



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

PROJETO DE LEI Nº 12 /2019

Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas/MG, institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e dá outras providências.

Capítulo I **DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas, bem como institucionalizadas as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas, em conformidade com: a Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabeleceu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da Cidade; os estudos realizados e o compromisso do Município de Minas Novas com a melhoria das condições de mobilidade urbana.

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável.

Parágrafo único. A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas guarda compatibilidade com o disposto nas Leis Federais: no 10.048, de 8 de novembro de 2000; no 10.098, de 19 de dezembro de 2000; no 10.741, de 1º de outubro de 2003; e no 13.146, de 6 de julho de 2015.

Art. 3º O instrumento de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas será o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas - PlanMob Minas Novas.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas - PlanMob Minas Novas será instituído por Ato do Chefe do Poder Executivo, observando as determinações contidas nesta Lei.

Seção I **Dos Conceitos e Definições**

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

I - ACESSIBILIDADE: facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilita a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

II - BICICLETÁRIO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

III - SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO: realizado por ônibus com alto desempenho e qualidade, assegurados pela elevada velocidade operacional em pistas, pela informação sobre o funcionamento do sistema aos usuários e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus, pontos e



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

garagens, que possibilitam o seu monitoramento em tempo real, proporcionando regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança;

IV - CAPACIDADE DE SUPORTE: medida numérica de comparação da capacidade de trânsito (de veículos ou pessoas) contra a utilização da infraestrutura viária ou do sistema de transporte;

V - CICLOVIA: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VI - GESTÃO DA DEMANDA: medidas para induzir, estimulando ou desestimulando, a utilização de cada modo de transporte, com o objetivo de promover uma distribuição modal mais equilibrada;

VII - LOGÍSTICA URBANA: estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

VIII - MOBILIDADE URBANA: condições em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

IX - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: realização dos deslocamentos, com o mínimo de comprometimento ao meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

X - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XI - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XII - PARACICLO: local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte e com número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XIII - POLÍTICAS DE PREÇOS: políticas públicas que envolvem critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como infraestrutura de apoio e estacionamentos;

XIV - REDE VIÁRIA ESTRUTURAL: rede formada pelas principais vias de circulação, classificadas como expressas (rodovias), trânsito rápido e arteriais;

XV - SEGURANÇA VIÁRIA: conjunto de métodos e medidas para diminuir a probabilidade de acidentes nos logradouros públicos;

XVI - SISTEMA CICLOVIÁRIO: o conjunto composto por rotas cicláveis, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos e pelo sistema de empréstimo de bicicletas públicas ou privadas;

XVII - TRANSPORTE DE CARGA: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

XVIII - TRANSPORTE INDIVIDUAL: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas, por intermédio de veículos particulares;

XIX - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população, mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas atende aos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VII - equidade no uso do espaço de circulação em vias e logradouros públicos;
- VIII - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- IX - integração com o desenvolvimento urbano e a circulação;
- X - observância das medidas necessárias para adaptação e mitigação dos efeitos da mudança climática.

Art. 6º A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas observa as seguintes diretrizes:

- I - assegurar a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção dos usuários, em especial das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e vulnerabilidade social;
- II - priorizar os deslocamentos a pé e valorizá-los nos planos e projetos;
- III - priorizar a mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;
- IV - priorizar a bicicleta, nos deslocamentos de curta e média distância, como meio de transporte;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

V - priorizar a circulação dos veículos do transporte público coletivo em relação ao transporte privado individual, no uso do sistema viário;

VI - estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes, de forma a contribuir para a mitigação das mudanças climáticas;

VII - estabelecer uma melhor articulação viária do território, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à segurança viária, conforto e redução dos tempos de deslocamento;

VIII - reorganizar o sistema viário e definir novas intervenções, de forma a reduzir as segregações do território e as barreiras à circulação de veículos e pessoas;

IX - promover a coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;

X - reduzir as externalidades negativas provocadas pela mobilidade urbana;

XI - fortalecer a gestão democrática no planejamento, controle e operação dos sistemas de transportes e viário que servem à mobilidade da cidade.

Art. 7º São objetivos gerais da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas:

I - aprimoramento contínuo do Sistema de Transporte Coletivo Urbano;

II - ampliação do Sistema Ciclovitário;

III - requalificação das calçadas;

IV - ampliação e reconfiguração da malha viária;

V - melhoria da trafegabilidade geral e redução de acidentes de trânsito;

VI - articulação do Sistema de Transporte Público Coletivo Municipal;

VII - operação e disciplinamento do transporte de cargas no meio urbano;

VIII - inclusão da mobilidade como fator para o desenvolvimento sustentável do Município;

IX - integração dos diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade universal às diversas regiões, mediante a definição de uma rede multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação para o transporte coletivo de passageiros, que possibilite fluidez, conforto e segurança no trânsito de pedestres e de veículos em suas diferentes necessidades de deslocamento.

Capítulo II **DAS DETERMINAÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL** **DE MINAS NOVAS - PLANMOB MINAS NOVAS**

Seção I



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

Do Conteúdo do PlanMob Minas Novas

Art. 8º O PlanMob Minas Novas contemplará:

I - diretrizes gerais definidas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Minas Novas - PDDU, especificamente para cada subsistema que compõe o sistema de mobilidade;

II - objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas;

III - metas de curto, médio e longo prazo;

IV - ações e políticas que associem o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessárias;

V - medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;

VI - programas e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos;

VII - serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

- a) rede estrutural do transporte público coletivo e suas tecnologias;
- b) composição das linhas do sistema convencional;

VIII - infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

- a) construção de vias e faixas para uso do transporte público coletivo;
- b) implantação de pontos de transbordo.

IX - garantia de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, especialmente no que se refere aos modos de transporte coletivo e à circulação de pedestre;

X - integração dos modos de transporte público;

XI - operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das cargas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

XII - ações referentes aos polos geradores de tráfego, de forma a equacionar a circulação de tráfego, estacionamento e operações logísticas e melhorar o acesso por modos de transportes coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas;

XIII - política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município.

Seção II Dos Objetivos Estratégicos

Art. 9º O PlanMob Minas Novas contempla os seguintes objetivos estratégicos:

I - tornar o transporte coletivo mais atrativo em relação ao transporte individual motorizado;

II - promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade;

III - promover a segurança no trânsito;

IV - assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental urbana e estimulem o uso de modos não motorizados;

V - tornar a mobilidade urbana sustentável um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da cidade;

VI - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 10 Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte coletivo mais atrativo em relação ao transporte individual motorizado, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - ampliar a implantação e organização do modelo operacional alimentado da rede de transporte coletivo;

II - ampliar a integração física, operacional e tarifária do sistema de transporte público coletivo;

III - ampliar as ações relacionadas à priorização do transporte público coletivo no sistema viário;

IV - ampliar, modernizar e manter sistemas de monitoramento da operação do transporte coletivo;

V - ampliar, modernizar e manter sistemas de prestação de informações ao usuário para uso do transporte público coletivo;

VI - promover ações para construção e manutenção de calçadas;

VII - desestimular o uso do transporte motorizado individual;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

VIII - promover ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo;

IX - promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de tecnologias de sistemas de transporte coletivo de média capacidade;

X - promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre o uso de energias limpas;

XI - promover ações, estudos de viabilidade e projetos sobre a gestão da demanda, de forma a reduzir a necessidade de infraestrutura viária para a circulação de pessoas e cargas;

XII - promover ações, estudos de viabilidade e projetos para a redução da emissão de gases de efeito estufa;

XIII - buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas.

Art. 11 Com vistas ao objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - implantação de sistemas de gestão da qualidade dos serviços públicos de transporte, incluindo processos de apuração sistemática do grau de satisfação da população quanto aos serviços de transporte público e trânsito;

II - aprimoramento contínuo dos métodos e processos de controle do uso e de fiscalização dos serviços de transporte público e do trânsito;

III - aprimoramento contínuo dos métodos e processos de controle e fiscalização do atendimento às normas de construção e conservação das calçadas;

IV - aprimoramento contínuo dos sistemas adotados para torná-los mais resilientes, inovadores e sustentáveis;

V - disseminação de informações sobre as condições da mobilidade urbana na cidade e promoção das discussões pertinentes;

VI - ampliação e manutenção do sistema viário, considerando as diferentes funções das vias e abrangendo a circulação geral, as necessidades específicas do transporte coletivo e dos meios de circulação não motorizados;

VII - ampliação, modernização e manutenção dos equipamentos públicos de apoio ao transporte coletivo, tais como terminais de transbordo, pontos de parada e corredores de transporte coletivo;

VIII - ampliação, modernização e manutenção de equipamentos de apoio aos modos de transporte público em geral, como bicicletários e paraciclos;

IX - ampliação do uso de tecnologias inovadoras nos serviços de trânsito e transporte coletivo.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

Art. 12 Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - orientação das atividades de fiscalização do trânsito com ênfase na garantia da segurança, informações de orientação aos usuários e operação do trânsito;

II - garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres e pessoas com mobilidade reduzida, nas intervenções no sistema de mobilidade urbana;

III - promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV - desenvolvimento de projetos de educação contínua no trânsito;

V - priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito;

VI - aprimoramento contínuo no atendimento ao cidadão, na prestação de serviços e nos processos de fiscalização e autuações;

VII - realização de estudos estatísticos e de riscos de acidentes de trânsito, identificando pontos críticos para priorização de medidas mitigadoras, visando à redução de vítimas no trânsito.

Art. 13 Com vistas a atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental urbana e estimulem o uso de modos não motorizados, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - difusão na sociedade do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II - adoção de medidas para a redução de emissões de gases de efeito estufa;

III - acompanhamento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos gestores e prestadores de serviços de transporte público;

IV - atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual;

V - garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos, entidades públicas e privadas;

VI - estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e infraestrutura cicloviária.

Art. 14 Com o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana sustentável um elemento que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da cidade, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

I - regulação dos serviços de mobilidade urbana, no sentido de mantê-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas;

II - adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, e em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, do desenvolvimento econômico e de gestão da mobilidade;

III - fomento da melhoria das condições urbanísticas sustentáveis no entorno imediato dos equipamentos de integração e junto aos equipamentos de apoio dos sistemas de transporte coletivo de alta e média capacidade;

IV - aprimoramento dos métodos e processos de licenciamento de empreendimentos geradores de viagens;

V - estabelecimento de diretrizes prévias para o uso e parcelamento do solo e implantação de empreendimentos de grande porte que proporcionem continuidade da malha viária, estabeleçam opções para a caminhabilidade das pessoas com menores percursos e ofereçam, quando couber, soluções de infraestrutura para o transporte coletivo.

Art. 15 Com o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo deverá priorizar as seguintes estratégias:

I - adoção de política de modicidade tarifária do transporte público coletivo compatível com uma política de inclusão social;

II - adequação da frota de veículos de transporte coletivo, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal;

III - adequação da infraestrutura das calçadas, passeios públicos em geral, travessias de pedestres, terminais de ônibus e demais equipamentos urbanos, para a circulação adequada das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

IV - garantia de cobertura do território da cidade para o atendimento por transporte público.

Seção III **Dos Instrumentos de Gestão**

Art. 16 Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em zonas e horários predeterminados, de acordo com projetos e estudos submetidos à discussão pública;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

III - aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação em infraestrutura urbana destinada ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo, na forma da lei;

IV - destinação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, em especial das cargas perigosas;

VI - monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizados, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VII - implementação de políticas de ordenamento, uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte público coletivo, no entorno de corredores e das estações de transporte coletivo existentes ou futuras, que terão as seguintes finalidades, para efeito de efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas:

- a) permissão, após a reestruturação dos corredores, da revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte;
- b) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;
- c) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente aqueles destinados aos modos de transporte não motorizado;
- d) melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuam para a desconcentração e descentralização urbanas.

VIII - priorização das obras relacionadas à ampliação do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo;

IX - definição de políticas de preços públicos dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para os modos de transporte público coletivo e não motorizados.

Capítulo III

DO ACOMPANHAMENTO E REVISÃO PERIÓDICA DO PLANMOB MINAS NOVAS

Seção I

Do Acompanhamento e Participação Social

Art. 17 Caberá ao Conselho Municipal de Transportes - CMT, composto de membros da sociedade civil e do Poder Público, o acompanhamento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas - PlanMob Minas Novas.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

Art. 18 Para atender à necessidade de monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas, ficam criados os seguintes cargos na estrutura de Secretaria Municipal de Mobilidade - SEMOB: 01 (um) cargo de Assessor Especial e 01 (um) cargo de Gerente, cujas atribuições e competências serão definidas posteriormente em seu Regimento.

Seção II Da Revisão

Art. 19 As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas deverão contemplar minimamente:

I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos;

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, que deverá considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;

III - análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.

Art. 20 As revisões do PlanMob Minas Novas terão periodicidade de até 10 (dez) anos.

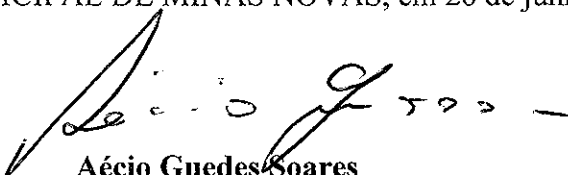
Capítulo IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 21 O Poder Executivo deverá promover atualizações e adequações na Legislação Municipal com base no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Minas Novas.

Art. 22 O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 23 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE MINAS NOVAS, em 26 de junho de 2018.


Aécio Guedes Soares
Prefeito Municipal de Minas Novas



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

MENSAGEM ao Projeto de Lei nº 22 /2019.

Excelentíssimo Senhor Presidente,
Ilustríssimos Senhores Vereadores,

Exaro minhas saudações a todos os ilustres edis com assento neste Poder Legislativo e encaminhamento para apreciação e do projeto de lei que institui e regulamenta o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Minas Novas - PlanMob-MN.

JUSTIFICATIVA

Apresentamos a esta Augusta Casa Legislativa, o presente Projeto de Lei que institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana no Município de Minas Novas e regulamenta as Políticas para Mobilidade e Acessibilidade contidas no Plano Diretor de Minas Novas.

A elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Minas Novas - PlanMob, se faz necessária, para a melhoria da qualidade de vida da população Minasnovense, uma vez que, o PlanMob é o instrumento de planejamento e gestão da mobilidade de um município, o qual trata de desenvolver e propor como se darão os deslocamentos de pessoas e bens em uma cidade.

A elaboração deste Plano foi baseada nos conceitos de Mobilidade Urbana Sustentável considerando: foco nas pessoas, acessibilidade e qualidade de vida, importantes atores ativamente envolvidos no processo, planejamento multidisciplinar, combinação de infraestrutura, mercado, serviços, informações e promoção, aumento gradual de eficiência e otimização, avaliação periódica de impactos e elaboração de um processo de aprendizado.

A modelagem do conceito do PLANMOB se deu considerando os seguintes elementos: A tradução, conforme o contexto e especificidade de Minas Novas, serviços de transporte público coletivo, circulação viária, a infraestrutura do sistema de mobilidade urbana, acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, polos geradores de viagem, áreas de



PREFEITURA MUNICIPAL DE MINAS NOVAS

Rua Getúlio Vargas, 158 - 2º Andar - Centro
CEP: 39.650-000 - Minas Novas - MG
Fone: (33) 3764-1104 - Fax: (33) 3764-1252
E-mail: pmmn@uai.com.br

estacionamento públicos e privados, gratuitos ou onerosos, áreas e os horários de acesso e circulação restrita ou controlada.

O processo de construção do PLANMOB estabeleceu os seus objetivos, princípios, fundamentos e diretrizes com base na capacidade financeira, de infraestrutura e contexto social no qual o Município de Minas Novas está inserido. A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, foi dividida em 4 (quatro) etapas: Mobilização, Pesquisa e levantamento de informações, Diagnósticos e Prognósticos, e, Elaboração da Minuta, o trabalho foi desenvolvido com base nas informações e diagnósticos municipais existentes e na complementação das informações com o levantamento de dados.

O Plano ora apresentado, seguiu os devidos ritos processuais incluindo a participação popular através da aplicação de questionários, reuniões temáticas e setoriais. O processo participativo foi associado ao técnico através dos diagnósticos, reuniões propositivas e de sistematização, os produtos destas etapas foram o Relatório Participativo e o Relatório Final do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, que estão anexos a esta justificativa. Assim, conta-se mais uma vez com a imprescindível colaboração e o entendimento dos Senhores Vereadores para a aprovação deste Projeto de Lei, para que desta forma, possamos viabilizar a implantação do projeto objeto da presente proposição. Pelo exposto, submetemos o presente Projeto de Lei para apreciação e aprovação dos Nobres Vereadores dessa casa legislativa.

Na oportunidade, renovamos protestos de estima e consideração a todos os membros dessa pela Câmara Municipal de Minas Novas.

Minas Novas/MG, 26 de junho de 2019.


Aécio Guedes Soares
Prefeito Municipal

PLAN
MOB
MINAS NOVAS



MIRANTE
engenharia e arquitetura

Plano de Ação Imediata de Trânsito e Transporte - PAITT

Minas Novas – Minas Gerais

Junho/2019

ÍNDICE

1. HISTÓRIA DE MINAS NOVAS – MG.....	3
2. FORMAÇÃO ADMINISTRATIVA	4
3. POPULAÇÃO	6
4. ACESSO RODOVIÁRIO	7
5. FROTA	7
6. TAXA DE MOTORIZAÇÃO	8
7. DIAGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE POR PEDESTRES E VEÍCULOS	9
8. PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO / VIAGEM	13
9. REGISTRO DE ACIDENTES.....	13
10. PRINCIPAIS ÁREAS DE CONFLITOS.....	17
11. CONTAGENS VOLUMÉTRICAS CLASSIFICADAS.....	25
12. PROPOSTAS DE AÇÃO IMEDIATA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES.....	54
13. ANEXOS	75

1. HISTÓRIA DE MINAS NOVAS – MG

Por volta de 1727, um grupo de bandeirantes, chefiados por Sebastião Leme do Prado. Localizaram a ocorrência de ouro em um dos afluentes do Rio Fanado que, por essa razão, recebeu o nome de Bom Sucesso. A notícia de grandes jazidas atraiu os faiscadores. Entre o Rio Fanado e o seu afluente Bom Sucesso, formou-se o primeiro núcleo populacional, em torno de uma capelinha, erigida em homenagem a São Pedro. Assim nasceu o Arraial de São Pedro do Fanado, que rapidamente prosperou, recebendo, dois anos depois, o título de Vila do Bom Sucesso do Fanado de Minas Novas.

Sebastião Leme do Prado estava comissionado pelo Governador de Minas Gerais como guarda-mor das terras minerais que foram descobertas. Entretanto, seguindo orientação de seus primos, Domingos e Francisco Dias do Prado, líderes em Itacambira, preferiu comunicar a descoberta do Bom Sucesso ao Governador da Bahia, embora as divisas entre essa Província e a de Minas Gerais já estivessem definidas pelo Rio Verde, desde as nascentes até a foz.

Assim que o Governador da Bahia e Vice-Rei do Brasil recebeu o manifesto, apoderou-se das terras e comunicou sua atitude ao Rei, que mandou estabelecer uma intendência na região onde o ouro era quitado.

A rápida prosperidade de Minas Novas provocou protestos da população, que passou a exigir uma justiça mais próxima. Reconhecendo a procedência das reclamações, o Conselho Ultramarino, em 1730, sujeitou a Vila de Nossa Senhora do Bom Sucesso de Minas Novas à comarca do Serro, que passou à vinculação jurídica de Minas Gerais permanecendo, entretanto, subordinada à Bahia nos planos administrativo, militar e eclesiástico. Com a criação da comarca de Jacobina, no sul da Bahia, Minas Novas ficou temporariamente sob sua jurisdição.

Gomes Freire de Andrade representou, então ao Governo Real contra o ato de transferência alegando, entre outras razões, a existência do garimpo clandestino de diamantes e os descaminhos deles e do ouro, já que o Intendente Geral, residindo no Tijuco, quase não tinha meios de reprimir os abusos. Suas decisões, para receberem o beneplácito do Governo da Bahia, tinham de percorrer duzentos léguas de distância, ao passo que as autoridades de Serro estavam a menos de quarenta léguas do local.

Acrescia, ainda, a circunstância de o distrito diamantino estar localizado, parte em território baiano e parte no mineiro. As justificativas do Governador, aliadas à conveniência de se alargar o âmbito de Minas Gerais, para os efeitos da derrama,

concorreram para a Resolução Ultramarina, que mandou incorporar o território de Minas Novas à comarca do Serro e ao Governo da Capitania de Minas Gerais.

O período de prosperidade foi relativamente curto. À medida que se esgotavam as reservas auríferas e de pedras preciosas, operou-se um gradativo esvaziamento populacional. Os habitantes passaram a ocupar-se, então, da lavoura de subsistência e da criação de gado.

Dispondo de terras propícias à cultura do algodão, a antiga Vila do Fanado se converteu, em fins do Século XVIII e início do XIX, em centro de exportação de algodão em rama, de cobertores e de outras confecções de tecidos grossos. Entretanto não só o algodão era de boa qualidade. A seda que se produzia, longa e macia, era apreciada nos grandes mercados europeus, segundo afirma Saint-Hilaire, que visitou a Vila em 1817.

Tendo em vista o surto de progresso da região e as dificuldades administrativas daquele vasto interior, em 1856 foi proposta ao parlamento do Império a instituição da província autônoma de Minas Novas, elevando-se a cidade à categoria de capital. A nova província abrangeria a comarca mineira de Jequitinhonha e as comarcas baianas de Porto Seguro e de Caravelas. Não chegou, entretanto, a ser instituída.

A construção da Estrada de Ferro Bahia-Minas Gerais, no final do Século XIX, trouxe uma nova alternativa de crescimento. Como o ramal Filadélfia-Minas Novas não foi executado, a região ficou na dependência das estações de Teófilo Otoni e de Diamantina (esta da Estrada de Ferro Central do Brasil) para escoar seus produtos agropecuários, entre os quais se destacavam os de origem bovina, o açúcar, o algodão, o toucinho e a aguardente.

2. FORMAÇÃO ADMINISTRATIVA

Distrito criado com a denominação de Nossa Senhora do Bom Sucesso das Minas do Fanado, por Alvará de 1728.

Elevado à categoria de município com a denominação de Bom Sucesso das Minas do Fanado na Capitania da Bahia em 02-10-1730. Instalado em 02-10-1730. Incorporada a Comarca de Serro em 10-05-1757.

Elevado à condição de cidade com a denominação de Minas Novas, pela lei provincial nº 163, de 09-03-1840.

Pela lei provincial nº 184, de de 03-04-1840, e por lei estadual nº 2, de 14-09-1891, é criado o distrito de Nossa Senhora da Piedade e anexado ao município de Minas Novas.

Pela lei provincial nº 472, de 31-05-1850, e pela lei estadual nº 2, de 14-09-1891, é criado o distrito de Chapada de anexado ao município Minas Novas.

Pela lei provincial nº 910, de de 14-09-1858, e por lei estadual nº 2, de 14-09-1891, é criado o distrito de Sucuriú e anexado ao município de Minas Novas.

Pela lei nº 1163, de 16-09-1870, o distrito de Nossa Senhora da Conceição de Água Suja e anexado ao município de Minas Novas.

Pela lei provincial nº 2145, de 29-10-1875, e pela lei estadual nº 2, de 14-09-1891, é criado o distrito de Veredinha e anexado ao município de Minas Novas.

Pela lei nº 2419, de 05-11-1877, o distrito de Nossa Senhora da Conceição de Água Suja passou a chamar-se Água Limpa.

Pela lei nº 2911, de 25-09-1882, e pela lei estadual nº 2, de 14-09-1891, é criado o distrito de Caiçara e anexado ao município de Minas Novas.

Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o município é constituído de 7 distritos: Água Limpa ex-Água Suja, Chapada, Caiçara, Piedade ex-Nossa Senhora da Piedade, Sucuriú e Veredinha.

Pela lei estadual nº 843, de 07-09-1923, o distrito de Piedade passou a denominar-se Turmalina e Água Limpa a chamar-se Berilo.

Em divisão administrativa referente ao ano de 1933, o município é constituído de 7 distritos: Minas Novas, Berilo ex-Água Limpa, Chapada, Caiçara, Sucuriú, Turmalina ex-Piedade e Veredinha.

Assim permanecendo em divisões territoriais datadas de 31-XII-1936 e 31-XII-1937.

Pelo decreto estadual nº 1058, de 31-12-1943, o distrito de Caiçara passou a denominar-se Caçaratiba.

No quadro fixado para vigorar no período de 1939-1943, o município é constituído de 7 distritos: Minas Novas, Berilo, Caçaratiba ex-Caiçara, Chapada Sucuriú, Turmalina e Veredinha.

Pela lei estadual nº 336, de 27-12-1948, desmembra do município de Minas Novas os distritos de Turmalina, Caçaratiba e Veredinha, para formar o novo município de Turmalina sob mesma lei o distrito de Sucuriú passou a chamar-se Francisco Badaró.

Em divisão territorial datada de I-VII_1950, o município é constituído de 4 distritos: Minas Novas, Berilo, Chapada e Francisco Badaró ex-Sucuriú.

Pela lei estadual nº 1039, os 12-12-1953, é criado o distrito de Leme do Prado expovoado de Gomes e anexado ao município de Minas Novas.

Em divisão territorial datada de 1-VII-1955, o município é constituído de 5 distritos: Minas Novas, Berilo, Chapada, Francisco Barbaró e Leme do Prado. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 01-VII-1960.

Pela lei estadual nº 2764, de 30-12-1962, desmembra do município de Minas Novas os distritos de Berilo, Chapada do Norte ex-Chapada e Francisco Badaró todos elevados a categoria de municípios.

Em divisão territorial datada de 31-XII-1963, o município é constituído de 2 distritos: Minas Novas e Leme do Prado. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 1993.

Pela lei estadual nº 12030, de 21-12-1995, desmembra do município de Minas Novas o distrito de Leme do Prado. Elevado à categoria de município.

Em divisão territorial datada de 1997, o município é constituído de distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2003.

Em divisão territorial datada de 2005, o município é constituído de 5 distritos: Minas Novas, Baixa Quente, Cruzinha, Lagoa Grande de Minas Novas e Ribeirão da Folha. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2007. Alteração toponímica municipal.

Nossa Senhora do Bom Sucesso das Minas do Fanado para simplesmente Minas Novas alterado, pela lei provincial nº 163, de 09-03-1940.

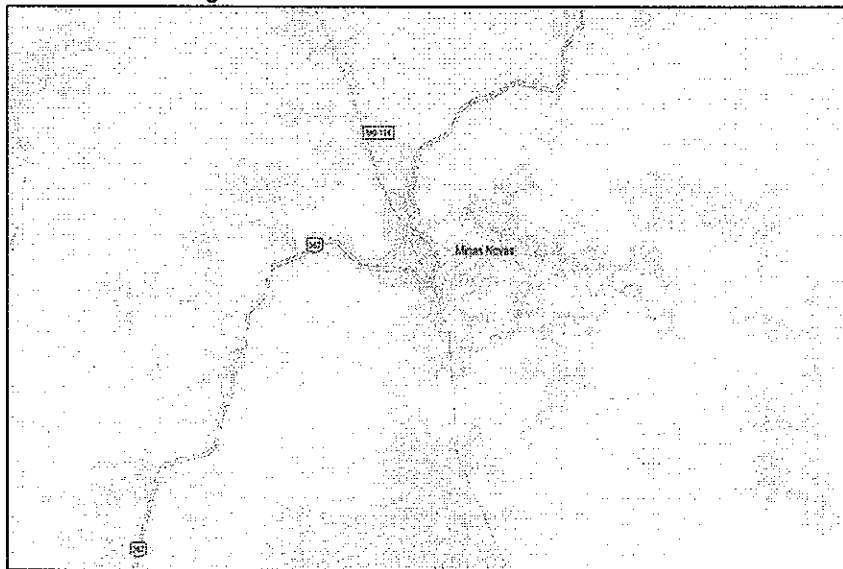
3. POPULAÇÃO

População estimada 2018 (IBGE) – 31.471 pessoas

População no último censo - 2010 – 30.794 pessoas

4. ACESSO RODOVIÁRIO

Figura 01 – Rodovias de acesso à Minas Novas

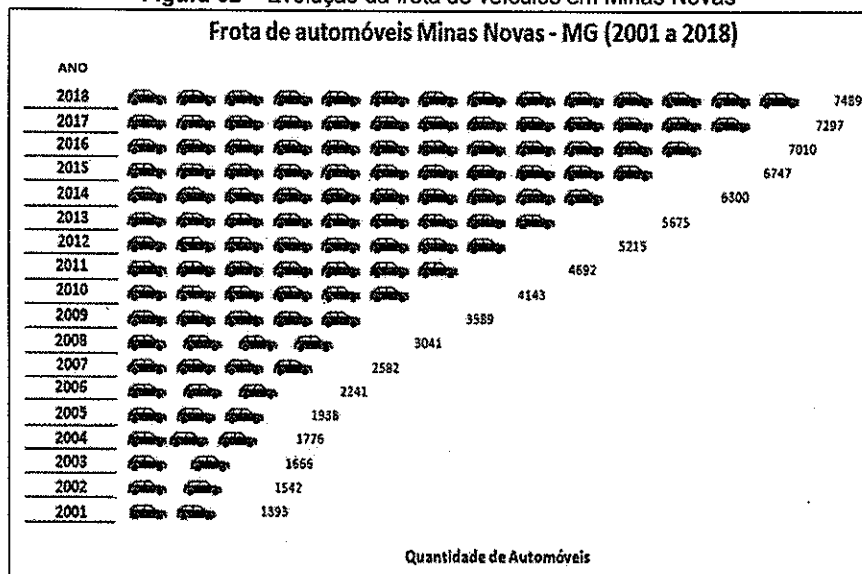


Os principais eixos rodoviários para acesso ao município de Minas Novas são: a MG 114 e a BR 367.

5. FROTA

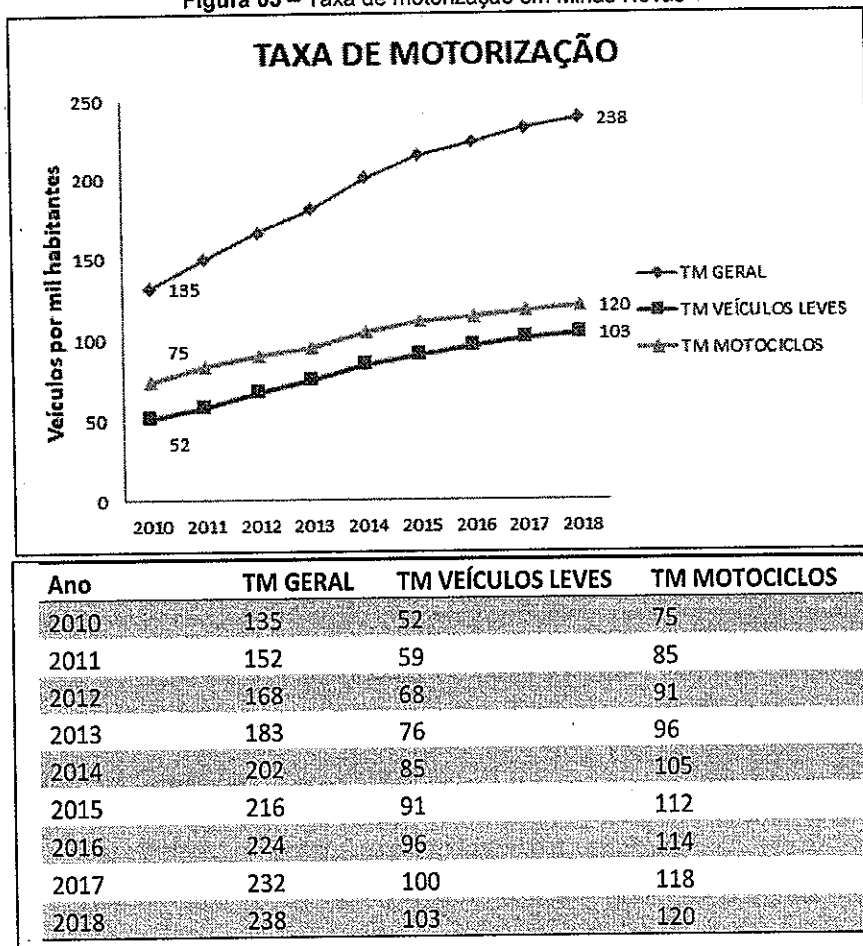
Frota total de veículos no mês Outubro de 2018 (DENATRAN) – 7489

Figura 02 – Evolução da frota de veículos em Minas Novas



6. TAXA DE MOTORIZAÇÃO

Figura 03 – Taxa de motorização em Minas Novas



TAXA DE MOTORIZAÇÃO GERAL: É o somatório de veículos registrados em Minas Novas no mês de dezembro de 2010 até 2017 e no mês de outubro de 2018 dividido pela população no último censo do IBGE feito em 2010 e estimada para os anos seguintes até 2018, multiplicado por 1000. Os resultados demonstram o número de veículos por mil habitantes.

TAXA DE MOTORIZAÇÃO VEÍCULOS LEVES: É o somatório do número de automóveis, caminhonetes, caminhonetes e utilitários registrados em Minas Novas no mês de dezembro de 2010 até 2017 e no mês de outubro de 2018 dividido pela população no último censo do IBGE feito em 2010 e estimada para os anos seguintes até

2018, multiplicado por 1000. Os resultados demonstram o número de veículos por mil habitantes.

TAXA DE MOTORIZAÇÃO MOTOCICLOS: É o somatório do número de motocicletas, motonetas e ciclomotores registrados em Minas Novas no mês de dezembro de 2010 até 2017 e no mês de outubro de 2018 dividido pela população no último censo do IBGE feito em 2010 e estimada para os anos seguintes até 2018, multiplicado por 1000. Os resultados demonstram o número de veículos por mil habitantes.

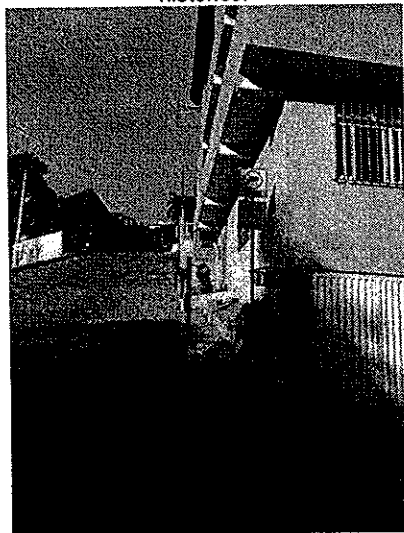
7. DIAGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES DE TRAFEGABILIDADE POR PEDESTRES E VEÍCULOS

Foram realizados trabalhos de campo e memorial fotográfico para registro das condições de trafegabilidade na área urbana de Minas Novas.

As calçadas apresentam larguras insuficientes e obstáculos físicos para o caminhar seguro.

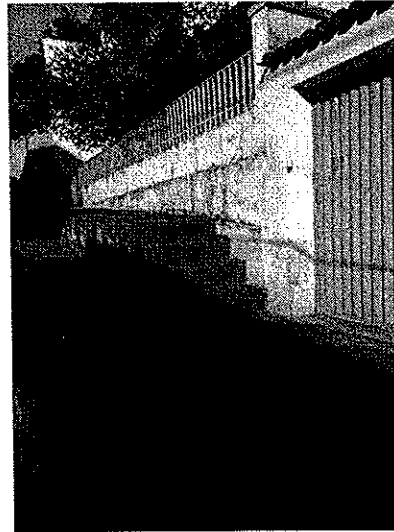
As vias urbanas foram traçadas ao longo dos anos sem o devido ordenamento e planejamento com projeção futura.

Foto 01 - Chegada da cidade dando acesso ao centro histórico.



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

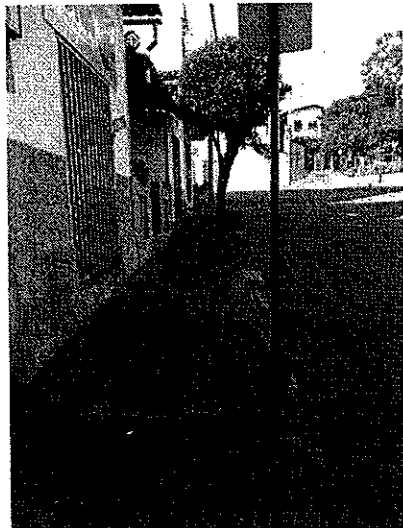
Foto 02 – Chegada da cidade dando acesso ao centro histórico.



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Seguindo a rua para o centro histórico.

Foto 03 - Área central próximo a Prefeitura Municipal



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Foto 04 - Rampa de acesso da Prefeitura e Agência Bancária inferior a 80cm



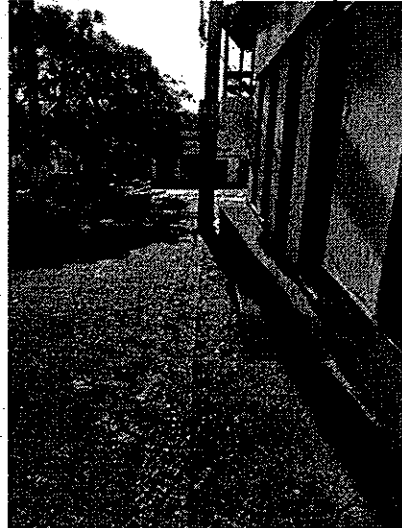
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Foto 05 – Passeio que dá acesso à Prefeitura e Agência Bancária



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Foto 06 – Rampa de acesso fora dos padrões preconizados em normatização



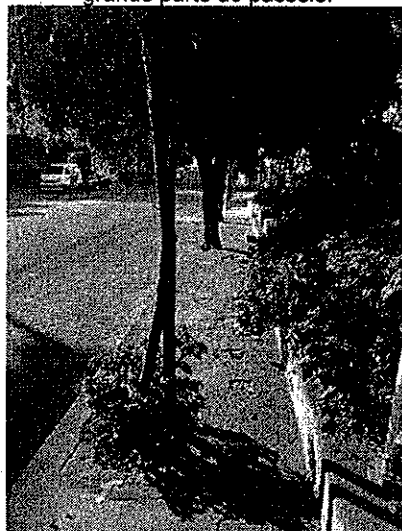
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Foto 07 – Trecho da via principal onde ocorre afunilamento.



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Foto 08 – Avenida principal com plantas ocupando grande parte do passeio.



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

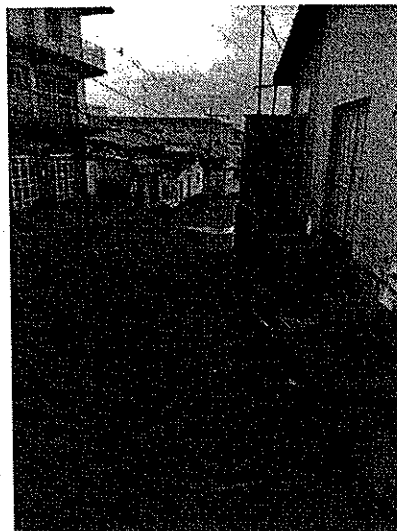
Trecho da via principal onde ocorre afunilamento.
Grande fluxo de carros e caminhões devido ao supermercado.

Foto 09 – Próximo a Igreja do Rosário com passeio inacessível.



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Foto 10 – Via principal em frente ao INSS.



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

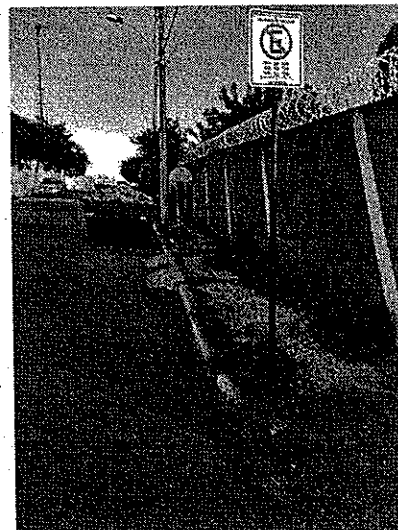
Trecho com grande movimento.
Oferece riscos pelo estreitamento da via e dificuldade de travessia dos pedestres.

Foto 11 – A rua não possui acesso para as calçadas.



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Foto 12 – Escola Estadual Costa e Silva.



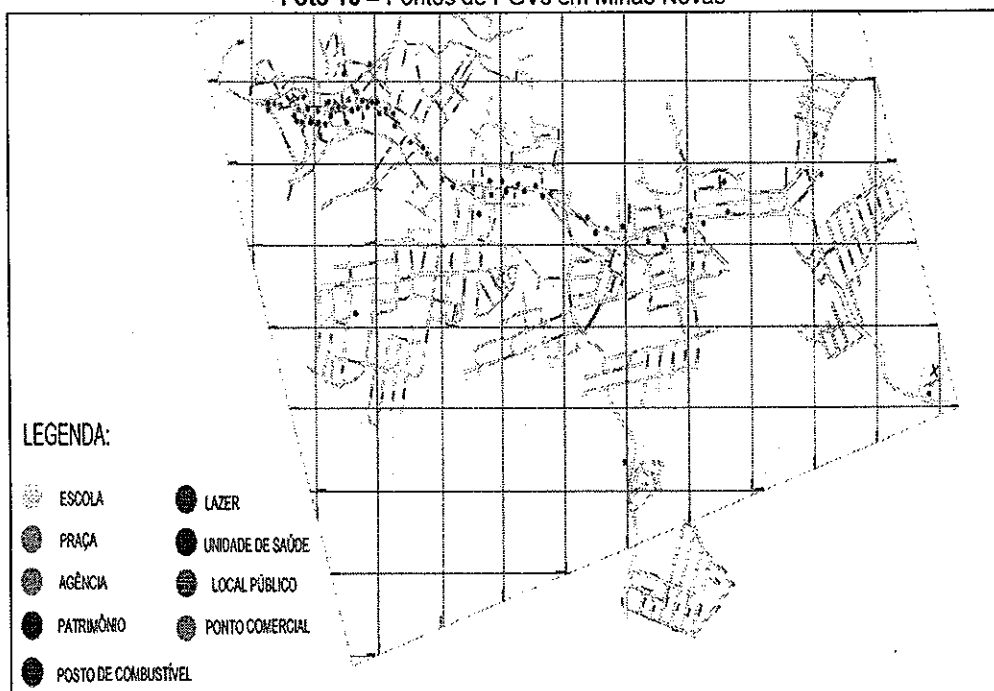
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Mais à frente funciona uma igreja evangélica, gerando grande movimentação no período noturno.

8. PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO / VIAGEM

Todo empreendimento que possa potencialmente originar ou destinar viagens diariamente são considerados PGVs. Em Minas Novas, foram mapeados os principais PGVs conforme categorias de serviços e usos, ilustrados a seguir:

Foto 13 – Pontos de PGVs em Minas Novas



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura.

Os PGVs mapeados raramente dispõem de vagas de estacionamentos próprios, impactando a capacidade viária em que esteja instalado.

9. REGISTRO DE ACIDENTES

Informações obtidas junto à PMMG das ocorrências de acidentes na área urbana de Minas Novas MG.

Quadro 1 – Levantamento de acidentes

ACIDENTE DE TRÂNSITO	
MINAS NOVAS/MG	2017/2018
ACIDENTE COM VÍTIMA	93
ACIDENTE SEM VÍTIMA	71
ACIDENTE COM VÍTIMA FATAL	02*
TOTAL	166

Quadro 2 – Levantamento de acidentes conforme horário

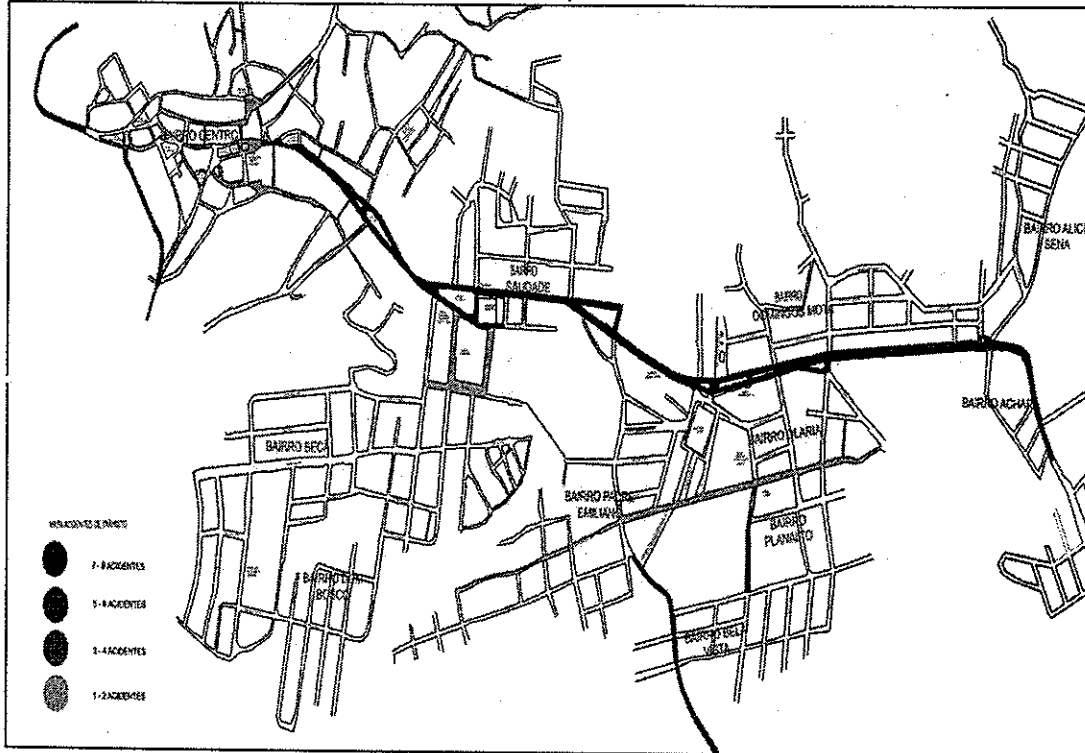
ACIDENTE DE TRÂNSITO	
MINAS NOVAS/MG	2017/2018
00h as 05h59	22
06h as 11h59	43
12h as 17h59	70
18h as 23h59	31
TOTAL	166

Quadro 3 – Levantamento de acidentes conforme dia da semana

ACIDENTE DE TRÂNSITO	
MINAS NOVAS/MG	2017/2018
SEGUNDA-FEIRA	29
TERÇA-FEIRA	19
QUARTA-FEIRA	14
QUINTA-FEIRA	13
SEXTA-FEIRA	24
SÁBADO	31
DOMINGO	36
TOTAL	166

ACIDENTES NA CIDADE DE MINAS NOVAS - MG 2017/2018

Foto 14 – Mapa de calor



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

ENDEREÇO	NÚMERO DE ACIDENTES
CHAPADA DO NORTE x DUZENTOS E CINQUENTA ANOS	1
RUA DUZENTOS E CINQUENTA ANOS	1
RUA MANOEL FUGÊNCIO	1
AVENIDA DELFIM MOREIRA	8
AVENIDA ESTRADA REAL	3
AVENIDA ISRAEL PINHEIRO	6
AVENIDA MARK GLADSTON	8
WALDEMAR CESAR SANTOS	8
RUA TURMALINA	1
ESTRADA DA BARRAGEM	6
MORRO CONTAGEM	3
PRAÇA SÃO FRANCISCO	2
PRAÇA SEBASTIÃO LEME DO PRADO	2
RUA DA BARRA	5
RUA CAPELINHA	1
RUA GETÚLIO VARGAS	2
RUA GOUVEIA	1
RUA INOCÊNCIO LEITE	2
RUA JOÃO BENEDITO FERNANDES	5
RUA JOÃO MOURA	1
RUA JOSÉ VIEIRA DA SILVA	1
RUA MAJOR JOSÉ BENICIO	1
RUA MANOEL COSTA	1
RUA MESTRE OLINDA	1
RUA MONSENHOR AYALA	2
RUA NOVE DE MARÇO	2
RUA QUINTINO BOCAIUVA	1
RUA RESPLENDOR x RUA PROGRESSO	1
RUA SANTANA	1
RUA SÃO JOSÉ	1
RUA TIRADENTES	4
RUA TRÊS(BAIRRO OLARIA)	1
RUA TRÊS x RUA ALAÍDE FERNANDES	2
TRAVESSA MANOEL FUGÊNCIO	1

Os trechos mais críticos e que apresentaram ocorrências são:

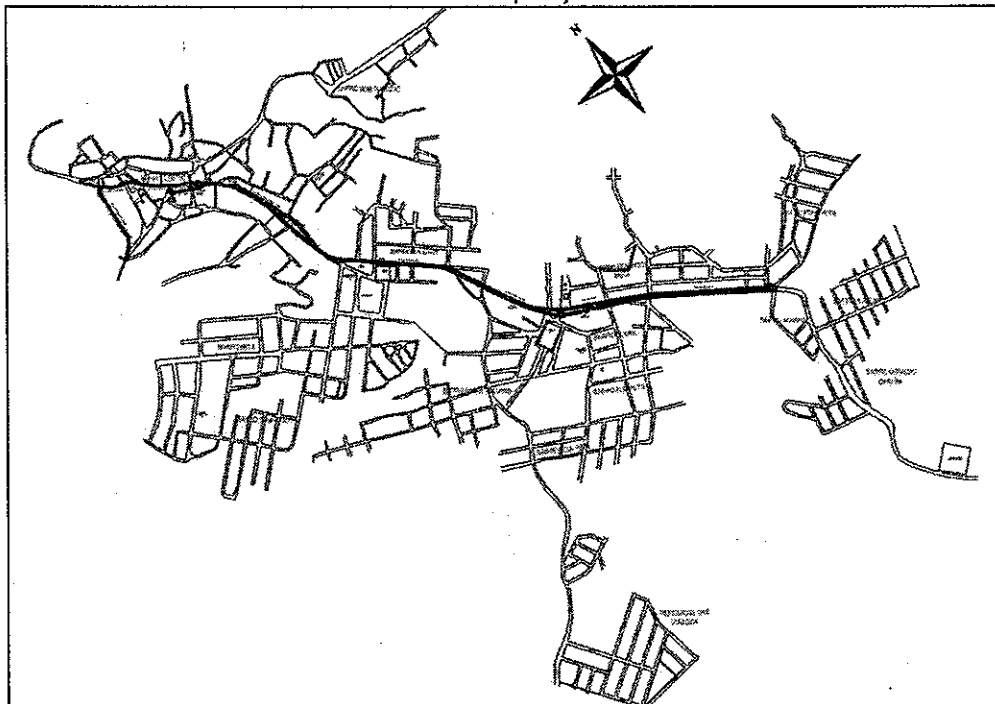
Avenida Delfim Moreira

Avenida Mark Gladston

Waldemar César Santos

Todas essas fazem parte da via de hierarquia viária como demonstra o mapa a seguir.

Foto 14 – Hierarquização de via



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

10. PRINCIPAIS ÁREAS DE CONFLITOS

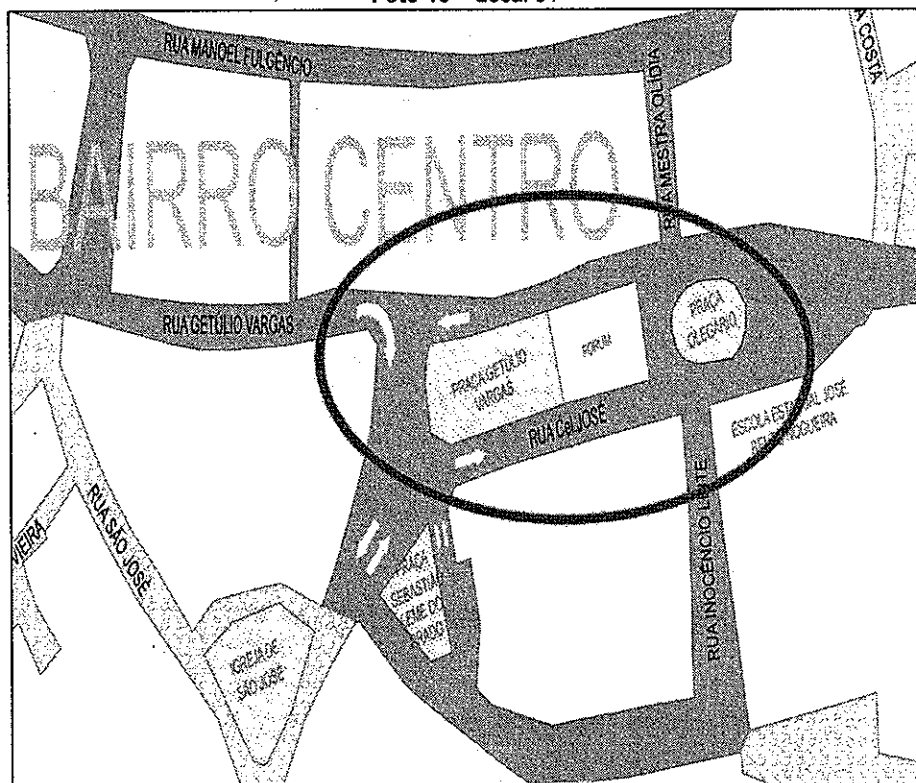
Através da análise técnica e dados estatísticos foram identificados os pontos críticos de intervenção viária.

Local 01 : Rua Getúlio Vargas x Rua Coronel José

Conflito observado: Fluxo moderado em partes do dia e intenso em horários de pico. Ruas estreitas.

Proposta de Intervenção: De imediato reforçar a sinalização no local e restringir alguns locais de estacionamentos para facilitar a mobilidade na área. Para longo prazo seriam necessárias adequações no sentido da via colocando a Rua Getúlio Vargas como sentido único.

Foto 15 – Local 01



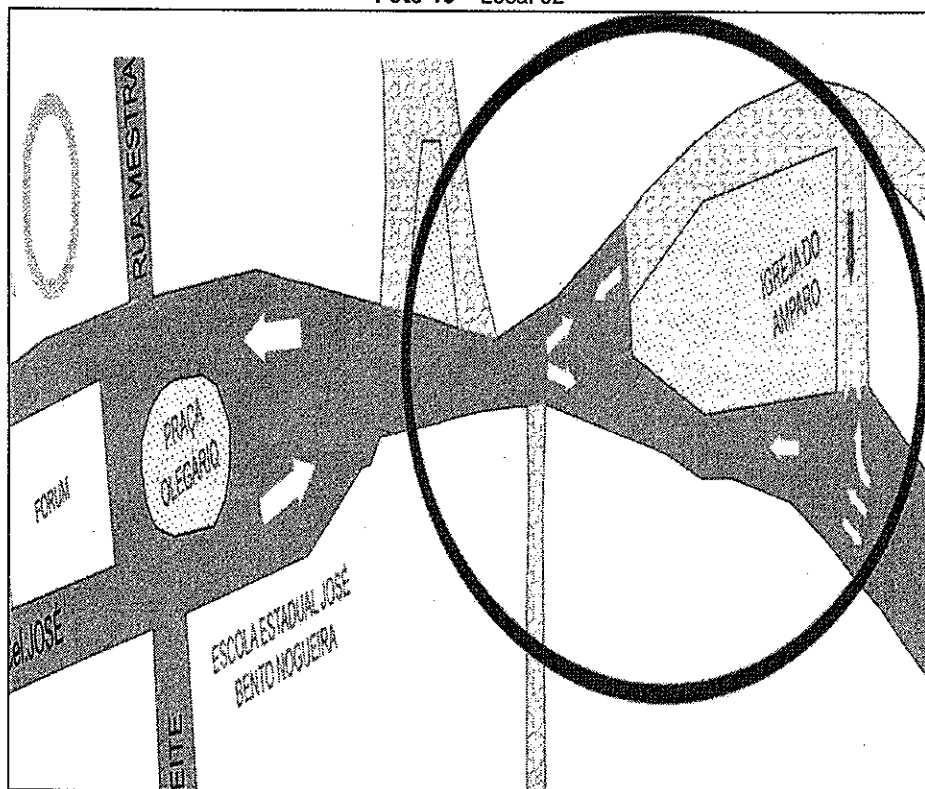
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Local 02 : Rua Coronel José x Rua Major Benício

Conflito observado: Fluxo intenso e vias estreitas.

Proposta de Intervenção: Restrição de estacionamento ao redor de todo patrimônio tombado e em vias que atrapalhem o fluxo. Sentido único neste trecho na Rua Coronel José e Rua Major Benício. Para realização de sentido único nessas vias é necessário desapropriação ou adequação do posto de combustível existente na parte de trás da igreja; e substituição do calçamento de lapas para calçamento conveniente. Instalação semafórica para evitar conflitos no afunilamento em frente ao Sobrado de Dona Áurea.

Foto 16 – Local 02



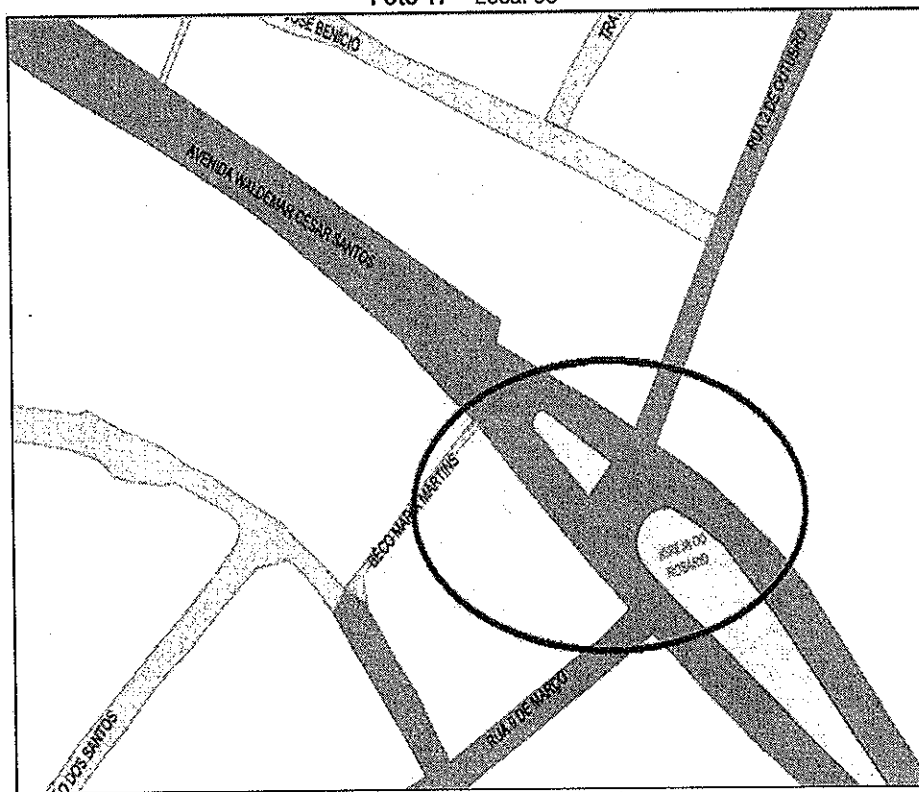
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Local 03: Avenida Waldemar César Santos

Conflito observado: Local próximo a Escola Estadual Dr. Agostinho da Silva Silveira. Em dias letivos alto fluxo e pessoas e paradas de ônibus desordenadas no local.

Proposta de Intervenção: Adequação de pontos de ônibus nos dois lados da via. Instalação de travessias elevadas para garantir a segurança do pedestre ao atravessar.

Foto 17 – Local 03



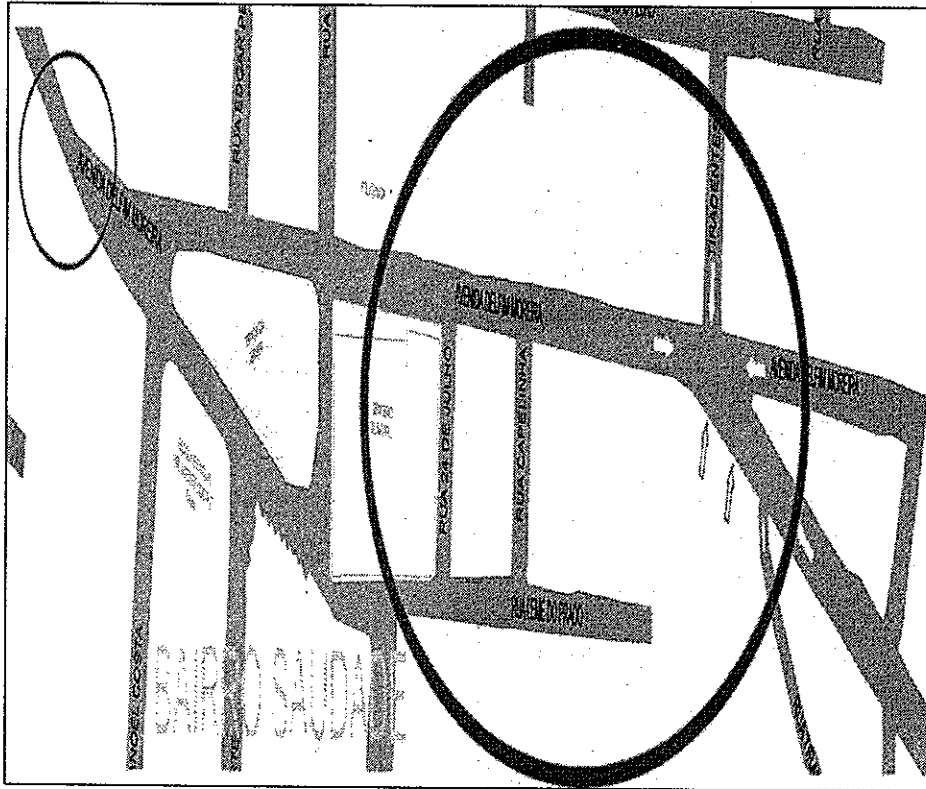
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Local 04: Avenida Delfim Moreira

Conflito observado: Via estreita e de fluxo intenso no círculo menor e carga e descarga e estacionamento desordenado no círculo maior.

Proposta de Intervenção: No círculo menor instalação semafórica para evitar o conflito na via estreita. Travessia elevada para segurança do pedestre. Sentido único na rua Manoel Costa para evitar a chegada pela lateral e um possível congestionamento. No círculo maior restrição de estacionamento em um lado da via e adequação dos horários de carga e descarga fora do horário de pico.

Foto 18 – Local 04

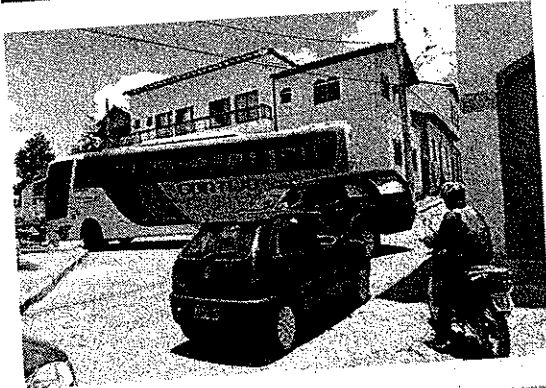


Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

MEMORIAL FOTOGRÁFICO DAS ÁREAS CRÍTICAS



Sinalização de trânsito conflitante com as normas do CTB.



Local próximo a rodoviária.
Carros estacionados próximos as esquinas dificultam os ônibus que precisam fazer esse trajeto.



Local próximo a prefeitura.
Carros estacionados próximo à esquina dificultam os ônibus que sobem da Rua Getúlio Vargas que precisam manobrar para seguirem na Rua Coronel José.



Praça do Largo São Francisco.
Estacionamento e carga e descarga desordenados.



Praça do Largo São Francisco.
Estacionamento, carga e descarga desordenados.



Local de afunilamento da via, carga e descarga desordenado que dificultam o fluxo.



Atrás da Igreja do Amparo.
Estacionamento que dificulta a passagem, ocupação do posto que estreitou a rua e dificulta o sentido duplo da via.



Estacionamento diário de ônibus e carros ao redor do patrimônio tombado que dificulta a fluxo da via.



Carga e descarga desordenado, e estacionamento que dificulta o fluxo de veículos e pedestres.

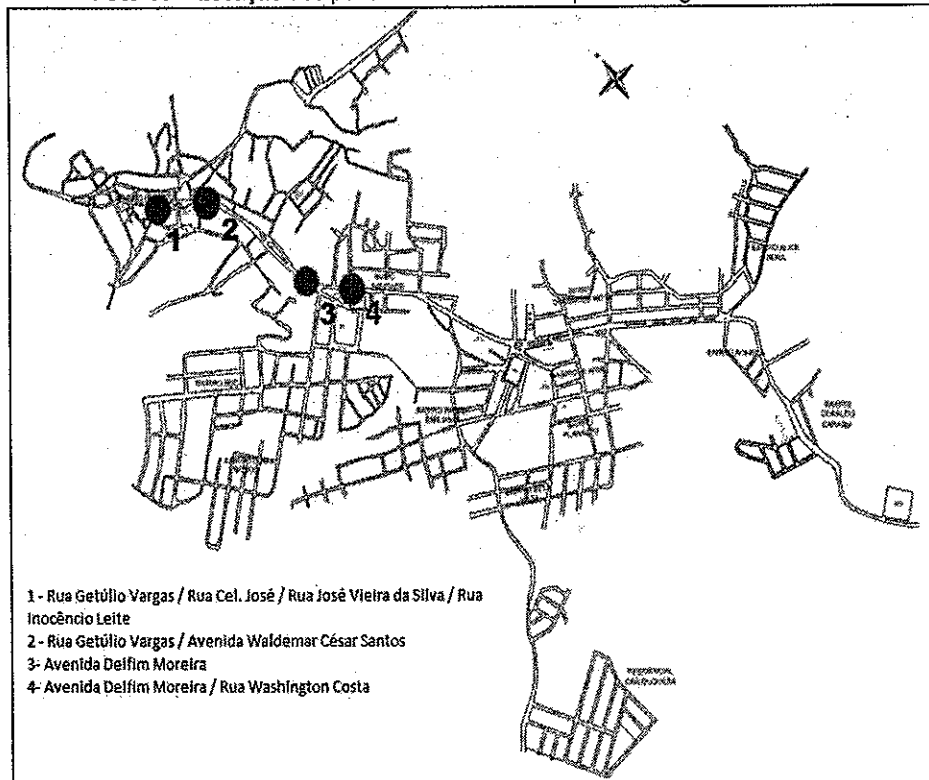


Local onde existia a placa de proibido veículos pesados no centro histórico.

11. CONTAGENS VOLUMÉTRICAS CLASSIFICADAS

Foram estabelecidos quatro grandes pontos de conflito viário para a realização de contagem volumétrica.

Foto 19 – Locação dos pontos de conflito viário para contagem volumétrica



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

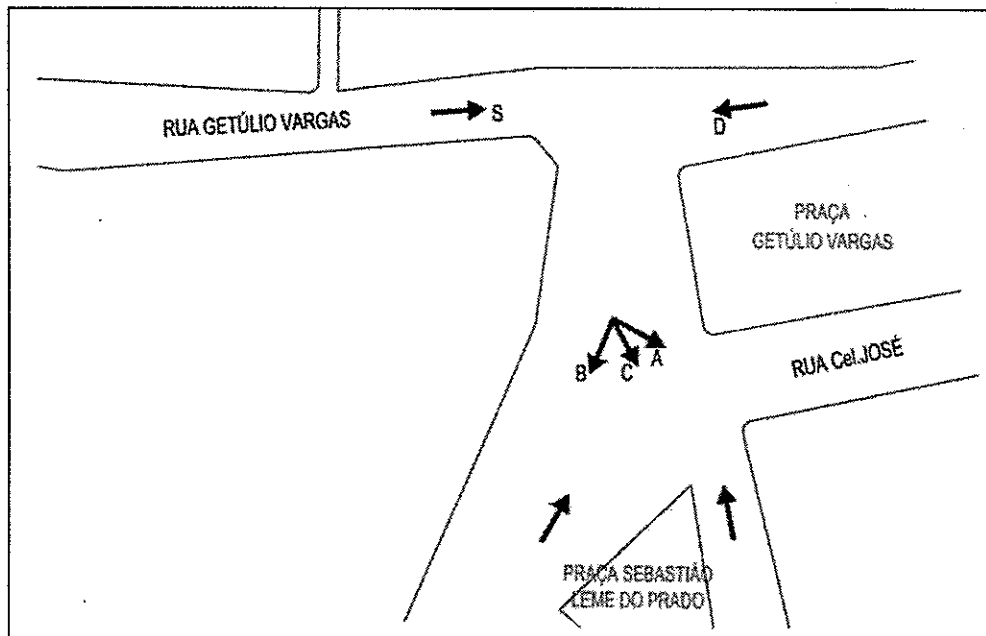
Ponto Crítico 1

Foto 20 – Ponto Crítico 01



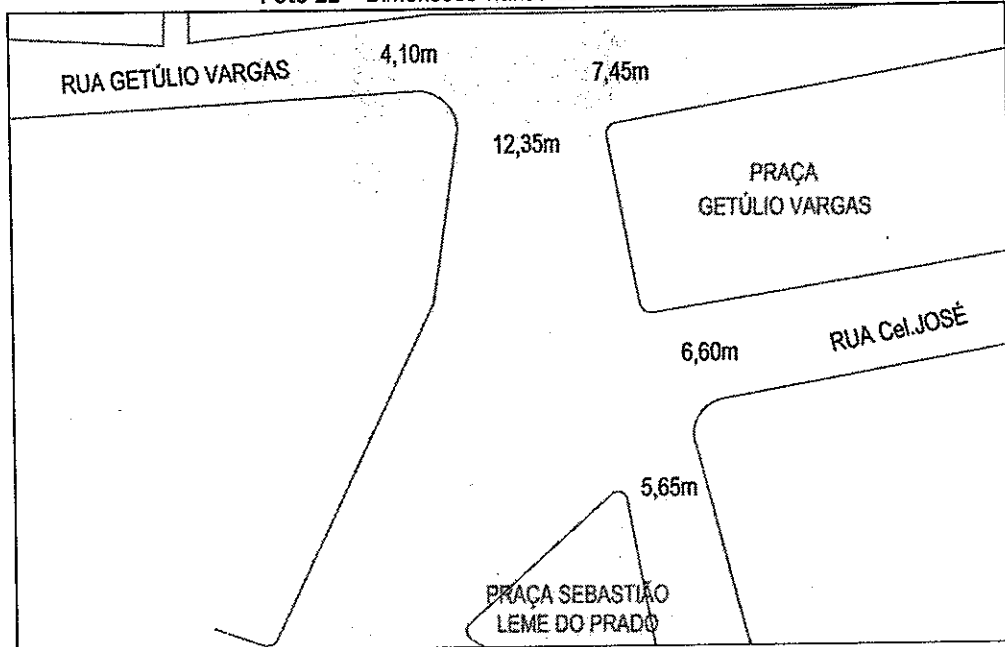
Fonte – Google Earth

Foto 21 – Condições viárias e movimentos de conversão



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 22 – Dimensões viárias do Ponto Crítico 01



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 23 – Condições atmosféricas no dia da contagem veicular

PREVISÃO DE TERÇA PARA MINAS NOVAS - 12/02

↑ 35°				0 mm	94 %	NNE	06:43 h
↓ 17°				0%	38%	8km/h	19:25h
variação ☺	manhã	tarde	noite	chuva ☹	umidade	vento ☺	sol

Sol com algumas nuvens. Não chove.

Fonte – Climatempo

Dados Obtidos:

Rua Getúlio Vargas (Em frente a Prefeitura) Sentido SUBINDO						
Horário	Carro	Moto	Caminhão	Ônibus	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	7	9				9,25
10:15 às 10:30	16	13	1			21,50
10:30 às 10:45	10	16	3			20,75
10:45 às 11:00	27	6	3	1		37,25
11:00 às 11:15	18	19		1		24,75
11:15 às 11:30	13	11	3			22,50
11:30 às 11:45	19	12	2			26,50
11:45 às 12:00	17	17		1		23,25
12:00 às 12:15	20	15	2	2		32,25
12:15 às 12:30	25	20	2	2		38,50
12:30 às 12:45	16	15	3	1		28,50
12:45 às 13:00	22	15	2	6		
13:00 às 13:15	16	10		2		22,50
13:15 às 13:30	16	12	2	2		27,50
13:30 às 13:45	19	9		1		23,25
13:45 às 14:00	12	16	2			20,50

INTERVALO

16:00 às 16:15	12	5	1		1	15,50
16:15 às 16:30	19	19	1			26,00
16:30 às 16:45	13	9				15,25
16:45 às 17:00	10	13	1	4		23,50
17:00 às 17:15	16	11	1			21,00
17:15 às 17:30	21	11	1			26,00
17:30 às 17:45	14	10				16,50
17:45 às 18:00	13	11	2	1		22,25
18:00 às 18:15	15	11				17,75
18:15 às 18:30	16	5	2	2		25,75
18:30 às 18:45	9	6	1			12,75
18:45 às 19:00	13	9				15,25

Rua Getúlio Vargas (Em frente a prefeitura)
 Sentido DESCENDO

Horário	Carro	Moto	Caminhão	Ônibus	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	19	12	1	2		28,25
10:15 às 10:30	19	9	1			23,50
10:30 às 10:45	21	11	2			28,25
10:45 às 11:00	24	14	1	1		31,75
11:00 às 11:15	11	17	4			24,25
11:15 às 11:30	20	7	2	5		36,25
11:30 às 11:45	15	11	2	3		28,25
11:45 às 12:00	14	11	1	2		23,00
12:00 às 12:15	26	12	2	1		35,50
12:15 às 12:30	17	16		1	1	23,00
12:30 às 12:45	14	9	1			18,50
12:45 às 13:00	21	15	1	2		31,00
13:00 às 13:15	10	19	1	2		21,00
13:15 às 13:30	8	8	2			14,50
13:30 às 13:45	18	11	2			25,25
13:45 às 14:00	16	12	1	1	1	23,25

INTERVALO

16:00 às 16:15	13	17	1			19,50
16:15 às 16:30	21	7				22,75
16:30 às 16:45	8	11	1			13,00
16:45 às 17:00	24	14	1	8		
17:00 às 17:15	17	10		1		21,50
17:15 às 17:30	12	5		1		15,25
17:30 às 17:45	13	15	1			19,00
17:45 às 18:00	9	14	1			14,75
18:00 às 18:15	17	13				20,25
18:15 às 18:30	11	13				14,25
18:30 às 18:45	9	12	2			16,50
18:45 às 19:00	10	9	1			14,50

Rua Getúlio Vargas
 Movimento A (Subindo para a praça da Gruta)

Horário	Carro	Moto	Onibus	Caminhão	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	15	14				18,50
10:15 às 10:30	14	14		1		19,75
10:30 às 10:45	9	19		2		18,25
10:45 às 11:00	27	12	1	3		36,75
11:00 às 11:15	20	20	1			25,00
11:15 às 11:30	13	13		3		23,00
11:30 às 11:45	28	24		2		
11:45 às 12:00	23	23	1			28,75
12:00 às 12:15	22	19	2	2		31,25
12:15 às 12:30	25	21	1	1		32,50
12:30 às 12:45	18	24	2	4		33,00
12:45 às 13:00	21	17	6			25,25
13:00 às 13:15	14	18	2			18,50
13:15 às 13:30	17	18	2	2		26,00
13:30 às 13:45	20	12	1			23,00
13:45 às 14:00	15	17		2		23,75

INTERVALO

16:00 às 16:15	13	12	1	1		20,25
16:15 às 16:30	25	23		1		33,00
16:30 às 16:45	11	12				14,00
16:45 às 17:00	16	18	4	1		30,75
17:00 às 17:15	18	14				21,50
17:15 às 17:30	24	19		1		31,00
17:30 às 17:45	18	19	1			24,75
17:45 às 18:00	13	14	1	2		23,00
18:00 às 18:15	20	20				25,00
18:15 às 18:30	17	6	2	2		27,00
18:30 às 18:45	9	9		1		13,50
18:45 às 19:00	13	12	1			18,00

Rua Getúlio Vargas
 Movimento B (Descendo para a praça municipal)

Horário	Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	9	5		1		12,50
10:15 às 10:30	9	8		2		15,50
10:30 às 10:45	6	6				7,50
10:45 às 11:00	9	9				11,25
11:00 às 11:15	10	8				12,00
11:15 às 11:30	2	10				4,50
11:30 às 11:45	7	8				9,00
11:45 às 12:00	8	7		1		12,00
12:00 às 12:15	8	7				9,75
12:15 às 12:30	15	6				
12:30 às 12:45	4	5				5,25
12:45 às 13:00	8	8		1		12,25
13:00 às 13:15	4	1				4,25
13:15 às 13:30	7	7				8,75
13:30 às 13:45	4	2				4,50
13:45 às 14:00	9	2				9,50

INTERVALO

16:00 às 16:15	4	3				4,75
16:15 às 16:30	6	2				6,50
16:30 às 16:45	8	3				8,75
16:45 às 17:00	6	4				7,00
17:00 às 17:15	13	5		1		
17:15 às 17:30	4	2				4,50
17:30 às 17:45	6	3				6,75
17:45 às 18:00	4	1		1		6,50
18:00 às 18:15	6					6,00
18:15 às 18:30	4	1				4,25
18:30 às 18:45	1	1				1,25
18:45 às 19:00	2	3				2,75

Rua Getúlio Vargas					
Movimento C (Descendo para os Correios)					
Horario	Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
10:00 às 10:15		3			
10:15 às 10:30		2			
10:30 às 10:45		1			
10:45 às 11:00					
11:00 às 11:15		1			
11:15 às 11:30					
11:30 às 11:45		1			
11:45 às 12:00					
12:00 às 12:15		2			
12:15 às 12:30					
12:30 às 12:45					
12:45 às 13:00					
13:00 às 13:15					
13:15 às 13:30					
13:30 às 13:45		1			
13:45 às 14:00		1			
INTERVALO					
16:00 às 16:15	1	1			
16:15 às 16:30					
16:30 às 16:45					
16:45 às 17:00					
17:00 às 17:15					
17:15 às 17:30					
17:30 às 17:45					
17:45 às 18:00					
18:00 às 18:15					
18:15 às 18:30	1				
18:30 às 18:45					
18:45 às 19:00					

Rua José Vieira (Rua da Polícia Militar)
 Subindo para a Praça da Gruta

Horário	Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
10:00 às 10:15	4	2			
10:15 às 10:30	2				
10:30 às 10:45	2	4			
10:45 às 11:00		2			
11:00 às 11:15	7	3		1	
11:15 às 11:30	2	1			
11:30 às 11:45	3	3			
11:45 às 12:00	3	1			
12:00 às 12:15	5	2			1
12:15 às 12:30	4	2			
12:30 às 12:45	4	6			
12:45 às 13:00	2				
13:00 às 13:15	3	2			
13:15 às 13:30	4	1			
13:30 às 13:45	4				
13:45 às 14:00	1	5			

INTERVALO

16:00 às 16:15	2	1			
16:15 às 16:30	1	2			
16:30 às 16:45	3	1			
16:45 às 17:00	6	3			
17:00 às 17:15	1	2			
17:15 às 17:30	1				
17:30 às 17:45	2				
17:45 às 18:00					
18:00 às 18:15	3				
18:15 às 18:30	2	1			
18:30 às 18:45	1	2			
18:45 às 19:00	6	1			

Rua dos Correios					
Subindo para a Praça da Gruta					
Horário	Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
10:00 às 10:15	4				
10:15 às 10:30	3	2			
10:30 às 10:45	4	2			
10:45 às 11:00	3	4			
11:00 às 11:15	1	5			
11:15 às 11:30	3	6			
11:30 às 11:45	3	1			
11:45 às 12:00	4	1			
12:00 às 12:15	6	2			
12:15 às 12:30	1				
12:30 às 12:45	3	1			
12:45 às 13:00	6	1			
13:00 às 13:15	1	1			
13:15 às 13:30	2	3			
13:30 às 13:45	1				
13:45 às 14:00	1				

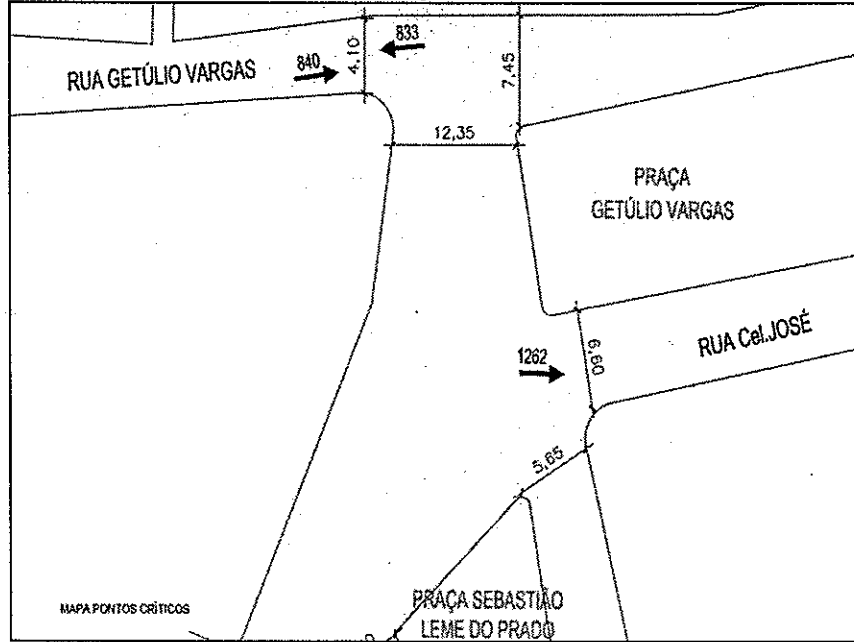
INTERVALO

16:00 às 16:15		1			
16:15 às 16:30	4	2			
16:30 às 16:45	3	1			
16:45 às 17:00	5	1			
17:00 às 17:15	8				
17:15 às 17:30	3	1			
17:30 às 17:45	1	1			
17:45 às 18:00	2	1			
18:00 às 18:15	2				
18:15 às 18:30	2				
18:30 às 18:45	1				
18:45 às 19:00	1				

Panorama Geral do Ponto 01:

Total de veículos registrados entre os horários de 10:00 às 14:00 horas e 16:00 às 19:00 horas.

Foto 24 -- Panorama geral do Ponto Crítico 01



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

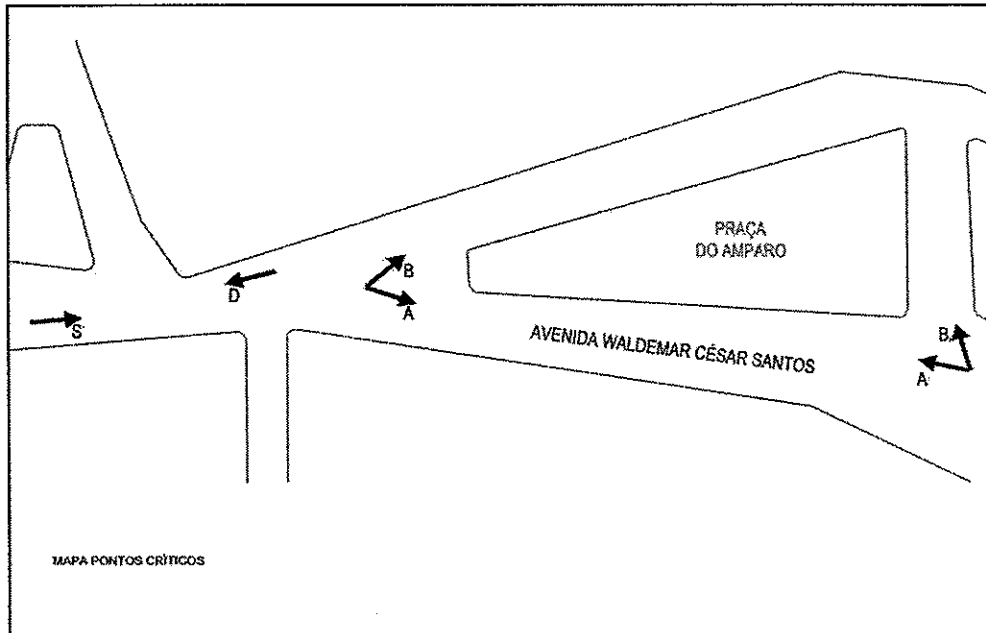
PONTO CRÍTICO 2

Foto 25 – Ponto Crítico 02



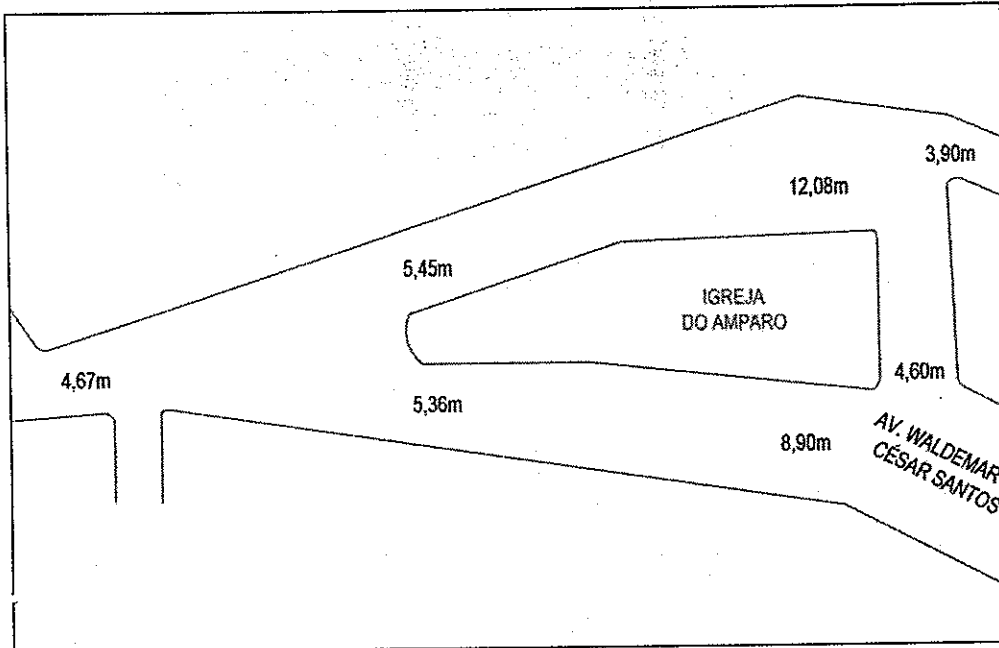
Fonte – Google Earth

Foto 26 – Condições viárias e movimentos de conversão



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 27 – Dimensões viárias do Ponto Crítico 02



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 28 – Condições atmosféricas no dia da contagem veicular

PREVISÃO DE QUARTA PARA MINAS NOVAS - 13/02

↑ 36°
↓ 15°

chuva 0%
0mm

Sol com algumas nuvens. Não chove.

Fonte – Climatempo

Dados obtidos na CV

Rua Waldemar César Santos Sentido: DESCENDO						
Horário	Carro	Moto	Caminhão	Onibus	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	35	26	2	2		50,00
10:15 às 10:30	26	24	2			36,50
10:30 às 10:45	35	33	2			47,75
10:45 às 11:00	31	36	3	2		50,75
11:00 às 11:15	43	28	3	2		60,75
11:15 às 11:30	39	37	1	8		66,50
11:30 às 11:45	40	33	3	3		61,00
11:45 às 12:00	31	32	1	4		49,25
12:00 às 12:15	39	36	1	3		56,25
12:15 às 12:30	45	29		2		56,25
12:30 às 12:45	37	30	2			49,00
12:45 às 13:00	42	39	1	1		56,00
13:00 às 13:15	37	40	1	1		51,25
13:15 às 13:30	28	20	2	1		39,50
13:30 às 13:45	25	20	3			36,75
13:45 às 14:00	41	38				50,50

INTERVALO

16:00 às 16:15	35	25	2			45,75
16:15 às 16:30	36	24	4	1		53,00
16:30 às 16:45	38	22	2	1		50,00
16:45 às 17:00	41	27	2	11		
17:00 às 17:15	50	24	4			65,00
17:15 às 17:30	37	38	4			55,50
17:30 às 17:45	39	36	1			50,25
17:45 às 18:00	31	28	3			44,75
18:00 às 18:15	34	26	2	1		47,00
18:15 às 18:30	29	29	2	1		42,75
18:30 às 18:45	23	23		1		30,75
18:45 às 19:00	30	23	1			38,00

Rua Waldemar de Sa Santos
 Sentido SUBINDO

Horário	Carro	Moto	Caminhão	Ônibus	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	37	28	2	2		52,50
10:15 às 10:30	28	27	1	1		39,00
10:30 às 10:45	37	31	2			49,25
10:45 às 11:00	35	31	4	1		53,75
11:00 às 11:15	31	31	3	3		51,50
11:15 às 11:30	39	33		2		51,25
11:30 às 11:45	37	36	2	2		54,50
11:45 às 12:00	37	36	4			55,00
12:00 às 12:15	45	39	2	4		
12:15 às 12:30	43	34		3		57,50
12:30 às 12:45	42	24	2	3		58,50
12:45 às 13:00	33	33	3	5		58,00
13:00 às 13:15	25	30	4	1		43,50
13:15 às 13:30	33	35	1	1		46,00
13:30 às 13:45	28	27	1	4		45,00
13:45 às 14:00	30	28	4			46,00

INTERVALO

16:00 às 16:15	34	31	2			46,25
16:15 às 16:30	33	23	3	1		47,50
16:30 às 16:45	34	31	6	2		59,25
16:45 às 17:00	43	31	1	4		61,00
17:00 às 17:15	42	40	2	1		58,50
17:15 às 17:30	41	42	2		1	56,00
17:30 às 17:45	35	24	2			45,50
17:45 às 18:00	36	27	2	1	1	49,25
18:00 às 18:15	41	43	1	2		58,00
18:15 às 18:30	46	34	1	1		58,75
18:30 às 18:45	33	16	1	2		43,25
18:45 às 19:00	28	23	2			38,25

Rua Waldemar Cesar Santos (Sentido DESCENDO)
 Movimento A (Segundo, reto em frente a Loterias Caixa)

Horário	Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	31	27	2	2		46,25
10:15 às 10:30	21	26		4		36,50
10:30 às 10:45	30	26		1		38,75
10:45 às 11:00	27	32	3	2		45,50
11:00 às 11:15	39	26	2	2		54,00
11:15 às 11:30	33	36	7	1		58,25
11:30 às 11:45	35	33	3	3		56,00
11:45 às 12:00	28	30	3	1		43,75
12:00 às 12:15	35	37	3	1		52,50
12:15 às 12:30	41	21	2	1		52,50
12:30 às 12:45	32	27		1		41,00
12:45 às 13:00	35	39	1	1		49,00
13:00 às 13:15	33	36	1	1		46,25
13:15 às 13:30	24	19	1	1		33,00
13:30 às 13:45	21	21		2		30,75
13:45 às 14:00	39	35				47,75

INTERVALO

16:00 às 16:15	30	20		2		39,50
16:15 às 16:30	35	23	1	4		51,75
16:30 às 16:45	35	22	1	2		47,00
16:45 às 17:00	35	28	11	2		68,50
17:00 às 17:15	50	30		5		
17:15 às 17:30	31	34		1		41,75
17:30 às 17:45	33	35		1		44,00
17:45 às 18:00	28	23		2		38,25
18:00 às 18:15	30	22	1	1		39,75
18:15 às 18:30	28	33	1	2		42,75
18:30 às 18:45	22	23		1		30,00
18:45 às 19:00	29	21		1		36,50

Rua Waldemar César Santos (Sentido DESCENDO)
Movimento B (Descendo atrás da Igreja)

Horário	Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	8	4				9,00
10:15 às 10:30	4	5				5,25
10:30 às 10:45	10	3		1		13,00
10:45 às 11:00	8	2				8,50
11:00 às 11:15	3	3				3,75
11:15 às 11:30	4	2				4,50
11:30 às 11:45	5	7			1	6,75
11:45 às 12:00	4	2				4,50
12:00 às 12:15	6	3				6,75
12:15 às 12:30	4	1				4,25
12:30 às 12:45	7	2				7,50
12:45 às 13:00	11	2				
13:00 às 13:15	10	4				11,00
13:15 às 13:30	7	3		1		10,00
13:30 às 13:45	2	2				2,50
13:45 às 14:00	8	4				9,00

INTERVALO

16:00 às 16:15	4	3				4,75
16:15 às 16:30	8	3		1		11,00
16:30 às 16:45	4	5				5,25
16:45 às 17:00	10	3		1		13,00
17:00 às 17:15	12					12,00
17:15 às 17:30	10	3		1		13,00
17:30 às 17:45	9	6				10,50
17:45 às 18:00	9	3				9,75
18:00 às 18:15	7	3				7,75
18:15 às 18:30	6	2				6,50
18:30 às 18:45	3	5				4,25
18:45 às 19:00	3	3		1		6,00

Rua Waldemar Cesar Santos (Sentido: SUBINDO)
 Movimento A (Subindo em frente a Loterias Caixa)

Horário	Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	39	26	2	2		54,00
10:15 às 10:30	29	26	1	1		39,75
10:30 às 10:45	37	31		2		49,25
10:45 às 11:00	35	30	1	4		53,50
11:00 às 11:15	30	33	3	3		51,00
11:15 às 11:30	36	31	2			47,75
11:30 às 11:45	32	28	1	2		45,50
11:45 às 12:00	36	34		4		53,50
12:00 às 12:15	44	38	4	2		66,00
12:15 às 12:30	43	33	3			57,25
12:30 às 12:45	40	21	3	2		55,75
12:45 às 13:00	38	24	5	3		60,75
13:00 às 13:15	26	24	1	4		43,00
13:15 às 13:30	37	34	1	1		49,75
13:30 às 13:45	29	27	4	1		46,00
13:45 às 14:00	30	25		4		45,25

INTERVALO

16:00 às 16:15	35	32		2		47,50
16:15 às 16:30	35	19	1	3		48,50
16:30 às 16:45	34	27	2	6		58,25
16:45 às 17:00	55	27	4	1		
17:00 às 17:15	47	42	1	2		64,00
17:15 às 17:30	40	39		2	1	54,25
17:30 às 17:45	35	24		2		45,50
17:45 às 18:00	34	27	1	2	1	47,25
18:00 às 18:15	44	42	2	1		60,75
18:15 às 18:30	46	34	1	1		58,75
18:30 às 18:45	31	13	1	1		38,50
18:45 às 19:00	26	20		2		35,50

Rua Waldemar César Santos (Sentido: SUBINDO)
 Movimento B (Subindo virando para a Rua de Fátima)

Horário	Carro	Moto	Ônibus	Gaminhão	Outro
10:00 às 10:15		2			
10:15 às 10:30	2	2			
10:30 às 10:45	2	2			
10:45 às 11:00	2	1			
11:00 às 11:15	1	1			
11:15 às 11:30	3	2			
11:30 às 11:45	5	6	1		
11:45 às 12:00	1	3			
12:00 às 12:15	1	1			
12:15 às 12:30	2	3			
12:30 às 12:45	2	3			
12:45 às 13:00	3	2			
13:00 às 13:15		5			
13:15 às 13:30	3	3			
13:30 às 13:45	1	1			
13:45 às 14:00		2			

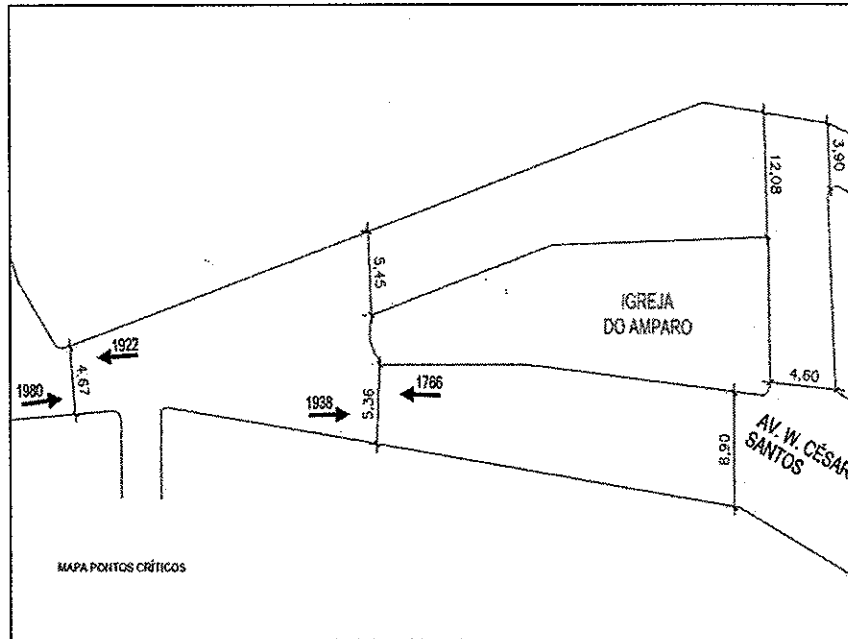
INTERVALO

16:00 às 16:15					
16:15 às 16:30	2	1			
16:30 às 16:45	1	3			
16:45 às 17:00		2			
17:00 às 17:15	1	1			
17:15 às 17:30	3	2			
17:30 às 17:45	2	1			
17:45 às 18:00	1	1			
18:00 às 18:15	2	3			
18:15 às 18:30	1	2			
18:30 às 18:45		3			
18:45 às 19:00	2	1			

Panorama Geral do Ponto 02:

Total de veículos registrados entre os horários de 10:00 às 14:00 horas e 16:00 às 19:00 horas.

Foto 29 – Panorama geral do Ponto Crítico 02



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

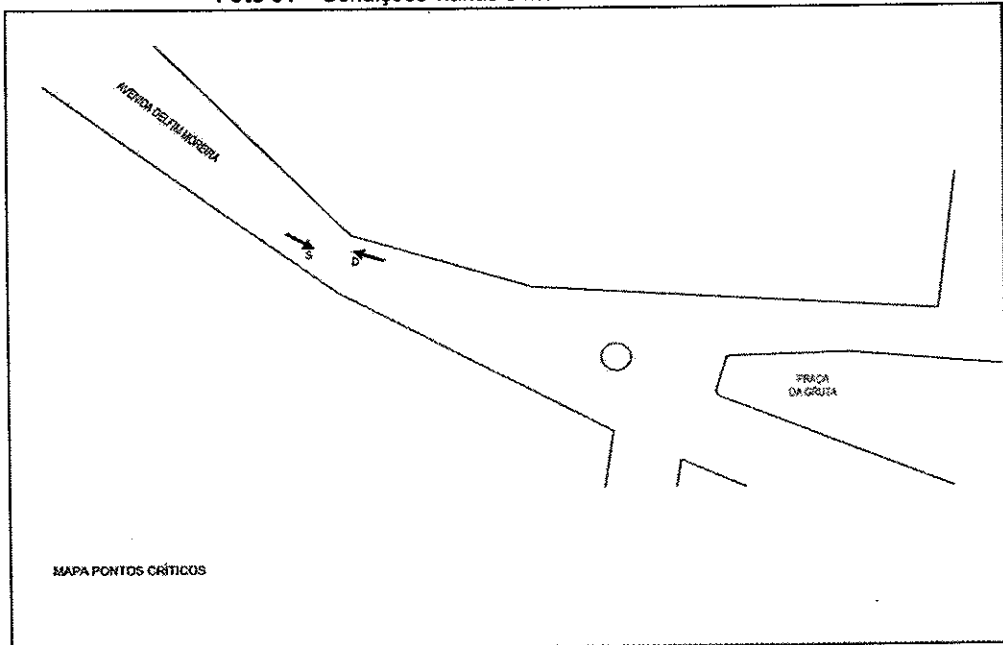
PONTO CRÍTICO 3

Foto 30 – Ponto Crítico 03



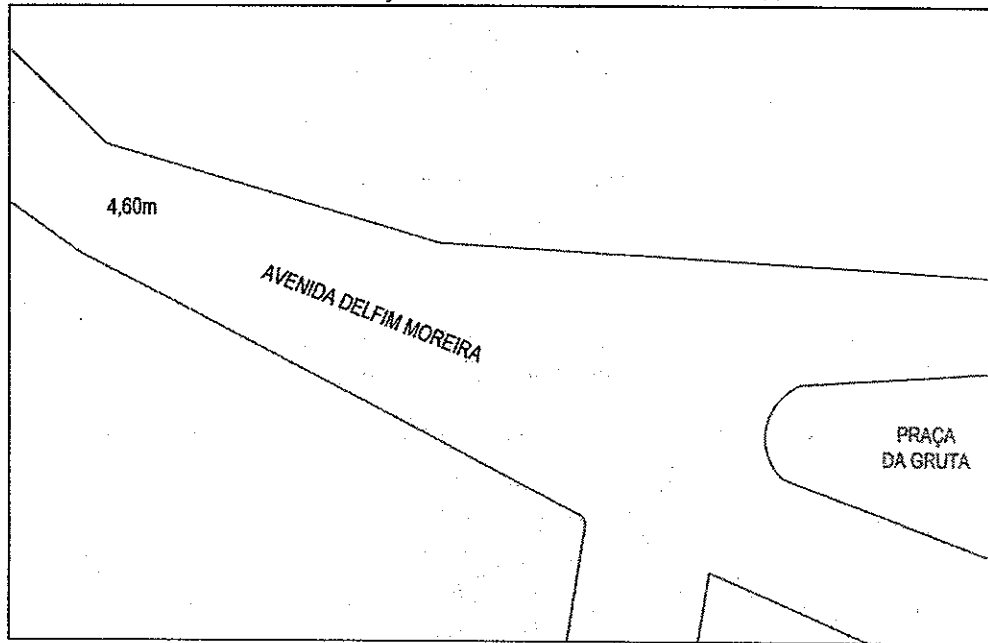
Fonte – Google Earth

Foto 31 – Condições viárias e movimentos de conversão



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 32 – Condições viárias e movimentos de conversão



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 33 – Condições atmosféricas no dia da contagem veicular

PREVISÃO DE QUINTA PARA MINAS NOVAS - 14/02

↑ 37°
↓ 16°

chuva 80%
5mm

Sol e aumento de nuvens de manhã.
Pancadas de chuva à tarde. À noite o tempo
fica aberto.

Fonte – Climatempo

Dados obtidos na CV

Cargando Sentido: DESCENDO						
Horário	Carro	Moto	Caminhão	Ônibus	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	40	31	2	1		52,25
10:15 às 10:30	36	39	3			52,50
10:30 às 10:45	48	31	2	2		60,25
10:45 às 11:00	33	44	2		1	50,50
11:00 às 11:15	51	49	2	1		67,75
11:15 às 11:30	42	36	4	12	1	62,00
11:30 às 11:45	43	48	1	1		57,25
11:45 às 12:00	37	38	2	6	1	53,00
12:00 às 12:15	60	50		1	1	74,50
12:15 às 12:30	58	45	1		1	73,50
12:30 às 12:45	55	33	1	5		65,50
12:45 às 13:00	49	53	1	2		64,50
13:00 às 13:15	49	41	4	2	1	70,25
13:15 às 13:30	44	30	2			56,00
13:30 às 13:45	32	40	2	1		46,50
13:45 às 14:00	25	38	3	1		41,25

INTERVALO

16:00 às 16:15	56	32	1	1	2	68,25
16:15 às 16:30	47	38	4	1		67,50
16:30 às 16:45	58	26		2		68,50
16:45 às 17:00	54	41	3	10	1	
17:00 às 17:15	52	34		1		62,50
17:15 às 17:30	47	41	1			59,50
17:30 às 17:45	32	29				39,25
17:45 às 18:00	42	41	2			56,75
18:00 às 18:15	42	41	1			54,50
18:15 às 18:30	38	34	1			48,75
18:30 às 18:45	33	37	1	2		48,50
18:45 às 19:00	41	36				50,00

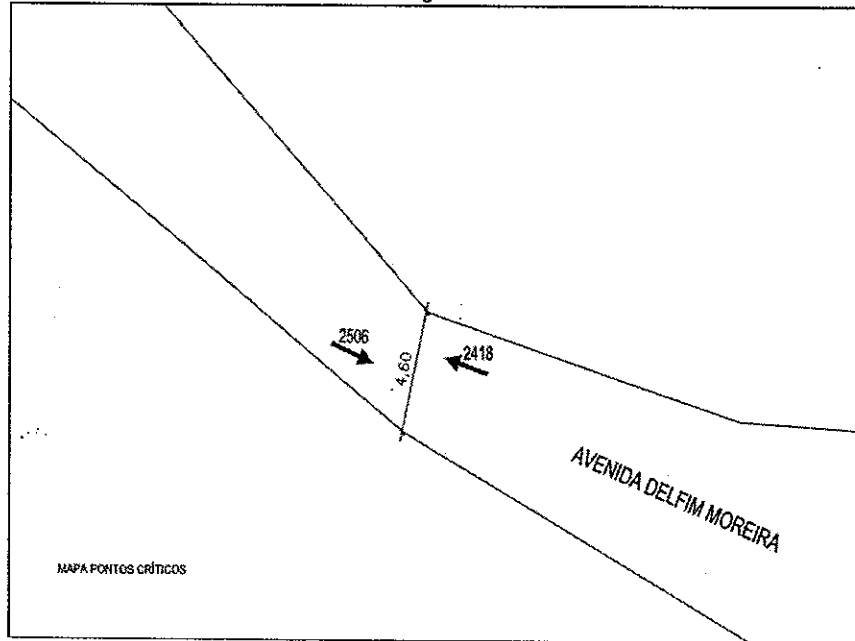
Garganta Sentido: SUBINDO						
Horário	Carro	Moto	Caminhão	Ônibus	Outro	Unidades Veículo Padrão
10:00 às 10:15	29	28	1			38,25
10:15 às 10:30	41	42	2	2		60,00
10:30 às 10:45	43	24	3			55,75
10:45 às 11:00	50	43	7	1		78,50
11:00 às 11:15	46	55	2	3		70,25
11:15 às 11:30	50	48	2	3		72,50
11:30 às 11:45	44	39	2	1		60,25
11:45 às 12:00	48	53			1	61,25
12:00 às 12:15	57	55	4	3		85,75
12:15 às 12:30	54	39		4		71,75
12:30 às 12:45	57	40	3	1		75,75
12:45 às 13:00	46	40	2	6		72,50
13:00 às 13:15	43	46	4	2		67,50
13:15 às 13:30	38	39	4	1	1	58,75
13:30 às 13:45	34	36	4	3		58,00
13:45 às 14:00	32	39	1	2	1	48,00

INTERVALO

16:00 às 16:15	44	28	1			53,25
16:15 às 16:30	56	31	3			70,50
16:30 às 16:45	54	38		2		67,50
16:45 às 17:00	52	34	3	5		77,25
17:00 às 17:15	59	40	1	2		75,25
17:15 às 17:30	49	37	2	1		64,75
17:30 às 17:45	37	44	4		1	57,00
17:45 às 18:00	36	30	1			45,75
18:00 às 18:15	46	60	10	2		
18:15 às 18:30	55	29	1	1		66,50
18:30 às 18:45	32	32		2		44,00
18:45 às 19:00	55	35	1			66,00

Panorama Geral do Ponto 03:

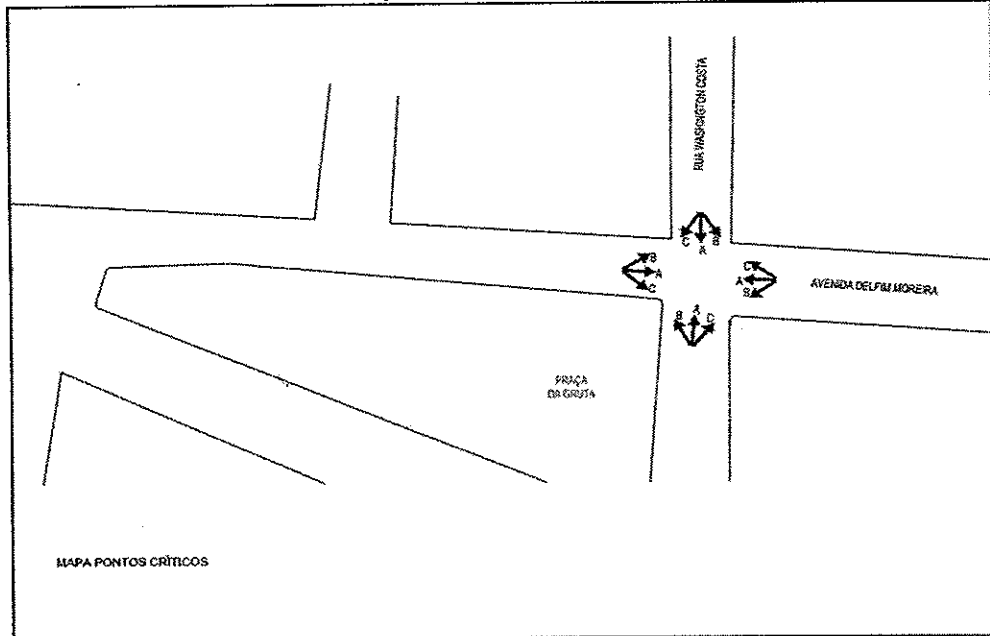
Foto 34 – Panorama geral do Ponto Crítico 03



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

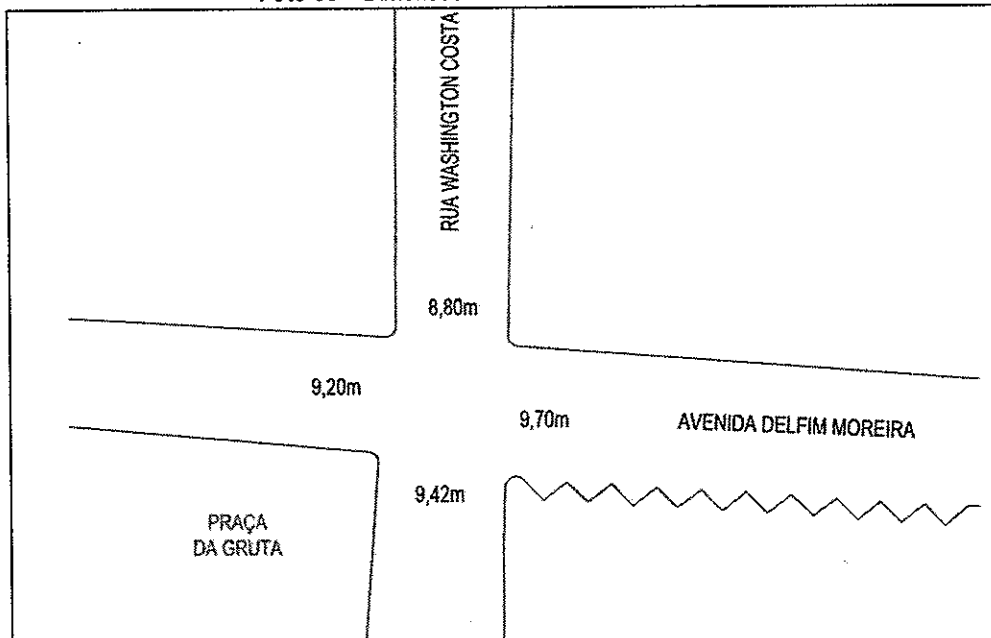
PONTO CRÍTICO 04

Foto 35 – Condições viárias e movimentos de conversão



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 36 – Dimensões viárias do Ponto Crítico 04



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Dados obtidos na Contagem Veicular
Horário de 10:00 às 12:00

Aproximação 1 - Descendo Delim. Moreira					Unidades Veículo Padrão
Movimento A					430,5
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	
261	252	15	34		
Movimento B					
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	
44	39	8	3		
Movimento C					
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	
6	9				

Aproximação 2 - Subindo Delim. Moreira					Unidades Veículo Padrão
Movimento A					337,75
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	
225	208	9	19	1	
Movimento B					
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	
8	5	1			
Movimento C					
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro	
6	3				

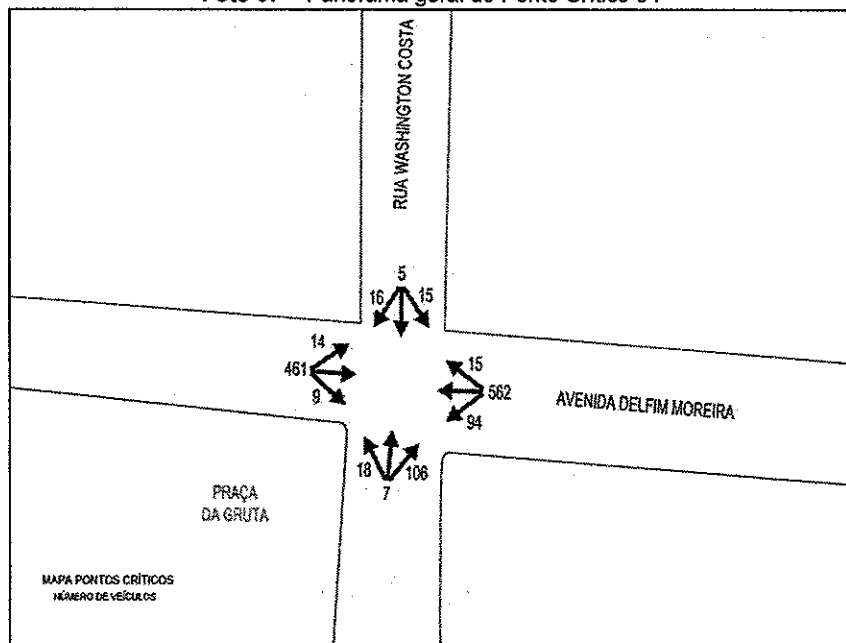
Aproximação 3 - Rua Washington Costa (Sentido Plata)				
Movimento A				
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
1	4			
Movimento B				
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
9	6			
Movimento C				
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
9	6	1		

Aproximação 4 - Rua Washington Costa (sentido Policlínica - fundos)				
Movimento A				
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
4	3			
Movimento B				
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
14	4			
Movimento C				
Carro	Moto	Ônibus	Caminhão	Outro
61	42	1	2	

Panorama Geral do Ponto 04:

Total de veículos registrados entre os horários de 10:00 às 12:00 horas.

Foto 37 – Panorama geral do Ponto Crítico 04



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

HORARIOS DE PICO EM MINAS NOVAS	
SUBINDO EM FRENTE A PREFEITURA	UVP: 42,25
HORÁRIO	12:45 às 13:00 horas
DESCENDO EM FRENTE A PREFEITURA	UVP: 45,75
HORÁRIO	16:45 às 17:00 horas
EM DIREÇÃO À PRAÇA DA GRUTA	UVP: 38,50
HORÁRIO	11:30 às 11:45 horas
SUBINDO EM FRENTE DONA ÁUREA	UVP: 67,25
HORÁRIO	12:00 às 12:15 horas
SUBINDO EM FRENTE A LOTÉRICA	UVP: 72,00
HORÁRIO	16:45 às 17:00 horas
DESCENDO EM FRENTE DONA ÁUREA	UVP: 74,25
HORÁRIO	16:45 às 17:00 horas
DESCENDO EM FRENTE A LOTÉRICA	UVP: 68,75
HORÁRIO	17:00 às 17:15 horas
GARGANTA SUBINDO	UVP: 91,00
HORÁRIO	16:45 às 17:00 horas
GARGANTA DESCENDO	UVP: 87,50
HORÁRIO	18:00 às 18:15 horas

12. PROPOSTAS DE AÇÃO IMEDIATA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES

Após análise dos dados técnicos, contagens volumétricas e estudos de campo foram propostas intervenções viárias para melhoria de acessibilidade e de mobilidade nas vias públicas, alteração de circulação e melhoria do trânsito, de inserção de rede semafórica, dentre outros aspectos em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana de Minas Novas.

INTERVENÇÕES PROPOSTAS

Intervenção Nº 01

Restrição de Veículos Pesados.

Na chegada da cidade pela Rodovia BR-367, passando pela ponte do Rio Fanado, a Rua José Vieira da Silva é o início do centro histórico. Já é proibido o tráfego de veículos pesados, mas, a sinalização não é respeitada.

Proposta: Aumentar a sinalização e colocar barras que não permitam o tráfego de veículos pesados na via.

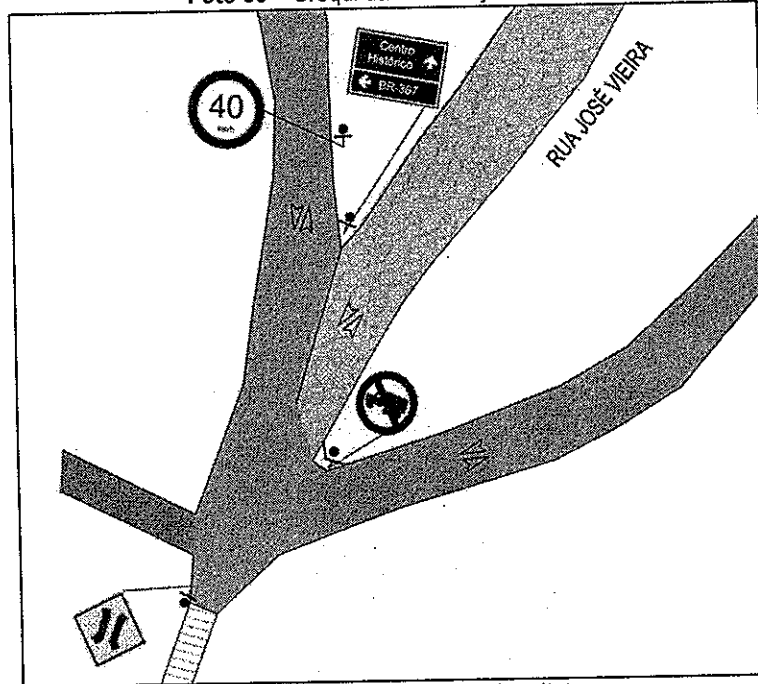
Observação: Para o caminhão de lixo, sugere-se a adequação do itinerário, evitando de fato o fluxo de veículos pesados naquela rua.

Foto 38 – Ponto proposto para a Intervenção nº 01



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 39 -- Croqui da Intervenção nº 01



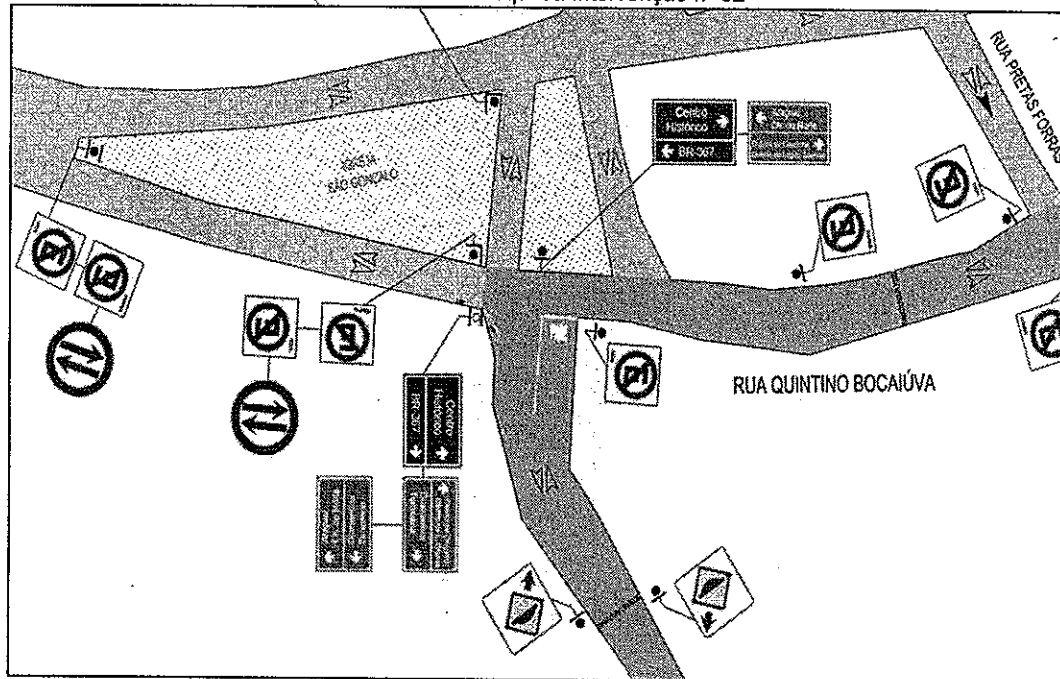
Fonte - Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção N° 02

Proibir estacionar em todo entorno da Igreja São Gonçalo

A instalação de placas indicativas.

Foto 40 – Croqui da Intervenção n° 02



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção Nº 03

Na rua Quintino Bocaiúva, pelo lado direito de quem sobe proibido estacionar até a primeira esquina, e pelo lado esquerdo adequar onde há estreitamento da via.

Na Rua da Botica, em frente a Casa do Inconfidente proibido estacionar até certo ponto que não comprometa com o estacionamento adaptado ao lado da praça Dr. Badaró.

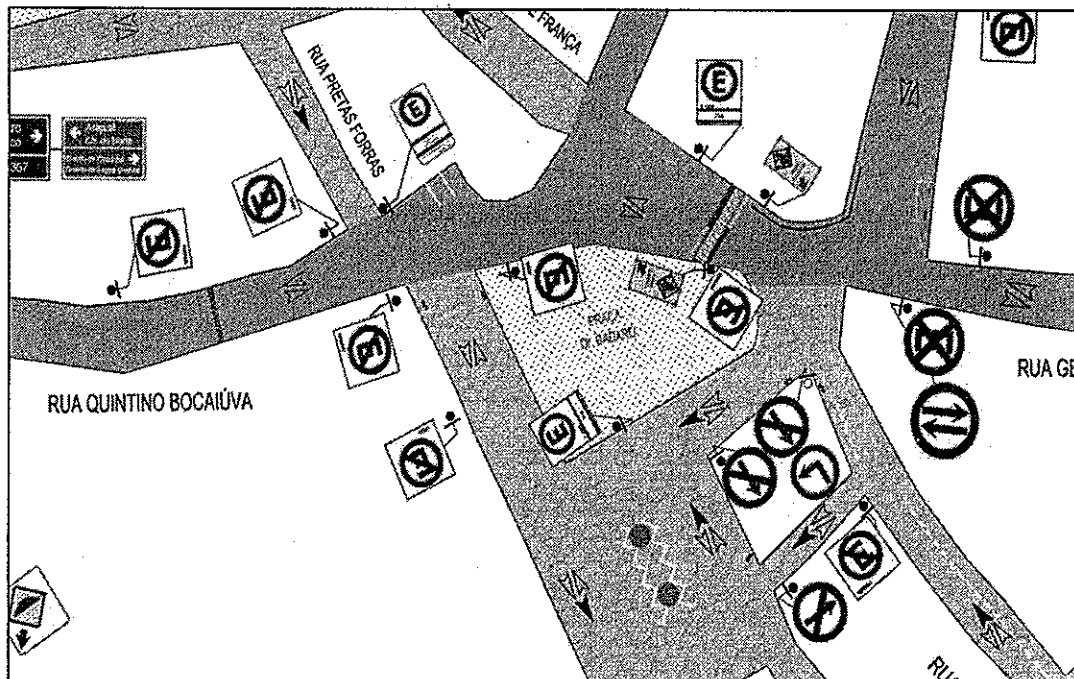
Em torno de todo estacionamento permitir o giro com sentido único.

A travessa São José e a Rua São José ao lado da praça Dr. Badaró sentido único. Instalação de LPP (linha de parada proibida). Tamanho que vai além dos cinco metros na rua de cima da rodoviária.

Estacionamento da praça Dr. Badaró.

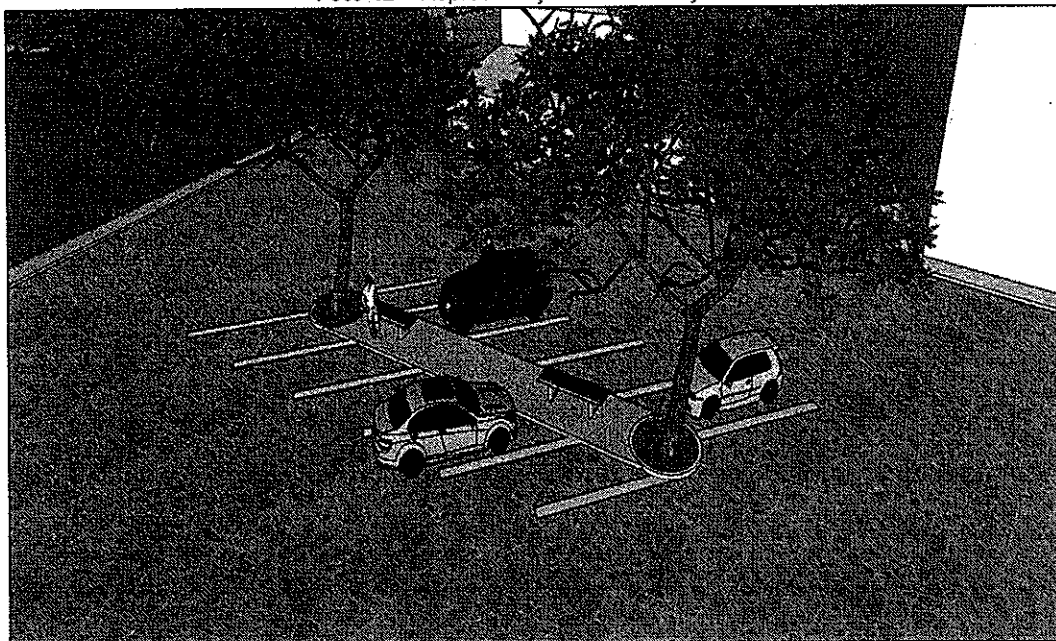
Sentido único na Rua Pretas Forras e Tenente França.

Foto 41 – Croqui da Intervenção nº 03



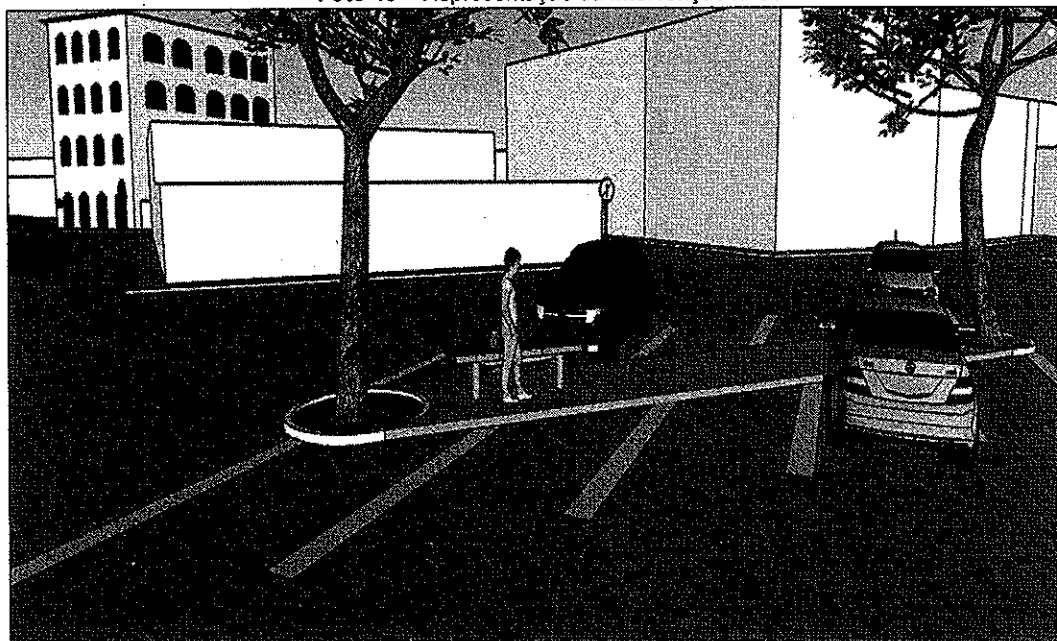
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 42 – Representação da Intervenção nº 03



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 43 – Representação da Intervenção nº 03



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

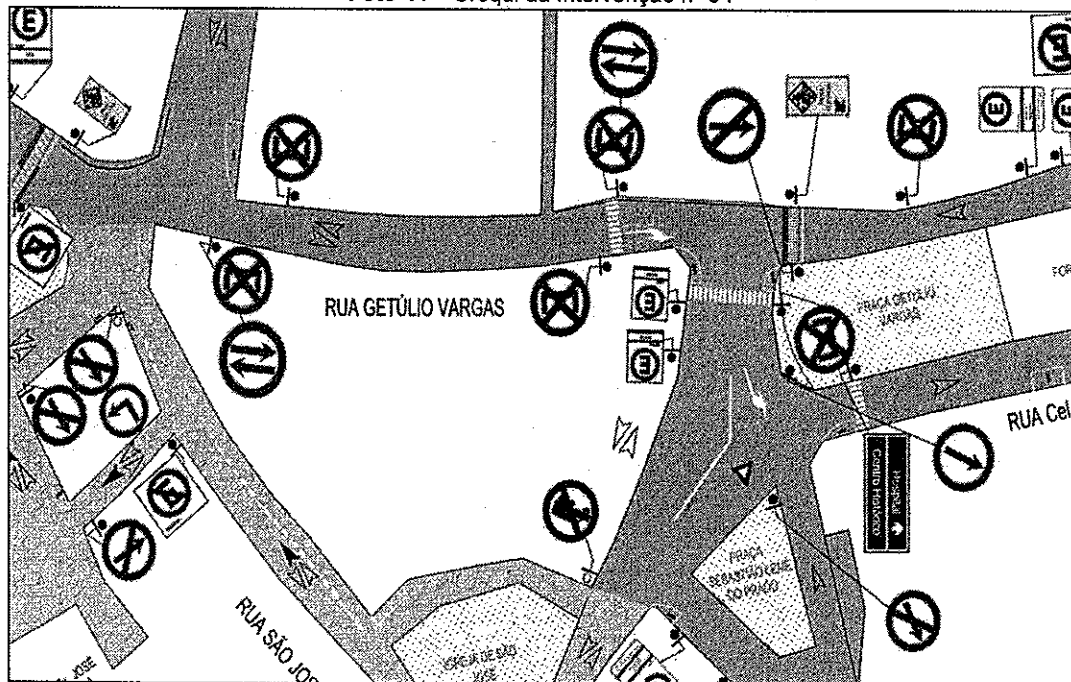
Intervenção Nº 04:

Proibido estacionar e parar na rua Getúlio Vargas entre o Banco do Brasil até o Sobradão.

LPP na esquina da rua Getúlio Vargas, em seguida faixa de pedestre e a instalação de estacionamento prioritário de moto. (Adequar o tamanho com aproximadamente 14 metros).

Sentido único em frente a prefeitura velha, ao lado da praça Sebastião Leme do Prado.

Foto 44 -- Croqui da Intervenção nº 04

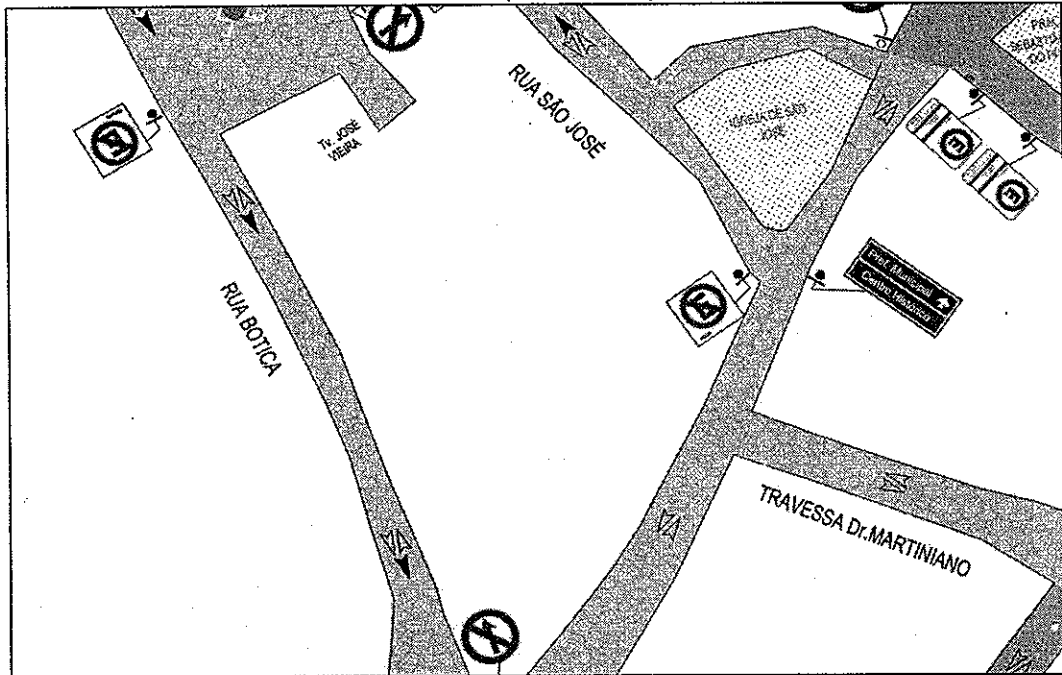


Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção Nº 05:

Sentido único na Rua da Botica e São José.

Foto 45 – Croqui da Intervenção nº 05



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção N° 06:

Sentido único na Rua Naná Costa.

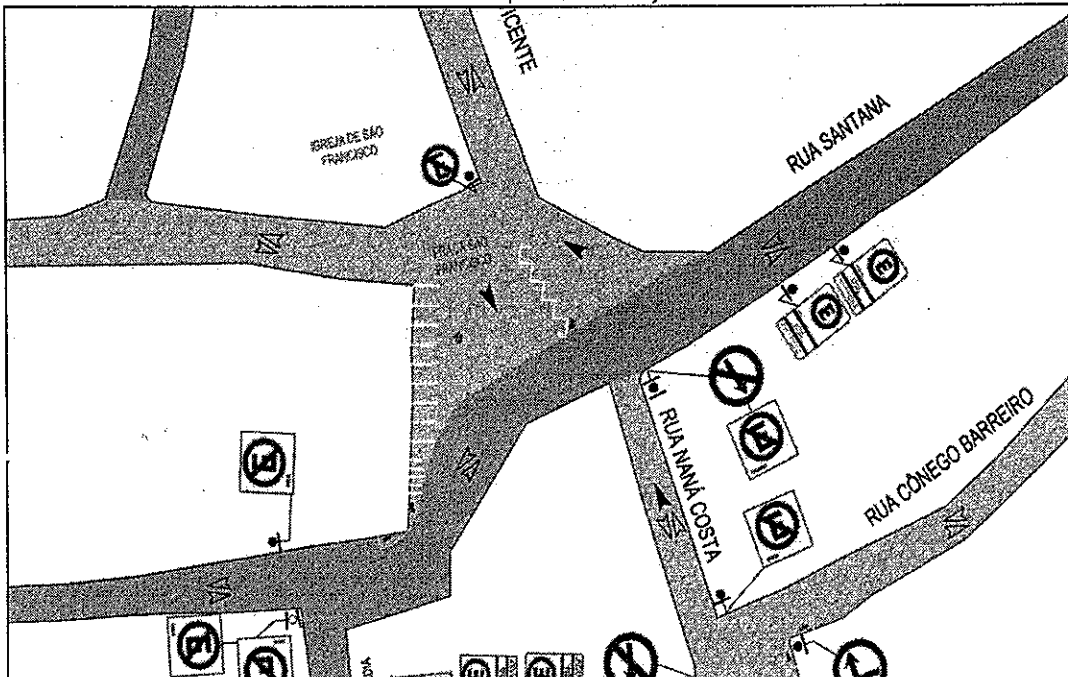
Adaptação de estacionamento na Praça São Francisco.

Em torno de todo estacionamento permitir o giro com sentido único.

Em frente à Igreja São Francisco proibido estacionar.

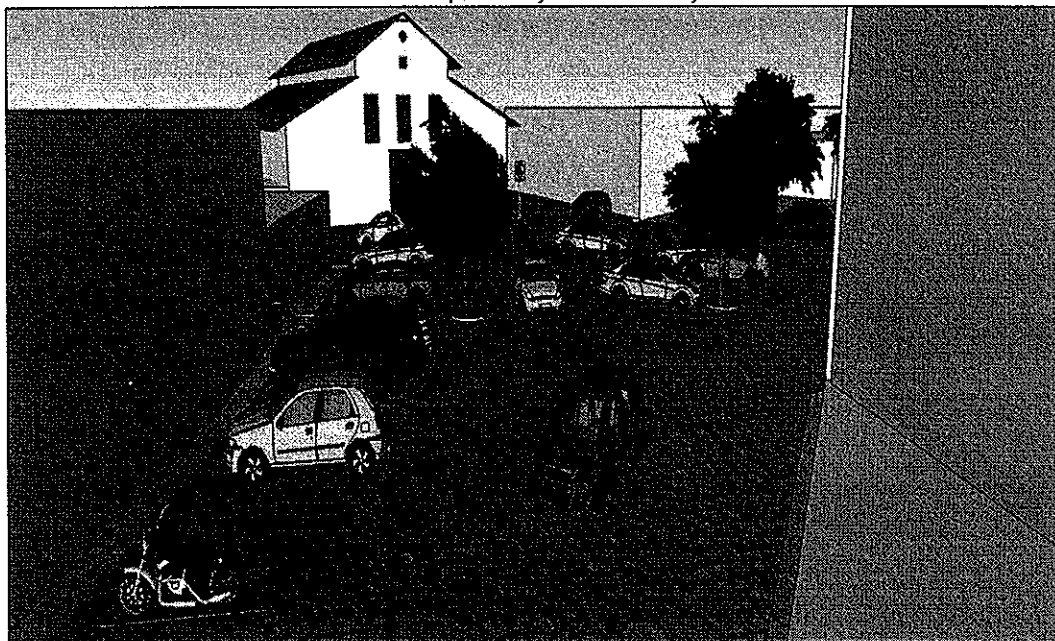
Estacionamento da Praça São Francisco.

Foto 46 – Croqui da Intervenção n° 06



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 47 – Representação da Intervenção nº 06



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção Nº 07:

Rotatória na praça Olegário Maciel, aplicando faixa de pare e sentido da via.

Retirada de ponto de táxi naquele local.

Sentido único na Rua Naná Costa dos dois lados da Praça 250 anos.

Vaga única para Carro do legislativo e vaga única para Carro do Judiciário.

Instalação semafórica na Rua Coronel José com Avenida Waldemar César Santos.

Semáforo próximo a câmara municipal com 13 metros de distância para frente a partir do poste de carga e descarga.

Para o lado da Igreja do Amparo com aproximadamente 12 metros de distância da esquina de Dona Áurea.

Carga e descarga adaptado com horários fora da hora-pico (11:00 às 13:00; 16:00 às 18:00).

Sentido único Beco do Totô.

Proibido estacionar em frente à praça 250 anos.

Proibido estacionar ao redor de toda Igreja do Amparo.

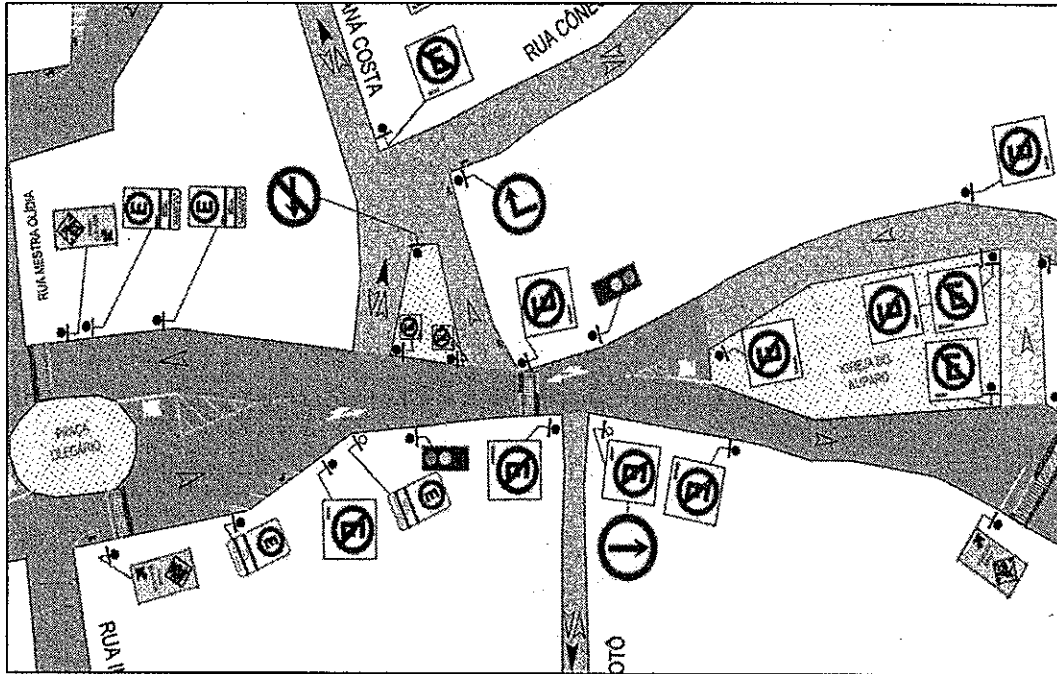
Sentido único na Avenida Waldemar César Santos no trecho da Igreja do Amparo.

Sobe pelo lado da lotérica.

Desce em direção ao posto e desce pelo lado da rua de Iapa.

Para realização é necessário a troca do calçamento e ajuste da ocupação ou desapropriação do posto de gasolina.

Foto 48 – Croqui da Intervenção nº 07



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção N° 08:

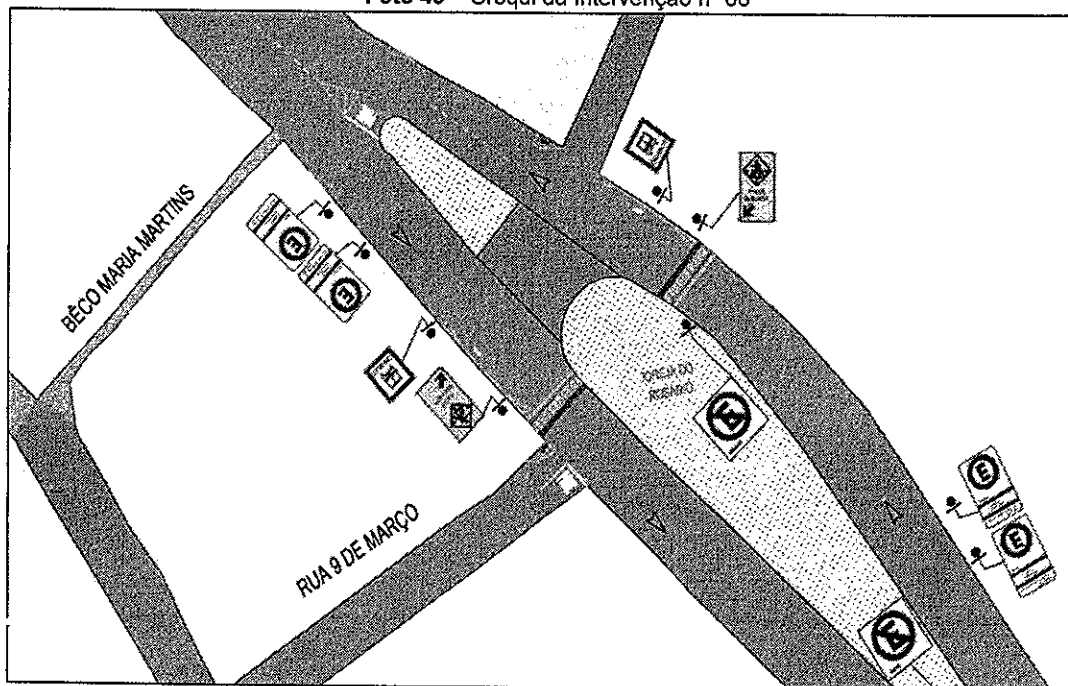
Instalação de LPP próximo a padaria.

Pontos de parada de ônibus oficiais para embarque e desembarque.

De um lado da via na esquina com a Rua 2 de Outubro.

Do outro lado da via na esquina com a Rua 9 de Março.

Foto 49 – Croqui da Intervenção n° 08



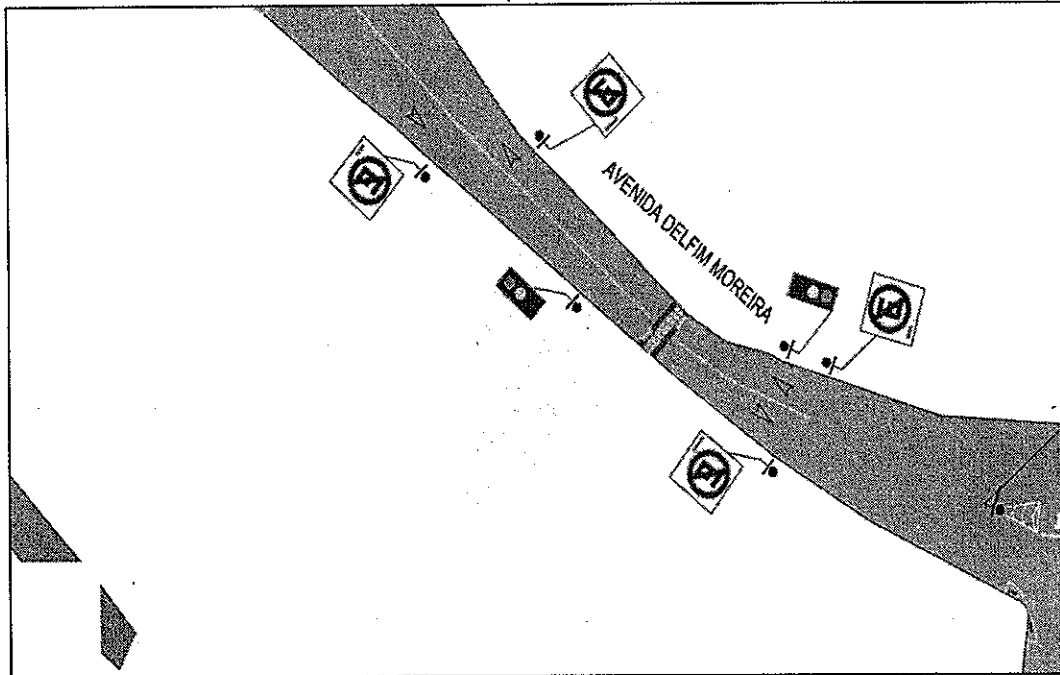
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção N° 09:

Instalação semafórica na Avenida Delfim Moreira, no trecho da garganta.

Proibido estacionar pelos dois lados da via próximo ao semáforo.

Foto 50 – Croqui da Intervenção n° 09



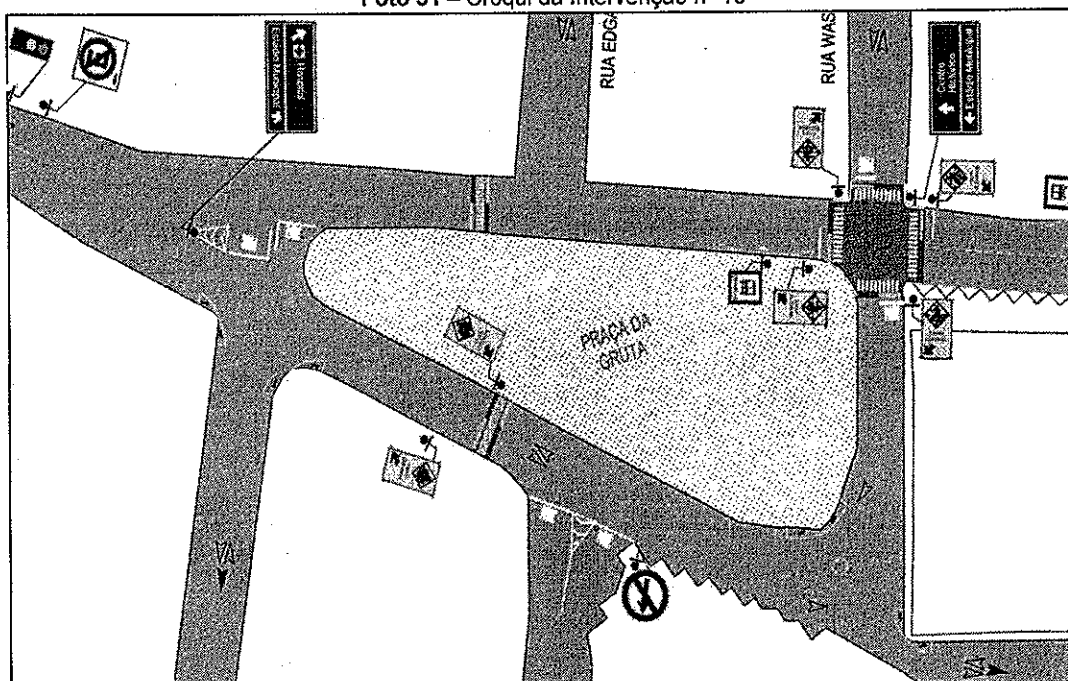
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção N° 10:

LPP nas esquinas da Rua Manoel Costa e da Praça da Gruta (em frente o cemitério).

Cruzamento elevado Rua Washington Costa e Avenida Delfim Moreira.

Foto 51 – Croqui da Intervenção nº 10



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

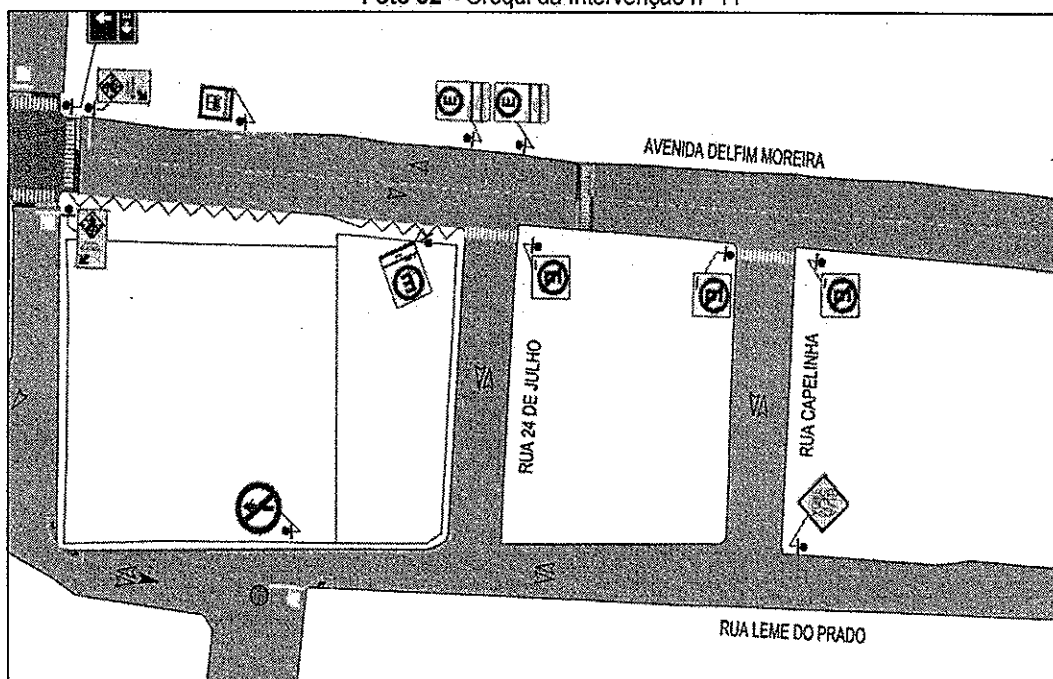
Intervenção Nº 11:

Sentido único na Rua Leme do Prado do Pequizeiro até a esquina do cemitério.

Carga e descarga adaptado com horários fora da hora-pico (11:00 às 13:00; 16:00 às 18:00).

Proibido estacionar por um lado da Avenida Delfim Moreira, aproximadamente 180 metros, desde o Banco Bradesco até a loja de material de construção. Nessa via os horários de carga e descarga serão mais restritos quanto aos horários.

Foto 52 – Croqui da Intervenção nº 11



Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção N° 12:

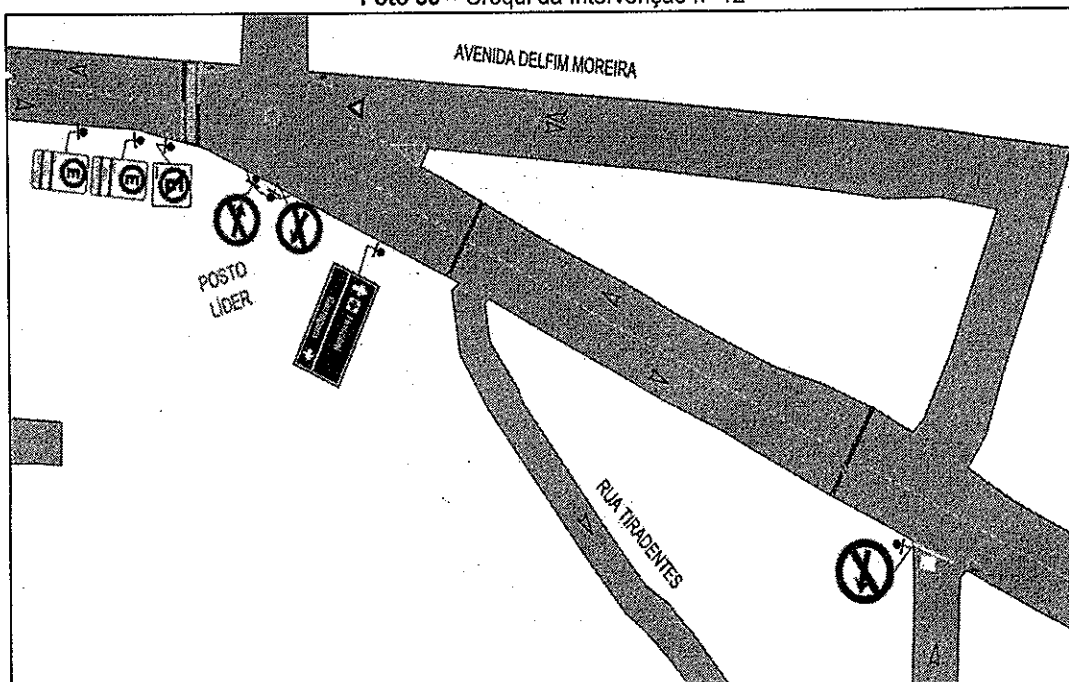
Adequação de entrada e saída do posto líder.

Rotatória central no encontro da Avenida Delfim Moreira com Avenida Israel Pinheiro.

LPP nas proximidades da rotatória.

Sentido único na Rua Tiradentes e Rua Itamarandiba.

Foto 53 – Croqui da Intervenção n° 12

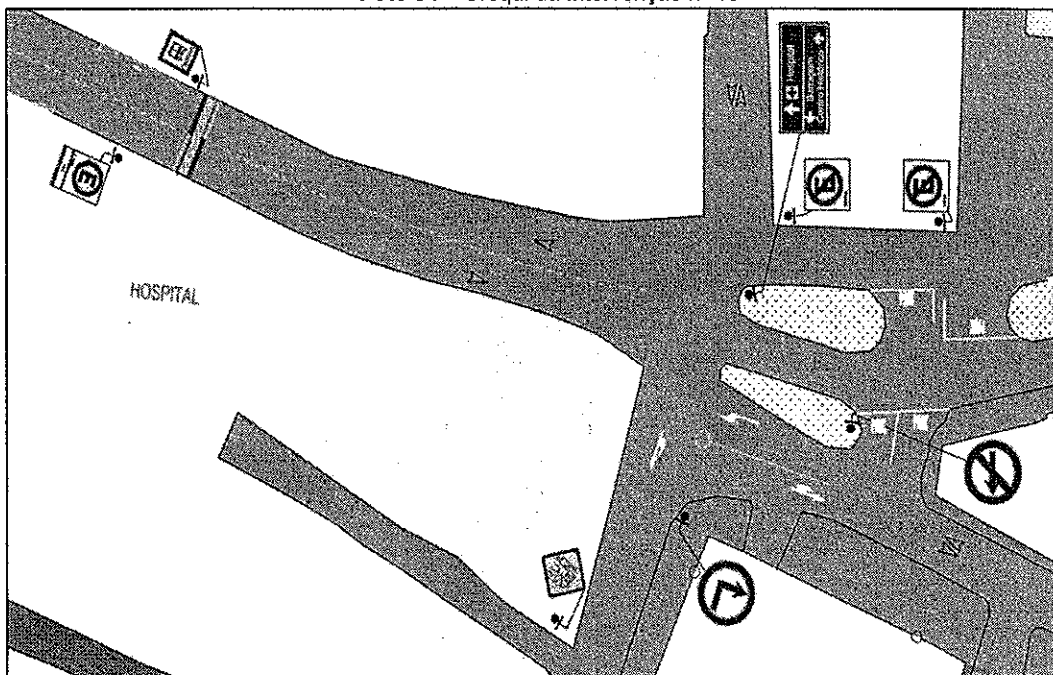


Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção Nº 13:

Na Rua Herbert Sena Gomes com a Rua Cleomar Machado, em frente a subestação.
Instalação de rotatória e placas de indicação no local.

Foto 54 – Croqui da Intervenção nº 13



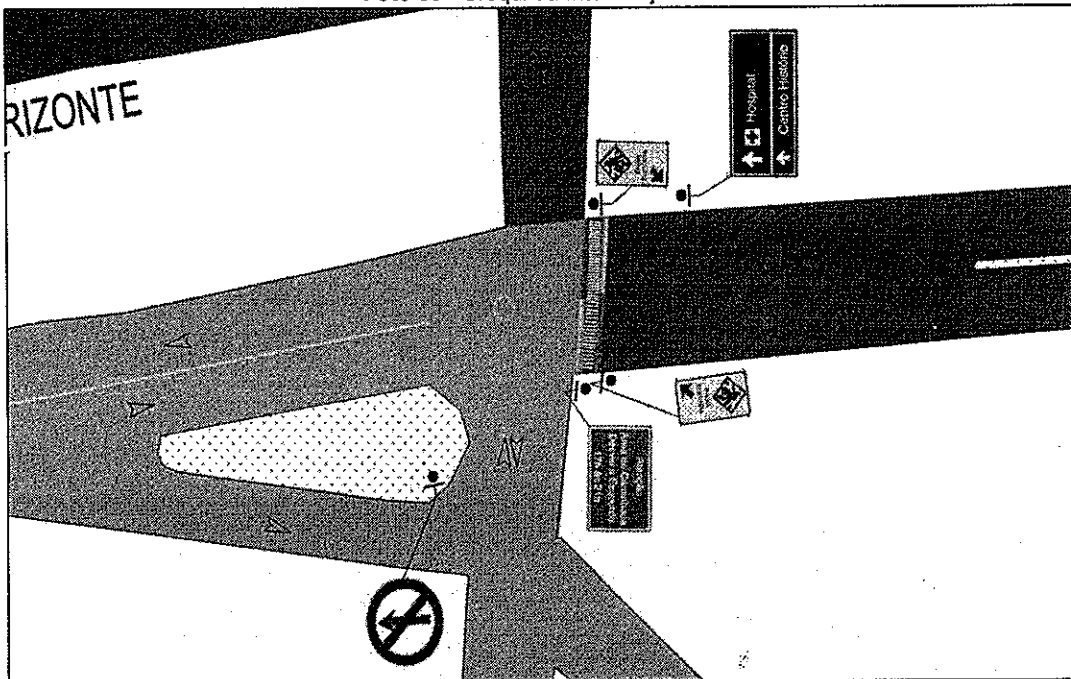
Fonte – Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção Nº 14:

Rotatória no cruzamento da Avenida Estrada Real, Avenida Israel Pinheiro e Rua Elis Mota.

Sentido proibido na Avenida Israel Pinheiro ao redor da praça na frente ao material de construção.

Foto 55- Croqui da Intervenção nº 14



Fonte - Mirante Engenharia e Arquitetura

Intervenção Nº 15:

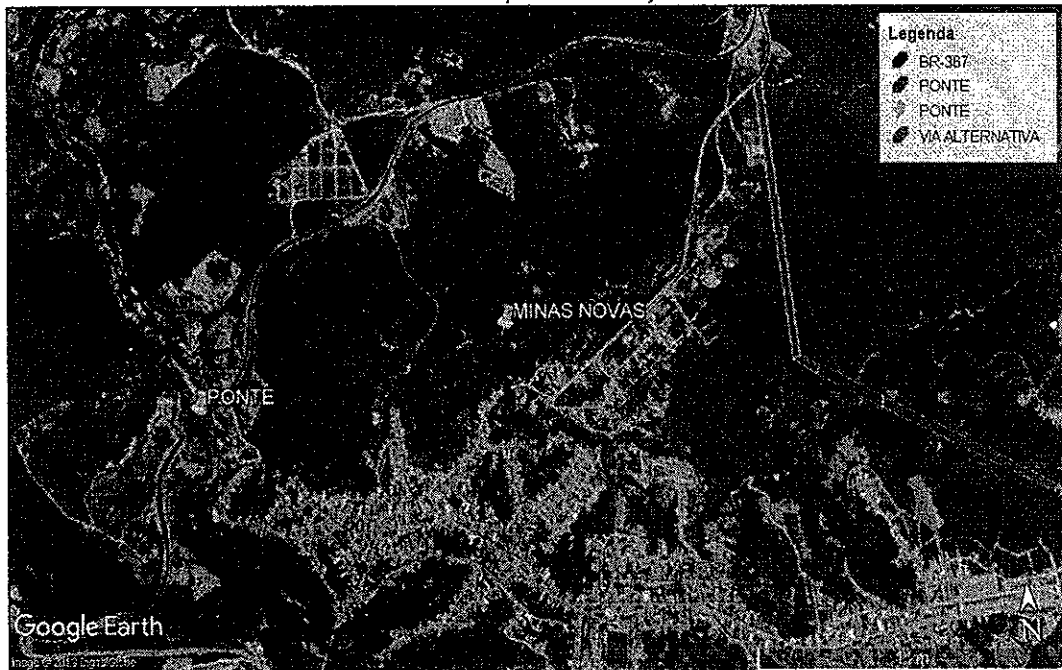
Fechamento da Rua da Creche das Irmãs, transformando-a em rua de lazer, com instalação de academia ao ar livre. Na via não há moradores.

Intervenção Nº 16:

Viabilização do Anel Viário pela rodovia BR-367 chegando de Turmalina-MG, existe uma ponte que se iniciou a construção em 2004, por responsabilidade do DNIT, e foi interrompida sem justificativa. É necessário a avaliar o estado da ponte, verificando a possibilidade de reaproveitá-la e possibilitar uma via alternativa para desvio de veículos pesados. Após a ponte, a rota segue pela BR-367 em direção ao município de Chapada do Norte. Segue até o trevo da saída da rua Santana. No trevo volta e inicia-se a rota alternativa, que desce em direção ao Rio Bom sucesso. Deverá ser construída uma ponte para passar pelo rio. De lá segue até a parte de cima da cidade podendo chegar ao Bairro Domingos Mota e/ou Primavera.

Rota 01: à longo prazo

Foto 56– Croqui da Intervenção nº 16



Fonte – Google Earth

Rota 2:

Para efetividade dessa segunda sugestão de rota seria necessário a adaptação da rota alternativa para proibição da entrada de veículos pesados no centro histórico da cidade. A rota permitiria a entrada dos veículos pela parte de cima da cidade e a via direta de veículos de passagem.

Intervenção Nº 17:

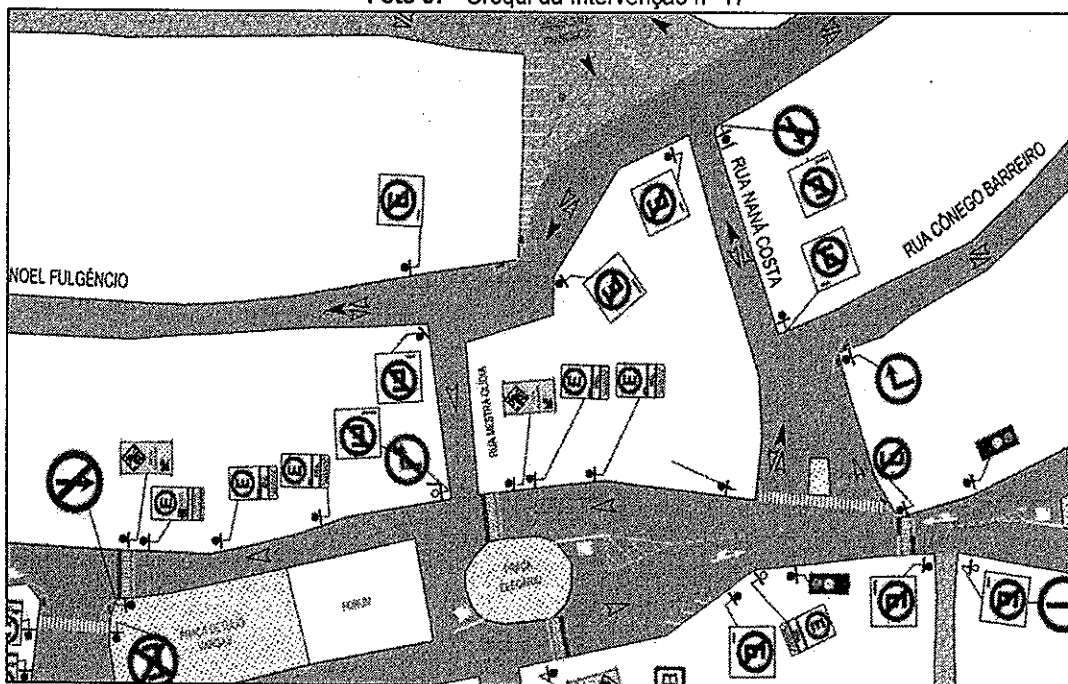
A alteração de sentido único nas Ruas Manoel Fulgêncio e Rua Getúlio Vargas.

Redução ou retirada da Praça 250 anos.

Alteração do calçamento da Rua Naná Costa.

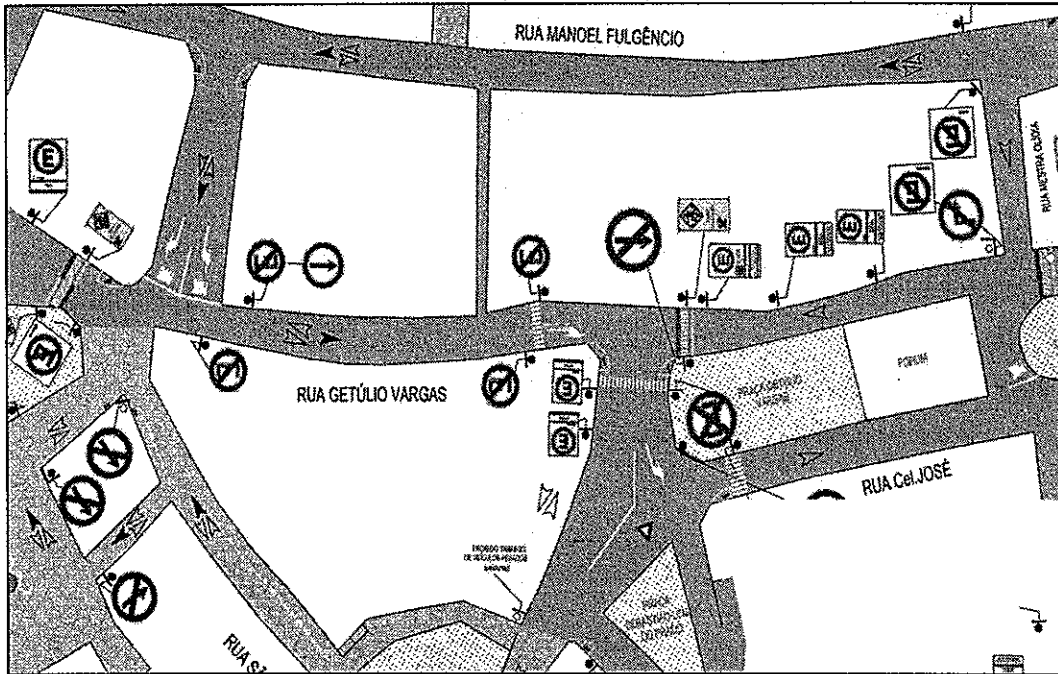
Adaptação na largura das vias ao longo a Rua Manoel Fulgêncio.

Foto 57- Croqui da Intervenção nº 17



Fonte - Mirante Engenharia e Arquitetura

Foto 58- Croqui da Intervenção nº 17



Fonte - Mirante Engenharia e Arquitetura



13. ANEXOS

Mapa com as Intervenções Propostas – alterações viárias e sinalização

Memorial quantitativo de sinalização vertical

Mapa de localização dos cruzamentos rurais para sinalização

Memorial quantitativo de sinalização vertical da área rural



Município de Minas Novas



EQUIPE TÉCNICA

Mirante Engenharia e Arquitetura

Clara Ramalho

Arquiteta e Urbanista

Leonardo Henrique

Engenheiro Florestal

Lucas Silva Campos

Engenheiro Civil

Nádia Cristina dos Santos Sudário

Geógrafa

Nayanne Prates Teixeira

Engenheira Civil