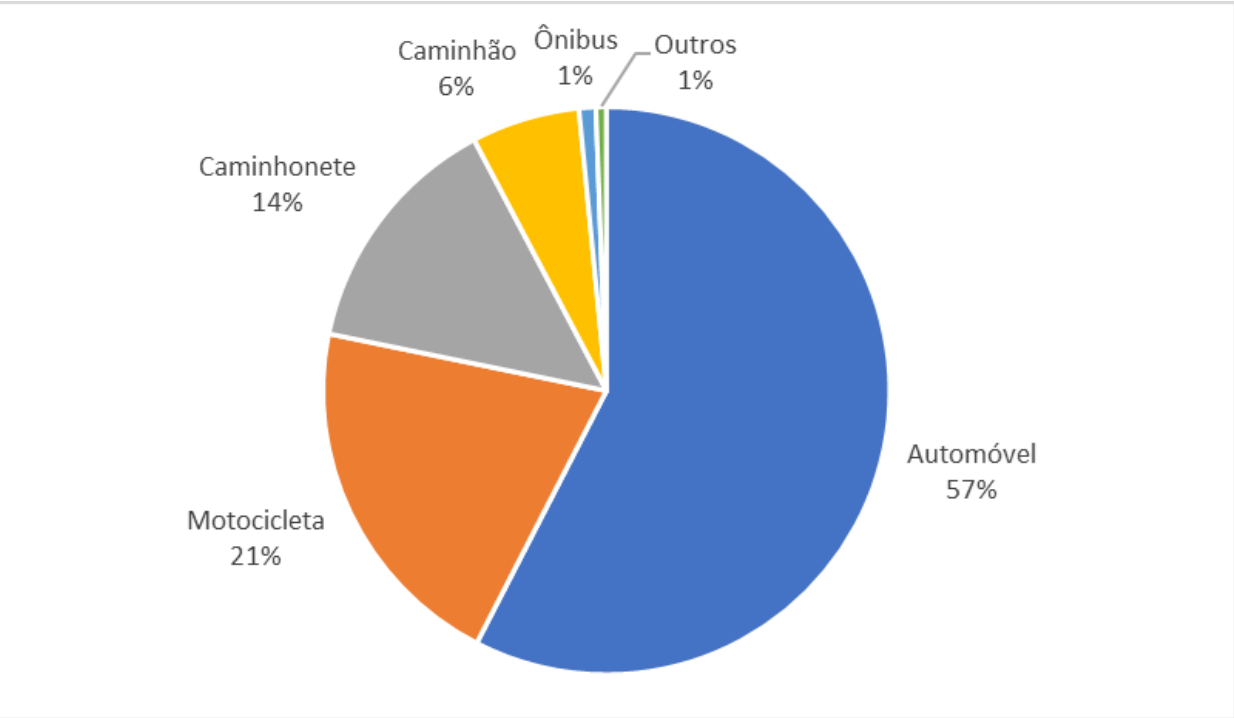
Considerações sobre o Transporte

- Um pouco acima da média para cidades do mesmo porte (26,4% do total de deslocamentos);
- Vem perdendo demanda e espaço para os modos individuais.
- A implementação do subsídio tarifário visa reverter esta tendência.
- Acima de 04 salários-mínimos, o automóvel é responsável por 50% dos deslocamentos,
- 57% das viagens no transporte coletivo têm como motivo o trabalho e 38% a escola,
- Rede com boa cobertura espacial,
- A pulverização da frota num conjunto grande de linhas e sublinhas gera deficiência de horários do transporte em diversas linhas e atendimentos,
- Necessidade de regulamentação, cadastramento e padronização dos pontos de paradas,
- Melhores condições de pavimentação nos corredores de ônibus,
- Necessidade de modernização do Terminal Central,
- Necessidade de fortalecimento da gestão pública
- O táxi vivemomento difícil deste serviço no Brasil.



Hierarquização Viária

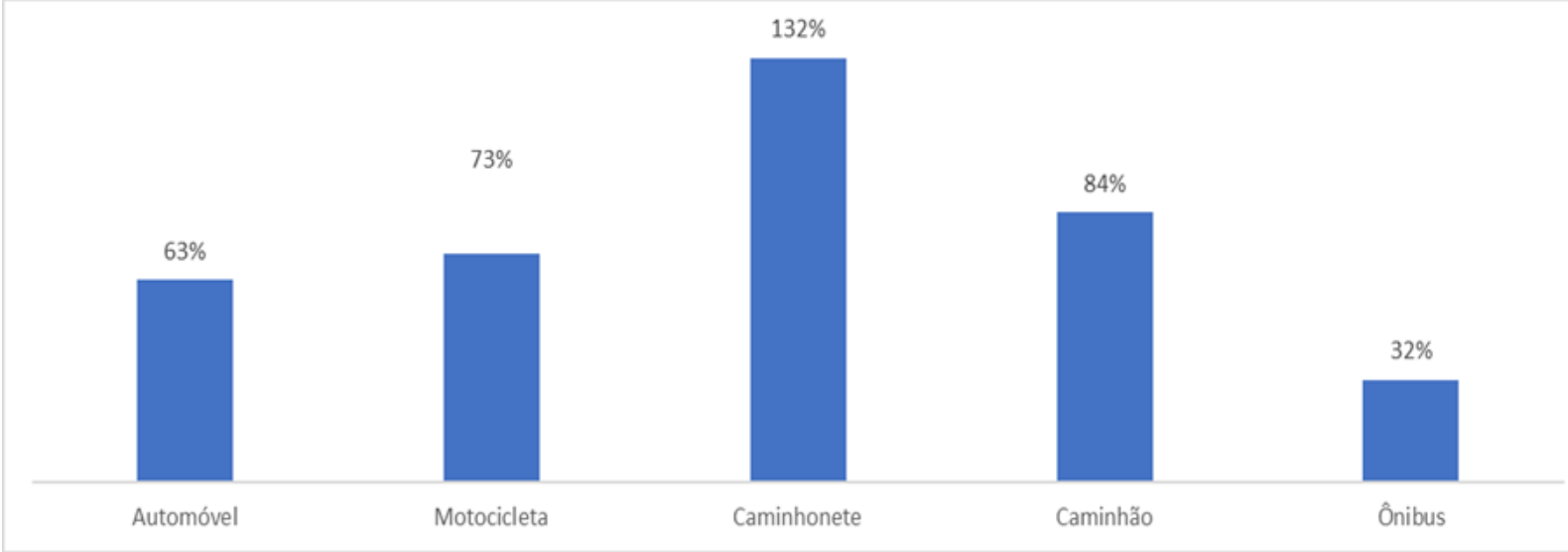
Composição da frota municipal em 2022



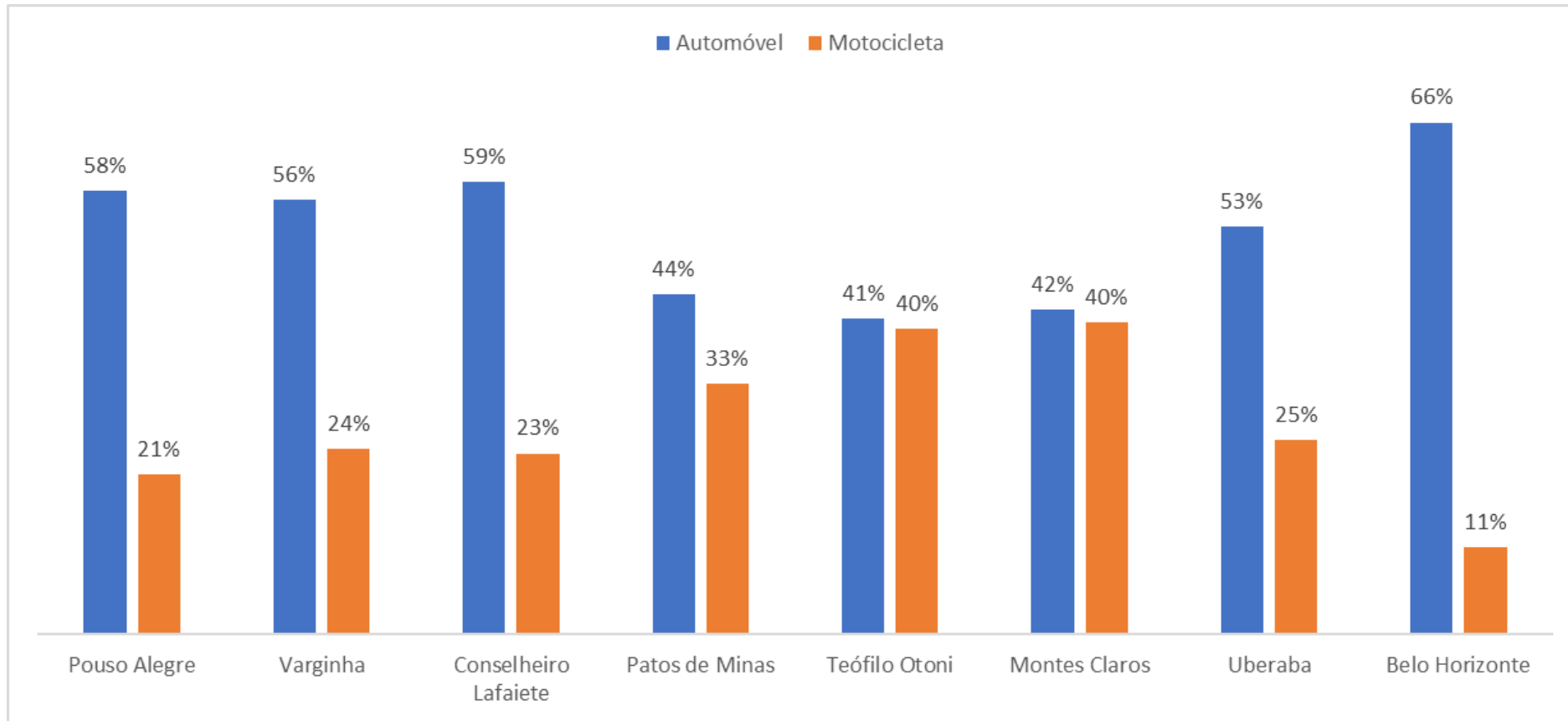
Fonte: DETRAN MG – Posição em dezembro de 2022

Frota Municipal

Taxa de crescimento do número de veículos por tipo



Fonte: DETRAN MG – Posição em dezembro a cada ano



Isto mostra que ainda existe potencial para o crescimento das Motocicletas

Taxa de Motorização

Cidade	Pouso Alegre	Varginha	Conselheiro Lafaiete	Patos de Minas	Teófilo Otoni	Montes Claros	Uberaba	Belo Horizonte
Frota Total	99.735,00	88.557,00	82.486,00	122.035,00	65.035,00	235.323,00	246.822,00	2.599.029,00
População Censo de 2022	152.212,00	136.467,00	131.621,00	159.235,00	137.418,00	414.240,00	337.846,00	2.315.560,00
Taxa de Motorização (Hab/Veic)	1,53	1,54	1,60	1,30	2,11	1,76	1,37	0,89

OCUPAÇÃO ESPAÇO URBANO



Avenida Pacaembu - São Paulo

Base: 48 pessoas levando em conta a média de São Paulo, de 1,2 pessoa por carro

1 ônibus: 50 metros quadrados

40 carros: 840 metros quadrados

48 bicicletas: 92 metros

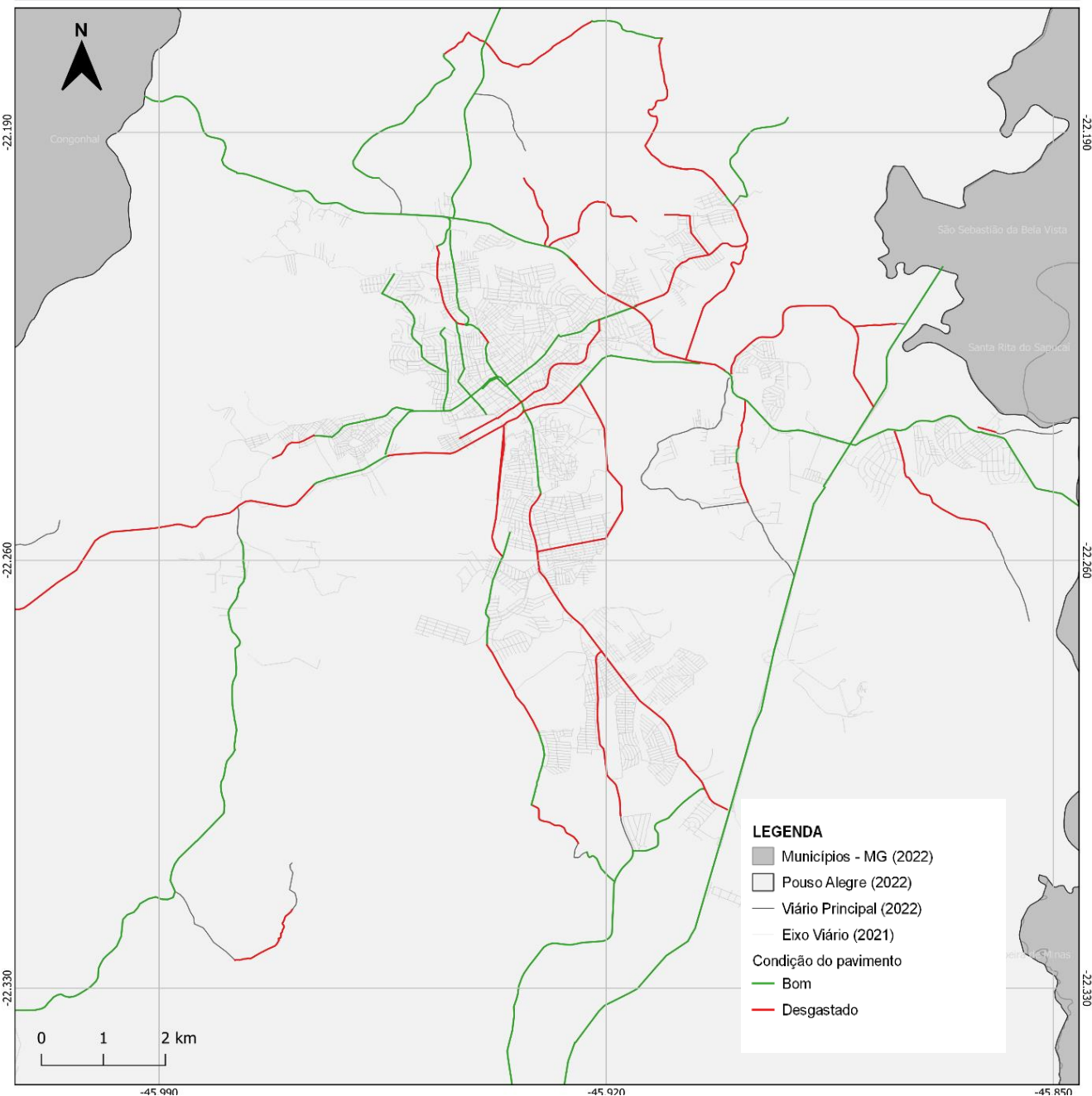
quadrados

Simulação: Jomai Folha de São Paulo
Fotos: Avener Prado e Eduardo Knapp - Folhapress
Divulgação com créditos Blog Ponto de Ônibus-Adamo Bazoni

POSTO	LOCAL	VOLUME EM UCP		Observações
		TOTAL DOS PICOS	PICO TARDE (2hs)	
1	Av. Antônio Mariosa x Av. Gonçalo B. Coelho	23.031	10.935	Maior volume dos picos e Segundo maior volume total
2	Av. Antônio Mariosa x Av Vereador Antônio da Costa Rios	23.411	7.358	
3	Av. Vicente Simões x Praça Senador Eduardo Amaral	8.954	3.048	Maior vol total e Único que PM>PT (7.700=PM)
4	Rua Dr. Lisboa x Rua Dom Neri	6.141	2.288	
5	Av. Vereador Antônio da Costa Rios/Av. Pref. Olavo Gomes de Oliveira x Av. Vereador Celso Goulart Vilela	9.716	4.551	Segundo menor fluxo
6	Av. Prefeito Olavo Gomes x Av. 19 de Outubro	9.153	3.803	
7	Via Noroeste x Rod. BR459	17.490	7.237	Terceiro maior volume
8	Av. Tuany Toledo x Rua Antônio Scodeler (trevo supermercado Baronesa)	16.664	6.725	
9	Rua Comendador José Garcia x Rua João Parente (semáforo - esquina Farmácia Drogasil)	6.106	2.440	Menor fluxo pesquisado
10	Av. Pref. Olavo Gomes de Oliveira x Rua Maria Guilhermina Franco	10.722	3.675	
11	Av. Pref. Olavo Gomes de Oliveira x Av. Moisés Lopes da Silva (rotatória)	9.680	4.576	
12	Av. Duque de Caxias x Av. Dr. João Beraldo (rotatória)	10.509	4.311	
13	Av. Tuany Toledo x Av. Porfírio Ribeiro de Andrade (rotatória Posto de Fátima)	15.711	5.622	
14	Av. Notel Teixeira x Rua Alberto Paciulli	7.224	3.047	

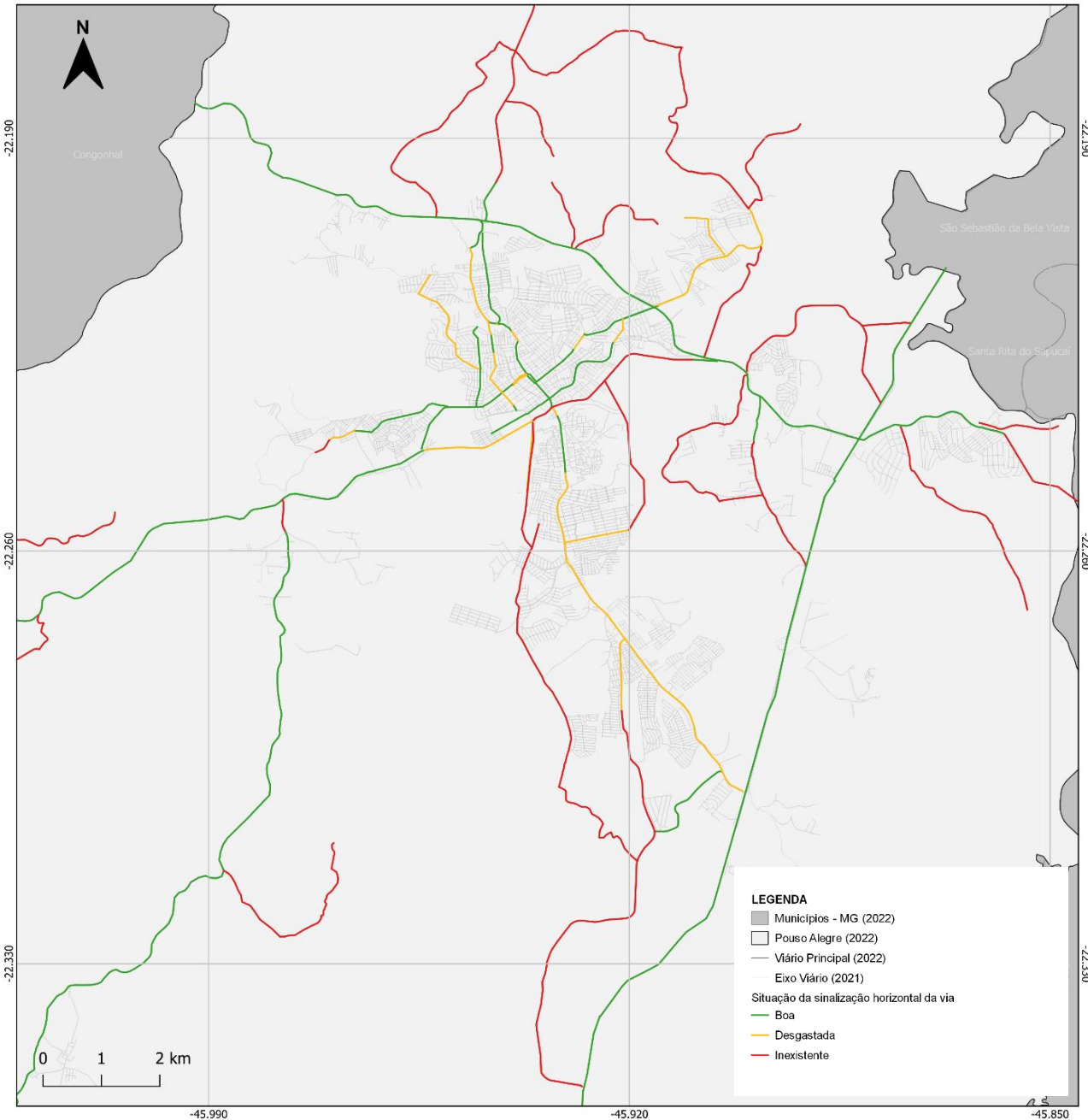
FLUXOS DE VEÍCULOS

Condição do Pavimento

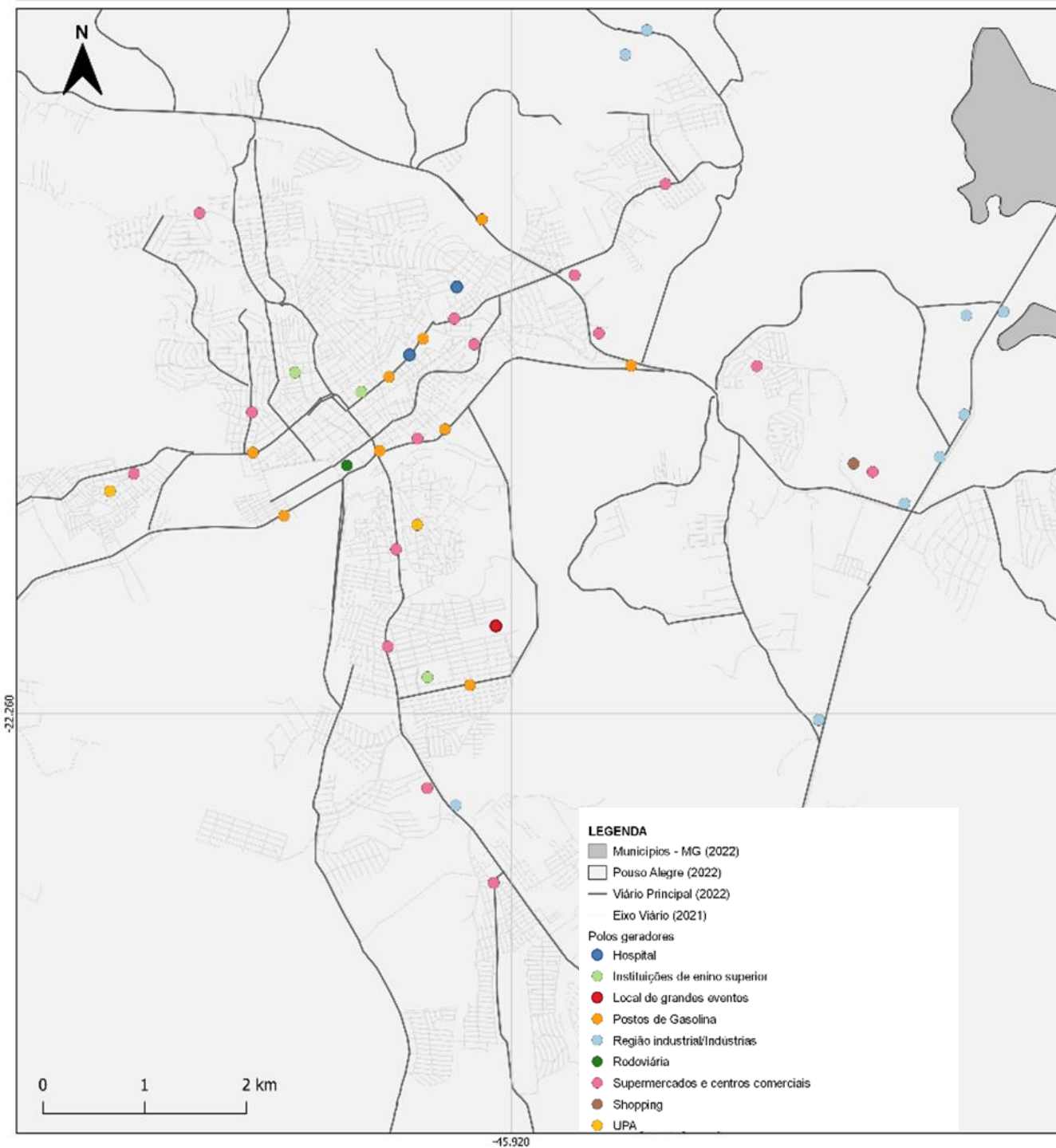


Condição do Pavimento

Situação da sinalização horizontal da via



Condição da Sinalização Horizontal



Polos Geradores

Concentração de PGTs no Centro e na Fernão Dias.

Possibilidade de Revisão do TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDO DE IMPACTO DE CIRCULAÇÃO – EIC”

Tabela 1 Acidentes por tipo em 2021

Tipo de acidente	2018	2019	2020	2021	2021
Atropelamentos	42	46	30	26	2%
Colisão	1126	1185	951	1032	61%
Choque	496	546	516	525	31%
Capotamento ou tombamento	27	26	24	29	2%
Queda de pessoas do veículo	16	29	28	17	1%
Outros	75	94	56	62	4%
Total	1782	1926	1605	1691	100%

Fonte: Dados PMPA, 2022. Elaboração Cidade Viva, 2023

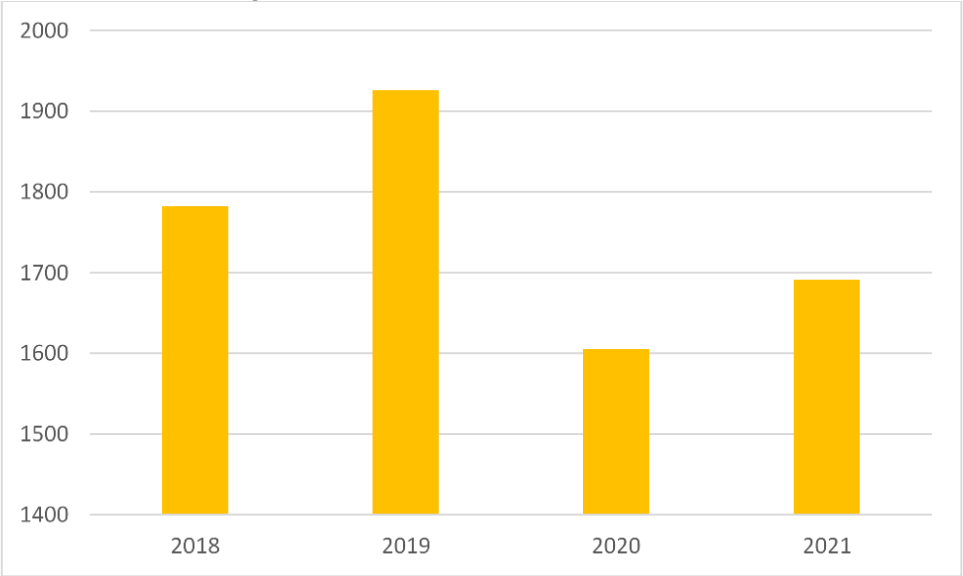
Acidentes

Tabela 1 Vítimas nos acidentes

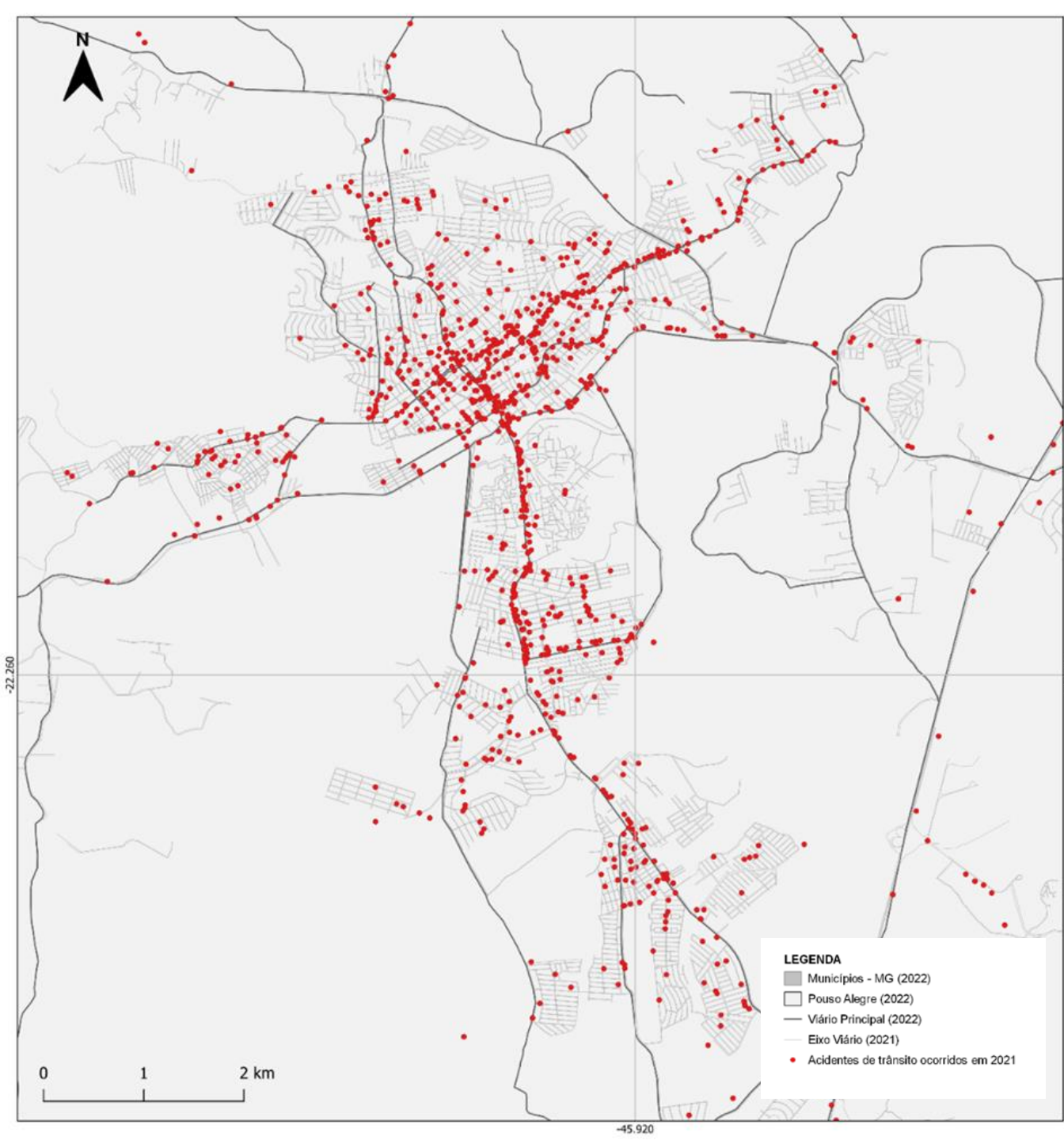
TIPO DE ACIDENTE	2018	2019	2020	2021
ACIDENTE COM VÍTIMA	412	457	446	394
ACIDENTE SEM VÍTIMA	1.370	1.469	1.159	1.297
TOTAL	1.782	1.926	1.605	1.691

Fonte: Dados PMPA, 2022. Elaboração Cidade Viva, 2023

Figura 1 Total de ocorrências de trânsito



Fonte: Dados PMPA, 2022. Elaboração Cidade Viva, 2023



Espacialização dos Acidentes

Tabela 1 Taxa média de ocupação e renovação por ponto de pesquisa

Posto	Endereço	Taxa Média de Ocupação	Taxa Média de Renovação
1	Av. Dr. Lisboa sentido Av. Vicente Simões	80,5%	57,2%
	Av. Dr. Lisboa sentido Rua Dom Nery	89,9%	38,3%
2	Av. Getúlio Vargas sentido Av. Dom Nery	49,0%	17,6%
	Av. Getúlio Vargas sentido Rua Francisco Sales	75,0%	18,1%
3	Av. Duque de Caxias sentido Rua Bueno Brandão	82,0%	33,2%
	Av. Duque de Caxias sentido Praça Dr. Garcia Coutinho	79,9%	35,2%
4	Rua Dom Nery	64,3%	23,0%
5	Av. Comendador José Garcia (lado par)	80,2%	24,7%
	Av. Comendador José Garcia (lado ímpar)	73,0%	44,4%
6	Praça Dr. Garcia Coutinho Sentido Av. Duque de Caxias	88,2%	51,5%
	Praça Dr. Garcia Coutinho Sentido Rua Santos Dumont	98,6%	50,0%
7	Av. Coronel Alfredo sentido Rotatória	63,7%	54,8%
	Av. Coronel Alfredo sentido Univás	74,0%	46,8%

Fonte: Elaboração Cidade Viva



Estacionamentos

Considerações sobre Espaço e Circulação

Leitura Comunitária

O terceiro assunto mais abordado diz respeito a polos geradores de tráfego (entorno do colégio São José, a implantação do Supermercado ABC)

O sistema de circulação do centro com conversões à esquerda,

Leitura Técnica

Algumas travessias de pedestres com preferência total precisam ser semaforizadas.

Melhorar operacionalmente as ligações que necessitam atravessar o Rio Mandu.

Tratar operacionalmente os cruzamentos.

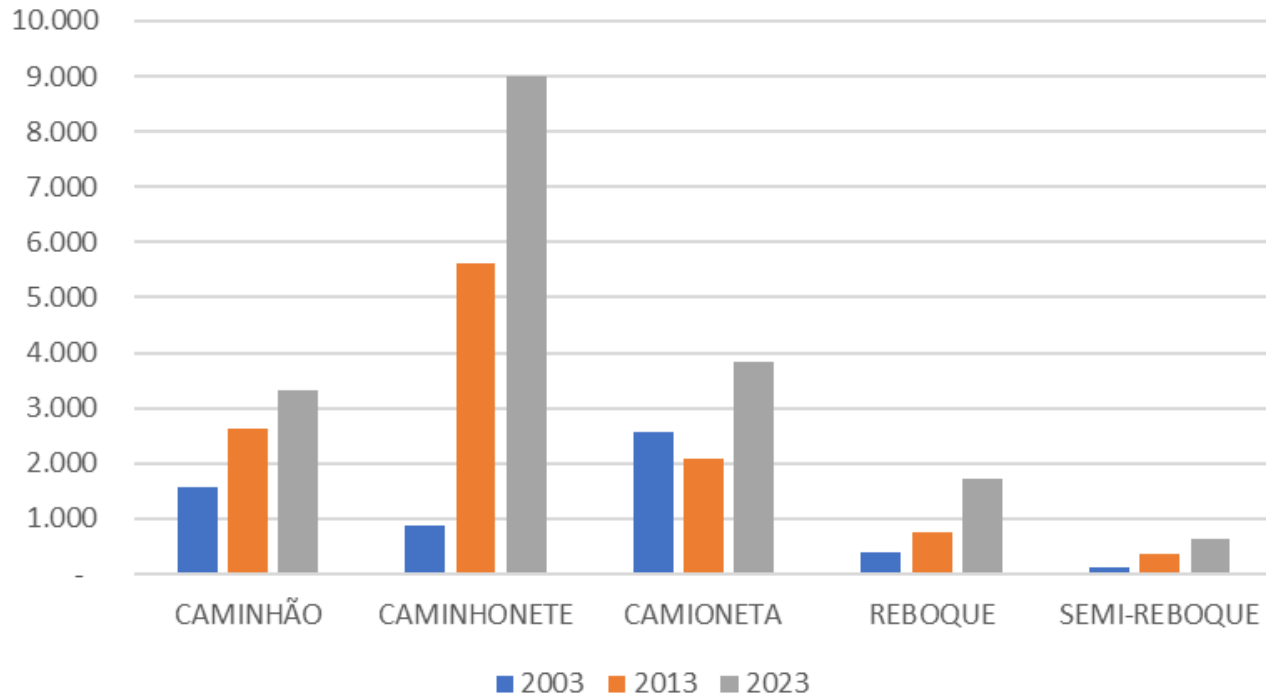
Volumes altos, mas compatíveis com a largura das vias.

Logística urbana



A Pesquisa Origem e Destino de Cargas foi realizada em dias úteis, entre os dias 15 e 31 de agosto de 2022 nos horários de 08h às 20h, através de entrevistas em locais de maior movimentação de veículos de cargas, visando colher informações para diagnosticar os padrões de movimentação das cargas no espaço urbano de Pouso Alegre.

Logística urbana

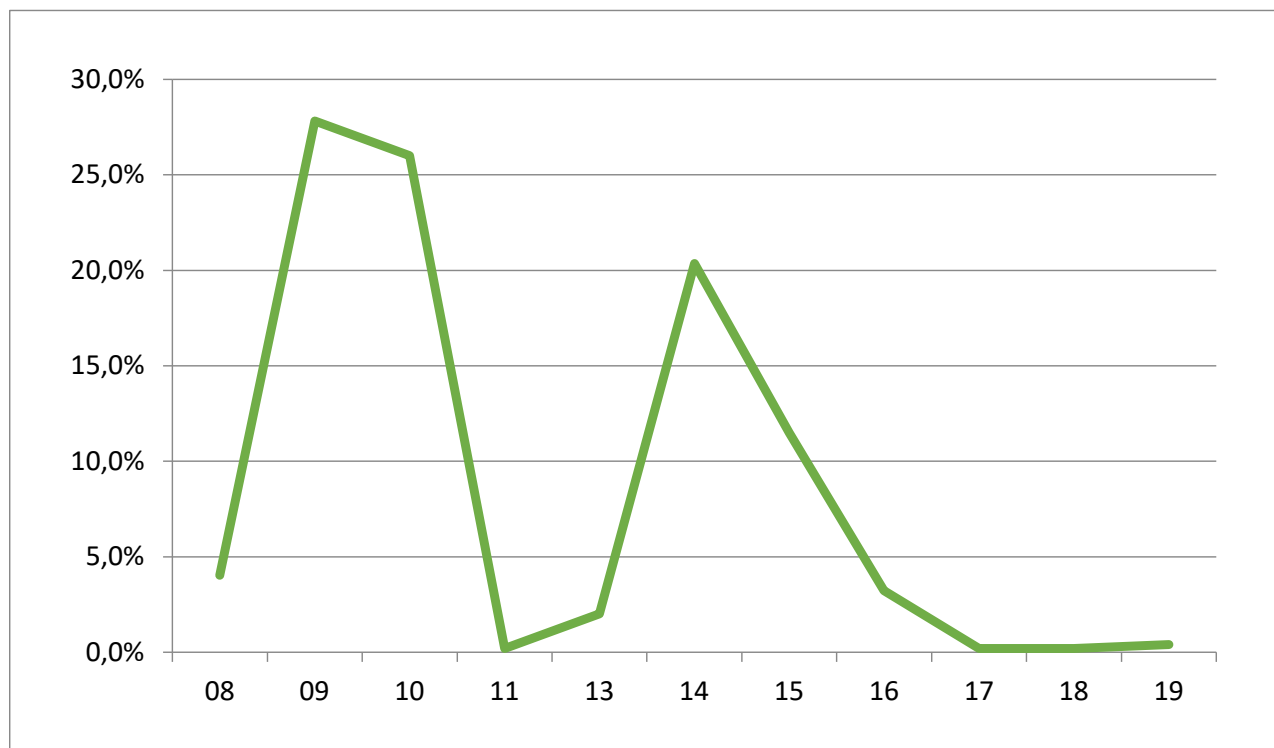


O gráfico ao lado representa a evolução em número de veículos de carga no município desde 2003.

A circulação de veículos de maior porte inegavelmente contribui para o desgaste da pavimentação, implicando assim uma maior demanda nas obras de manutenção. Além disso, como já foi dito, a circulação de veículos de carga traz outras perturbações no trânsito local e tende a ampliar o nível de ruídos, contribuindo com a poluição sonora.

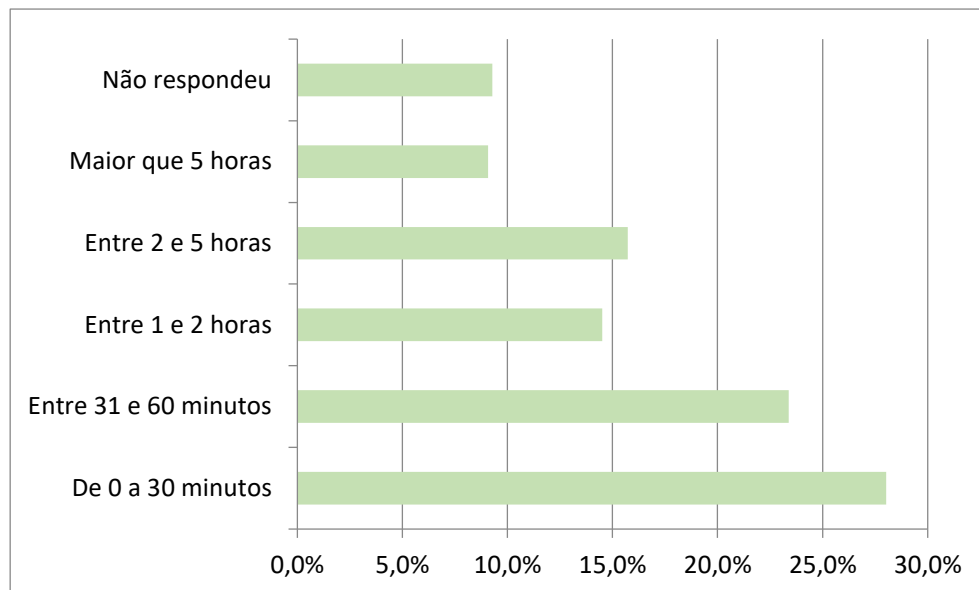
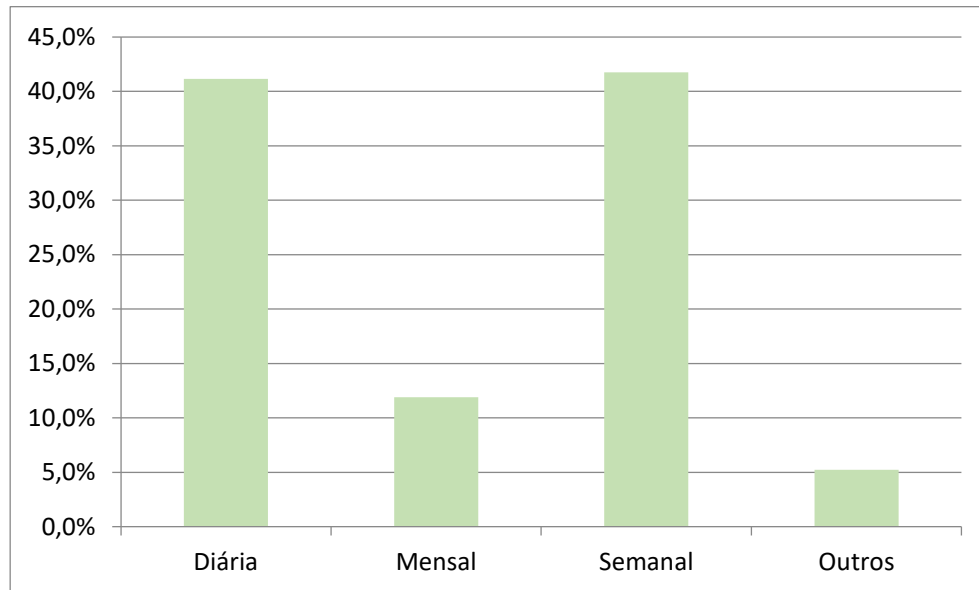
Logística urbana

Figura 1 Distribuição temporal dos movimentos do transporte de cargas



A figura representa os períodos de maior circulação de veículos de carga na cidade. Aponta para conflitos com outros modais em horários de pico – próximo a 9 e 10 horas da manhã e após o horário de almoço.

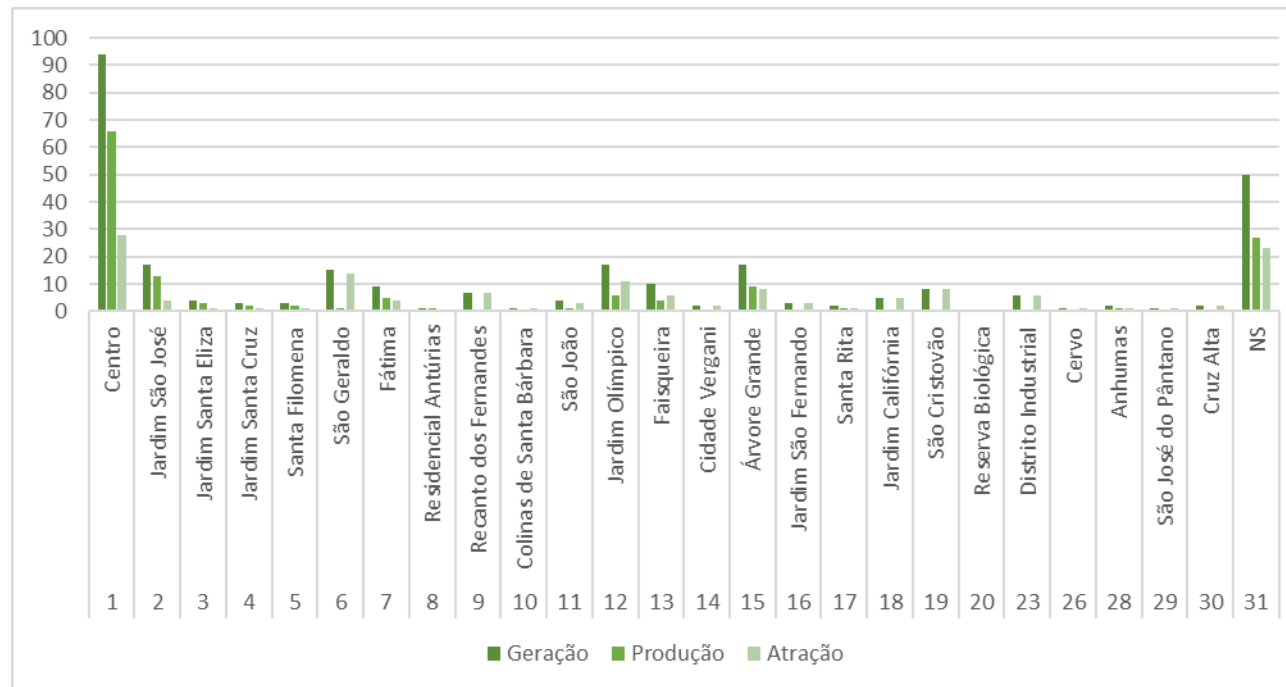
Logística urbana



Através da matriz apresentada, pode-se perceber um elevado percentual de deslocamentos internos a Pouso Alegre. Das 361 entrevistas que identificaram os locais de origem e destino, 142 (39,3%) possuem origem e destino dentro do município. Esse dado é reforçado por outros, que avaliam o local da residência dos condutores e do tempo de entrega.

Logística urbana

Das zonas de tráfego com maior geração de deslocamentos destaca-se a zona central (zona 1), com 33% de todas as viagens internas. Como já foi dito anteriormente, estão na zona central as principais áreas comerciais e de serviços da cidade. Em seguida temos as zonas Jardim São José (zona 2), Jardim Olímpico (zona 12), Árvore Grande (zona 15) e São Geraldo (zona 6), com 6%, 6%, 6% e 5,3% respectivamente.



Próximos Passos



- Etapa 6 - Modelagem da Rede de Simulação
- Etapa 7 - Geração de Alternativas
- Etapa 9 - Simulação das Alternativas
- Etapa 10 - Detalhamento da Alternativa Seleccionada
- Etapa 11 - Diretrizes e Ações de Gestão de Trânsito e Transportes
- Etapa 12 - Audiência Pública 03 (NOVEMBRO)
- Etapa 13 - Plano de Mobilidade Urbana
- Etapa 14 - Programas de Ação





cidadeviva
engenheiros e arquitetos associados



OBRIGADO