

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
POLO DE TAPEJARA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA
MODALIDADE EAD**

**MOBILIDADE URBANA – O CASO DA CIDADE DE
PASSO FUNDO - RS.**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

LUÍS VOLMIR FLORENÇO

Santa Maria, RS, Brasil

2011

MOBILIDADE URBANA
O CASO DA CIDADE DE PASSO FUNDO/RS.
por

Luís Volmir Florenço

Monografia apresentada ao Curso de Especialização em Gestão Pública
– modalidade EAD da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM,
RS), como requisito parcial para obtenção do grau de
Especialista em Gestão Pública

Orientador: Me. Guerino Antônio Tonin

Santa Maria, RS, Brasil.

2011

© 2011

Todos os direitos autorais reservados a Luís Volmir Florenço. A reprodução de partes ou do todo deste trabalho só poderá ser com autorização por escrito do autor.
Endereço: Rua José Costamilan, n. 124, Bairro Dom Rodolfo, Passo Fundo, RS, 99074-100.

Fone (054) 9145-7573 Fone (054) 3311-1195. End. Eletr: luisflorenco@bol.com.br

**Universidade Federal de Santa Maria
Centro de Ciências Sociais e Humanas
Curso de Especialização em Gestão Pública
Modalidade EAD - Polo de Tapejara**

A Comissão Examinadora, abaixo assinada,
aprova a monografia de especialização.

**Mobilidade Urbana
O caso da cidade de Passo Fundo/RS.**

elaborada por
Luís Volmir Florenço

como requisito parcial para obtenção do grau de
Especialista em Gestão Pública

COMISSÃO EXAMINADORA:

Me. Guerino Antônio Tonin
(Presidente/Orientador)

Dalva Maria Righi Dotto
Universidade Federal de Santa Maria

Me. Aline Rocha
Pólo UAB Tapejara

Santa Maria, 15 de outubro de 2011.

DEDICATÓRIA

Dedica-se este trabalho a todos os setores da sociedade, poder público municipal, estadual e federal e sociedade civil organizada, poderes, universidades e cidadãos que tem como foco a mobilidade urbana das grande cidades, buscando soluções para obter um trânsito melhor.

AGRADECIMENTOS

- a minha esposa, Gladis Rampazzo, por tornar possível a concretização do curso de Especialização de Gestão Pública;
- à tutora do Pólo de Tapejara, Aline Rocha, pelo incentivo e apoio, fundamentais para conclusão deste curso;
- ao Orientador, Guerino Antônio Tonin, pelos conhecimentos compartilhados, pela paciência e atenção a mim disponibilizadas, por viabilizar a conclusão deste estudo de caso e pelo exemplo de dedicação em sua profissão;
- ao Secretário da Secretaria Municipal de Segurança Pública de Passo Fundo, Márcio Patussi, por disponibilizar seu tempo e passar informações necessárias a esta pesquisa;
- a Secretária da Secretaria Municipal de Transporte e Serviços Gerais de Passo Fundo, Mariniza dos Santos;
- aos colegas, Agentes Fiscais de Trânsito do Núcleo dos Agentes Fiscais de Trânsito de Passo Fundo, Cristiano Novello, Raquel Rubio, Renato Strieder, Marcelo Bairros Rossal, Emerson Drebes, Mariana Menezes, por suas contribuições apresentadas aos questionamentos, em forma de relato;
- ao Vereador da Câmara Municipal de Passo Fundo, José Eurides de Moraes;
- a toda equipe do Projeto Circulando Cidadania de Passo Fundo, que buscam formas de melhorar a Mobilidade Urbana da Cidade de Passo Fundo.

“mudar a vida” nada significa se não houver produção de um espaço apropriado. (...). Enquanto existir cotidianidade no espaço abstrato, com suas coerções muito concretas, enquanto houver apenas melhoramentos técnicos, enquanto os espaços (de trabalho, de lazer, de residência) continuarem separados e rejuntados apenas através de controle político, o projeto de “mudar a vida” permanecerá um lema, às vezes abandonado, às vezes aceito de novo. (LEFEBVRE, 1974, P. 72)

RESUMO

O objeto deste estudo de caso é a mobilidade urbana da cidade de Passo Fundo/RS em meio ao desenvolvimento urbano e visa apresentar práticas com relação aos projetos de educação no trânsito, objetivando mostrar os benefícios obtidos com a implantação de novas tecnologias a favor do trânsito, com o funcionamento adequado dos semáforos, da redução de acidentes, dos congestionamentos, bem como do custo social, da construção da sustentabilidade, do fortalecimento da cidadania, por meio dos vários setores da sociedade, visando atingir o máximo de capacidade de desafogamento do tráfego, tornando seguro o sistema viário para condutores e pedestres.

As cidades que tiverem um gerenciamento eficaz das suas intersecções, principalmente as semaforizadas, uma vez que o controle efetivo dos semáforos de uma cidade consiste em atividade fundamental para o gerenciamento do tráfego urbano, terão assegurado um melhor desempenho do sistema viário, o qual retornará em benefícios à comunidade em geral. Havendo maior segurança, fluidez e conforto em suas viagens cotidianas, da casa ao trabalho, do trabalho à escola, e assim sucessivamente, contribuindo para melhoria da qualidade de vida da população.

Por isso, entende-se que para haver uma compatibilidade entre a sociedade e a conservação das vias, o ser humano, inevitavelmente, terá que passar por uma reeducação para que realmente ocorra a devida proteção.

Como solução possível para o enfrentamento destas questões, encontra-se a priorização na elaboração de instrumentos que viabilizem a prática de ações públicas para o desenvolvimento. Porém há que se ressaltar que o trânsito é mais que um problema das Secretarias de Segurança e das Secretarias de Transporte, é uma questão de mudança de comportamento e de educação.

Palavras chaves: Mobilidade Urbana, Trânsito e Tecnologias Implantadas em Passo Fundo.

ABSTRACT

The object of this case study is the mobility of the town of Passo Fundo-RS in the midst of urban development and aims to provide practices with respect to education projects in traffic, aiming to show the benefits obtained with the implementation of new technologies for traffic with the proper functioning of traffic lights, reducing accidents, congestion, and the social cost of building sustainability, strengthening citizenship, through various sectors of society, to achieve the maximum capacity of bottlenecking traffic making sure the road system to drivers and pedestrians.

Cities that have an effective management of their intersections, especially semaforizadas, since the effective control of traffic lights in town is a fundamental activity for the urban traffic management, will ensure a better road system, which will return in benefits to the community in general. With greater security, ease and comfort in the air everyday, from home to work, from work to school, and so contributing to improving the quality of life.

Therefore, it is understood that for a match between the society and conservation of roads, human beings will inevitably have to undergo a rehabilitation that actually occurs due protection.

As a possible solution to face these issues, is the priority for developing tools that enable the practice of public action for development. But it is worth noticing that the traffic is more than a problem of Secretaries of Security and the Departments of Transportation, is a matter of behavior change and education.

Keywords: Urban Mobility, Traffic and Technology Deployed in Passo Fundo.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
1.1 Problema de Pesquisa	13
1.2 Objetivos	14
1.2.1 Objetivo Geral	14
1.2.2 Objetivos Específicos	14
1.3 Justificativa.....	14
1.4 Estrutura do Trabalho.....	15
2. DESENVOLVIMENTO.....	16
2. O TRÂNSITO NO BRASIL.....	16
2.1 Educação no Trânsito.....	16
2.2 Vias de Trânsito.....	19
2.2.1 Competências dos três níveis de governo.....	19
2.2.2 Sinalização de Trânsito	20
2.3 Mobilidade Urbana	21
2.3.1 Mobilidade Urbana no Brasil	24
2.3.1.1 Acidentes de Trânsito no Brasil.....	25
2.3.2 Saturação das Vias pelo fluxo	25
2.3.2.1 Saturação das vias pelo fluxo de carros.....	26
2.3.2.2 Saturação das Vias pelo fluxo de linhas de ônibus coletivo	27
2.3.2.3 Saturação das Vias pelo fluxo de pedestres	27
2.3.3 O Desenvolvimento Sustentável na Mobilidade Urbana	28
3. METODO DO ESTUDO	30
3.1 Objeto do Estudo	31
3.2 Coleta de Dados	31
3.3 Análise de Dados	32
4. RADIOGRAFIA SOBRE A MOBILIDADE URBANA DE PASSO FUNDO	33
4.1 Educação para o Trânsito de Passo Fundo	33
4.1.1.1 Escolinha de Trânsito do Grupo de Educação para o Trânsito.....	34
4.1.1.2 O Projeto Educação para o Trânsito 2010	34
4.1.1.3 Projeto Educação para o Trânsito 2011	35
4.1.1.4 Projeto Circulando Cidadania.....	36
4.2 Mobilidade Urbana em Passo Fundo.....	37
4.2.1 Saturação das Vias de Trânsito de Passo Fundo	38
4.2.1.1 Saturação das Vias pelo fluxo de carros	38
4.2.1.2 Saturação das Vias pelo fluxo de ônibus de transporte coletivo	38
4.2.1.2.1 Planos das Empresas de Transporte Coletivo Urbano.....	38
4.2.1.2.1.1 Empresa Coleurb - Coletivo Urbano Ltda.....	38
4.2.1.2.1.2 Empresa Transpasso - Transporte Coletivo Ltda	39

4.2.1.2.1.3 Empresa Codepas- Companhia de Desenvolvimento de Passo Fundo ..	40
4.2.1.3 Saturação das Vias pelo fluxo de pedestres	40
4.2.2 Principais Faixas de Pedestres	40
4.2.2.1 Ruas Benjamim Constant e Morom.....	41
4.2.2.2 Ruas General Osório e General Neto.....	41
4.2.2.3 Avenida Brasil em direção ao Centro	41
4.2.2.4 Avenida Sete de Setembro em direção a Rua Morom	41
4.2.2.5 Ruas Fagundes dos Reis e Independência.....	42
4.2.3 Cruzamento da Cidade.....	42
4.2.4 Sinalização de Trânsito	44
4.2.7 Cidade Sustentável	44
4.3 Alterações já implantadas no trânsito.....	44
4.3.1 Criação da Secretaria Municipal de Segurança Pública.....	45
4.3.1.1 Administração e Planejamento.....	45
4.3.1.2 Coordenadoria de Monitoramento e Vigilância Eletrônica.....	46
4.3.1.3 Coordenadoria de Trânsito.....	46
4.3.2 Tecnologia implantada no Trânsito	46
4.3.2.1 Lombadas Eletrônicas e Semáforos.....	49
4.3.2.2 Investigação da Força Tarefa.....	51
4.3.3 Modificações feitas nas Avenidas: Presidente Vargas e Sete de Setembro	52
4.3.4 Remoção de canteiro para adequar o trânsito	52
4.4 Novas Alterações serão implantadas no Trânsito	53
4.4.1 Proibir a circulação de caminhões pelo Centro da Cidade.....	53
4.4.2 Projeto do Anel Viário Central	53
4.4.3 Sincronia dos Semáforos	54
4.4.4 Empréstimo do Programa Pró-Transporte.....	54
4.4.5 Manutenção dos Pardais.....	55
5. RESULTADO	56
5.1 Dados dos locais com maior número de infrações.....	56
5.2 Dados de motoristas multados no Perímetro Urbano.....	57
5.3 Dados dos acidentes de Trânsito da Cidade	57
5.4 Percepção dos entrevistados acerca da Mobilidade Urbana	58
5.4.1 Os benefícios dos Projetos realizados para a Educação no Trânsito	58
5.4.2 Os resultados obtidos com a implantação das mudanças no Trânsito.....	59
5.4.3 As novas tecnologias implantadas visam tornar Passo Fundo uma cidade Sustentável.....	61
5.4.4 Sugestão para melhoria da Mobilidade Urbana	62
5.5 Percepção Final.....	63
6. CONCLUSÃO	64
7. BIBLIOGRAFIA	66
8. ANEXOS	68
8.1 Apêndice A - Organograma da Secretaria de Segurança Pública	69
8.2 Apêndice B – Questionário aplicado aos entrevistados.....	70

1. INTRODUÇÃO

Ao Gestor Público cabe discutir alternativas da relação do homem e do meio no qual está inserido, num trabalho de conscientização, responsabilidade, medidas sócio-educativas e busca de novas alternativas para o desenvolvimento urbano.

No Brasil, a urbanização tem-se caracterizado, como um processo não planejado, sobre o qual as ações da gestão são, normalmente, de caráter corretivo, objetivando sanar situações problemáticas já existentes, por meio de políticas urbanas locais, regionais e nacionais. O paradigma entre o desenvolvimento urbano desordenado e a mobilidade urbana tem tornado a gestão pública municipal destes espaços em tarefas árduas.

Não obstante, mesmo em meio ao aumento da produção/produtividade, à dinâmica tecnológica moderna, à monocultura exportadora, entre outras, esse processo transformou profundamente a fisionomia do quadro social tanto do espaço agrário quanto do rural. Um contingente imenso de trabalhadores agrícolas foi substituído pela tecnologia (o que contribuiu para a intensificação da concentração fundiária), reduzindo a população rural, que se concentrou em alguns espaços urbanos, como é o caso de Passo Fundo, Carazinho, Soledade e Erechim. ...Viu-se que essa mobilidade campo-cidade, em alguns casos cidade-cidade, mais intensa na década de 1970, período de intensa ruptura no espaço produtivo rural, provocou o acréscimo de todas as sedes municipais e distritais. (KALIL, 1998, p. 63)

Por isso tal trabalho apresenta um instrumento de gestão pública urbana, que busca direcionar o município para o desenvolvimento urbano de forma a incorporar mudanças implantadas por meio de novas tecnologias à infraestrutura logística de trânsito, ligada a fatores econômicos, sociais e ambientais do processo de crescimento do município de Passo Fundo/RS.

Rosa Maria Locatelli Kalil (1998, p. 7) diz que:

Ao mesmo tempo em que a cidade se fortalece e cresce como pólo de prestação de serviços sociais - principalmente educação e saúde -, gerado pela demanda regional e atendido pela abundante mão-de-obra dos migrantes, sua população periférica fica marginalizada desses mesmos serviços e também da infraestrutura urbana mínima.

Importante se faz relevar que a preocupação com a segurança pública é geral. Os especialistas explicam que a queda dos índices de violência com o

estabelecimento de um clima de paz e ordem passa necessariamente por uma correta, eficiente e firme política de trânsito.

Preocupações com relação à segurança e integridade física dos moradores tendem a fomentar a criação de ambientes urbanos com altas densidades. Bairros com amplos espaços verdes, grandes lotes com imensos jardins e baixa densidade podem ser considerados perigosos ao invés de vantajosos. Algumas cidades onde há estratificação sócio-econômica tornou-se crítica e a violência urbana aumentou, a construção de muros protetores e envolventes dessas áreas de baixa densidade ocupadas pela classe média alta tem sido a opção preferida dos moradores. (ACIOLY & DAVIDSON, 1998, P. 37)

Pois, o crescimento demográfico e desordenado das áreas urbanas, onde vivem mais de 80% da população, e o aumento da frota veicular, que possibilita um deslocamento contínuo de pessoas no interior das cidades ou entre elas, levam os gestores públicos a buscarem soluções inovadoras para os problemas do desenvolvimento urbano, transporte e circulação. Paralelamente, a sociedade, impactada pelos problemas do cotidiano, inclina-se por modelos de gestão das políticas de mobilidade urbana orientados para as pessoas. Neste cenário, desponta a necessidade de análises interdisciplinares, ações intersetoriais e integração entre agentes públicos e privados.

Nas últimas décadas, o aumento de veículos nas grandes cidades do mundo vem chamando cada vez mais a atenção de cientistas e profissionais de engenharia de tráfego, os quais buscam alternativas de infraestrutura capazes de gerir de forma eficiente este acréscimo e os consequentes congestionamentos.

Por isso, o trânsito e a construção civil na área central passaram a andar de mãos dadas na cidade de Passo Fundo desde 2009. Como por muito tempo não houve preocupação com a expansão da frota automobilística, uma vez que não havia noção da possibilidade de congestionamento, mesmo sabendo que as ruas seriam as mesmas de quando a cidade foi criada, garagem em prédio era apenas um agregado no valor do imóvel. Na tentativa de atenuar o problema de trânsito, já existe a nova legislação que não permite mais edificações sem garagens.

Por ser Passo Fundo uma cidade de médio porte e por ter um aumento progressivo de sua frota de veículos, conforme dados do Departamento Nacional de Trânsito - DETRAN, foi preciso começar a reorganizar o trânsito por meio de

intervenções importantes nas ruas da cidade, através do Projeto para o Trânsito de Passo Fundo, que teve início em 2009.

Patrick Geddes (1994, p. 135) assim preleciona:

Se o planejamento urbano se propõe a atender as necessidades da vida da cidade, ajudar em seu crescimento e fomentar seu progresso, é preciso que o cidadão conheça e compreenda sua cidade.

À medida que ampliam seus problemas econômicos sociais e ambientais no desenvolvimento urbano há um declínio da qualidade de vida da população das cidades, assim se faz necessário a implementação de princípios e diretrizes de sustentabilidade com visível monitoração dos elementos que caracterizam o ambiente urbano.

O foco na mobilidade urbana está alinhado com a Década Mundial de Ações para a Segurança no Trânsito, instituída em 2010 pela Organização das Nações Unidas, com o propósito de reduzir em até 50% os índices de mortes no mundo até 2020. Desafiando os municípios brasileiros, com mais de 500 mil habitantes, há elaborarem seus Planos Diretores de Mobilidade Urbana.

Por isso este trabalho busca identificar e apresentar as condições de mobilidade urbana na cidade de Passo Fundo/RS, mediante a implantação de novas tecnologias, sendo relevante apresentar as características de infraestrutura e de desenvolvimento.

1.1. Problema de Pesquisa

Um problema muito sério é a qualidade de vida dos cidadãos que vivem na cidade de Passo Fundo, devido às dificuldades apresentadas na mobilidade urbana, por isso na busca de aspectos fundamentais para melhorar os espaços urbanos surge o seguinte questionamento:

Como está a mobilidade urbana da cidade de Passo Fundo com a implantação de novas tecnologias no trânsito?

A mobilidade urbana do trânsito local é uma das vertentes de análise que resgata o papel do território, do município, da cidade, enquanto mobilizações de discussões, identificação de problemas e busca de soluções, uma forma de aproximação dos governos e dos habitantes, tentando sanar suas inquietações.

1.2 Ojetivos:

1.2.1 Objetivo Geral:

Avaliar a mobilidade urbana de Passo Fundo com a implantação de novas tecnologias no trânsito.

1.2.2 Objetivos Específicos:

Apresentar os projetos realizados para a educação no trânsito;

Verificar a mobilidade urbana dos cidadãos do Brasil e de Passo Fundo;

Analisar as mudanças introduzidas nas vias de trânsito e qual a percepção dos envolvidos.

1.3 Justificativa

O presente estudo surgiu a partir da constatação de problemas estruturais na política de trânsito na cidade de Passo Fundo/RS, que está se adequando através do Projeto para o Trânsito de Passo Fundo, o qual visa ajustar a mobilidade urbana e a segurança pública das vias de trânsito, por meio da implantação de novas tecnologias, também fará o levantamento de quais foram as melhorias obtidas por meio das mudanças desde 2009.

A intenção é que seja concretizada nas gestões municipais, decisões que não sejam frutos de fatores políticos e econômicos que se articulam e que ferem a racionalidade de técnicas de planejamento e gestão adequadas para a devida mobilidade no trânsito. Pois o desenvolvimento somente poderá ser estruturado quando houver compatibilidade entre o social (sociedade) e o econômico (comércio local), bem como pelo comprometimento pelos políticos com a sociedade.

Repensar a gestão de adequação da trafegabilidade em meio a um considerável contingente de limitações no desenvolvimento urbano já estruturado, embora com suas falhas e mazelas, não é tarefa das mais fáceis, entretanto, precisa ser sanada, sendo necessária a prática de ações públicas para o desenvolvimento.

Assim, este trabalho apresenta alternativas que a Gestão Pública Municipal de Passo Fundo visa implantar com o intuito de resgatar a qualidade do ambiente urbano desta cidade e de seus habitantes, gerando condições de trafegabilidade, para que de fato consiga haver uma mobilidade urbana e ao mesmo tempo o desenvolvimento da cidade.

1.4. Estrutura do Trabalho

A Estrutura do trabalho está dividida em:

Primeiro Capítulo: A Introdução fala da mobilidade urbana de Passo Fundo, dando ênfase aos últimos 100 anos de existência de tal cidade, como foi tratado o crescimento da mesma e apresenta o motivo pelo qual se faz necessário a implantação das novas tecnologias a favor do trânsito.

Segundo Capítulo: Apresenta-se em 3 partes.

Primeira Parte: O que é Trânsito, a finalidade de promover a Educação no Trânsito;

Segunda Parte: Trata das Vias de Trânsito, as Competências nos três níveis de governo e a Sinalização de Trânsito;

Terceira Parte: Traz a pesquisa sobre a mobilidade urbana no Brasil, acidentes de trânsito, saturação das vias pelos carros, ônibus e pedestres, e a importância do desenvolvimento sustentável na mobilidade urbana.

Terceiro Capítulo: O Diagnóstico sobre o trânsito de Passo Fundo apresenta: Os projetos de Educação no Trânsito, desenvolvidos em Passo Fundo/RS, a Mobilidade Urbana em Passo Fundo, saturação das vias pelos carros, saturação x Quantidade de Ônibus Coletivos (pesquisa nas Empresas: Coleurb, Transpasso, Codepas), principais faixas de pedestres, os cruzamentos, sinalização e a tecnologia implantada.

Quarto Capítulo: O Método de Estudo usado é qualitativo e exploratório.

Quinto Capítulo: São os Resultados:

Primeiramente; das alterações já implantadas no Trânsito de Passo Fundo: criação da secretaria municipal de segurança pública, lombadas eletrônicas e semáforo, locais com maior número de infrações, alterações feitas, remoção de canteiros para adequar o trânsito com mão dupla.

Posteriormente; as novas alterações que serão implantadas no trânsito de Passo Fundo:

Finalmente: Relato dos entrevistados acerca do trânsito de Passo Fundo.

Sexto Capítulo: Conclusão, o objetivo do município de Passo Fundo as melhores características de mobilidade urbana do Estado do RS.

2. O TRÂNSITO NO BRASIL

Trânsito é o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas vias; é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses, atendendo às necessidades de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes conflitantes. Para garantir o equilíbrio entre esses interesses coletivos é que se estabelecem acordos sociais, sob formas de regras, normas e sinais que, sistematizados, formam as leis.

Compreender as leis de trânsito e respeitá-las garante a proteção da vida, que é nosso bem maior.

O trânsito, propriamente, nada mais é que, o movimento das pessoas, que andam a pé, utilizam veículos ou animais para deslocarem-se ou realizarem transportes, em vias públicas.

No Brasil, as regras de trânsito são normatizadas por uma lei federal, o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997.

Conforme descreve o parágrafo 1º, do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. (grifo nosso)

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (grifo nosso)

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente.

2.1 Educação no Trânsito

A sociedade está preocupada com este tema, devido ao aumento do número de veículos nas ruas. Algumas cidades já atingiram um número absurdo de veículos

e o problema é que muitas destas não estão preparadas para suportar esta mudança. O grande número de veículos causa uma desenfreada corrida na formação de novos condutores, o que pode acarretar um número maior de novos motoristas, sem muita experiência, conduzindo veículos pelas ruas.

Por isso o Código de Trânsito Brasileiro descreve em seus artigos:

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores; (grifo nosso)

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito.

É um tempo de conscientização da população para o trânsito, relevando que a educação deve começar cedo. E a questão é muito importante, visto o número intolerável de acidentes que ocorrem diariamente nas cidades brasileiras. A impressão é de que o indivíduo só começa a se preocupar com as informações sobre trânsito quando está na época de “tirar a carteira de motorista”. Aí é, aquele corre-corre, aulas teóricas, legislação de trânsito, aulas práticas, tudo muito rápido, porque precisa da carteira. Aprende-se tudo de uma vez, decorado, que muito rapidamente se esquece.

O trânsito faz parte de nossas vidas, mas, infelizmente, a importância dada a este assunto não parece ser grande. Pois todo o dia se assiste nos noticiários sobre os acidentes de trânsito, mas como não conhece-se aqueles indivíduos que morreram, logo tudo fica no esquecimento.

A pressa de chegar, a bebida alcoólica ingerida momentos antes de dirigir, a desatenção ao volante, os carros em péssimas condições de uso, estradas

esburacadas, enfim, tudo leva a acidentes. Muitas vezes, com crianças sendo vítimas de adultos irresponsáveis. E aí a população se indaga: O que falta? Começar ensinar sobre trânsito bem cedo? Como tratar da Educação no Trânsito?

É uma verdadeira guerra urbana, onde os carros, para alguns, representam liberdade e status, que por vezes, são usados de forma irresponsável, por motoristas bêbados ou com muito sono ao saírem das baladas.

Deve haver uma educação nas escolas, onde as crianças desde cedo possam estar aprendendo a educação no trânsito. Uma vez que muito tem se falado na segurança para as crianças, mas hoje em dia, até as calçadas estão representando perigo. Não é raro ouvir nos noticiários: “atropelada criança na calçada” ou “atropelado no acostamento”.

Assim como a segurança pública é um direito de todos, o é a Educação para o Trânsito. Cada representante de órgão de trânsito que tenha a possibilidade de ter contato com as pessoas em seu ofício deverá atuar no sentido da educação. E mais, esta constitui um dever prioritário para os sete órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, os quais constam no Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 7º. Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

- I – o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;
- II – os Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;
- III – os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- IV – os órgãos e entidades rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;
- V – a Polícia Rodoviária Federal;
- VI – as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e
- VII – as juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI.

Importante relevar que cada órgão será organizado dentro de sua circunscrição, conforme descreve o Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão os respectivos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários, estabelecendo os limites circunscricionais de suas atuações.

Diante da cultura do motorista de hoje, conclui-se que se precisa de campanhas de educação, aliás, a educação tem que começar dentro da escolinha, preparando as crianças para isso. O certo e o errado todos sabem, mas falta consciência.

Enfim, não basta sinalizar as vias públicas, ou colocar radares nas avenidas, é preciso educar para o trânsito.

2.2 Vias de Trânsito

Primeiramente, leva-se em consideração o que prevê o Código de Trânsito Brasileiro, sobre vias terrestres e sobre o Sistema Nacional de Trânsito:

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

2.2.1 Competências dos três níveis de governo

Conforme estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (2004). A legislação vigente estabelece as competências dos três níveis de governo no que diz respeito ao sistema de transportes: **à União compete**, principalmente, o estabelecimento da legislação trânsito e de diretrizes gerais das políticas urbanas de habitação, saneamento e transportes públicos; **aos Estados**, o licenciamento de veículos e motoristas e a criação de sistemas de transporte coletivo para as Regiões Metropolitanas e Aglomerados Urbanos; **e aos Municípios** cabem as responsabilidades pela construção, manutenção e sinalização das vias públicas, pela regulamentação de seu uso, pela gestão dos sistemas de transportes públicos no seu âmbito e pela fiscalização do cumprimento da legislação e normas de

trânsito, no que se refere à circulação, estacionamento e parada de veículos e circulação de pedestres. (PNMUS, 2004, p. 8) (grifo nosso)

2.2.2 Sinalização de Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro fala no artigo 80 sobre sinalização:

“Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada à utilização de qualquer outra”.

A sinalização destina-se aos condutores de todos os tipos de veículos e também aos pedestres e sua colocação correta e manutenção adequada são fundamentais para a segurança no trânsito.

De acordo com o Código Trânsito Brasileiro os sinais de trânsito classificam-se em:

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:

- I - verticais;
- II - horizontais;
- III - dispositivos de sinalização auxiliar;
- IV - luminosos;
- V - sonoros;
- VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

Art. 89. A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:

- I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
- II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;
- III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro Comentado por Ordeli Savedra Gomes (2008), fala do artigo 87, sobre o inciso II:

II - horizontais; *É um subsistema da sinalização viária que utiliza linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Tem como função organizar o fluxo de veículos e pedestres, controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação. Em casos específicos, tem poder de regulamentação.

O problema do desrespeito à sinalização, principalmente da faixa de pedestres, é justamente a falta de cultura dos motoristas e normalmente os locais mais difíceis para atravessar são justamente onde não há semáforos.

Neste caso, a lei de trânsito geralmente determina que o pedestre tem o direito de passagem ao atravessar, e que os veículos devem parar quando um pedestre atravessa a via na faixa própria. O quanto isto é respeitado varia muito de acordo com o país e a cultura de trânsito local.

Sendo que o Código de Trânsito Brasileiro prevê multa para quem desrespeitar a faixa de segurança, conforme:

Art. 214. Deixar de dar preferência de passagem a pedestre e a veículo não motorizado: (grifo nosso)

I - que se encontre na faixa a ele destinada;

II - que não haja concluído a travessia mesmo que ocorra sinal verde para o veículo;

III - portadores de deficiência física, crianças, idosos e gestantes: consiste em infração gravíssima, sob pena de multa;

IV - quando houver iniciado a travessia mesmo que não haja sinalização a ele destinada;

V - que esteja atravessando a via transversal para onde se dirige o veículo consiste em infração grave, sob pena de multa.

Pois não adianta fazer uma bela estrutura na cidade se a educação não funciona. O motorista vê de longe uma faixa de pedestre e alguém atravessando, mas ele não pára.

O Código de Trânsito Brasileiro Comentado por Ordeli Savedra Gomes (2008), fala sobre o artigo 87:

IV- luminosos; * A sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente através de sistema elétrico/eletrônico, cuja função é controlar os deslocamentos. Pode ser de regulamentação ou de advertência.

Na maioria das cidades modernas, o semáforo constitui a principal sinalização do trânsito. Com a opção de regulagem do tempo de preferência, cada via pode ser ajustada para levar em conta fatores tais como diferenças no volume de tráfego fato esse que em si já definiria a prioridade, entretanto existem exceções, em outros locais que não possuem esses recursos, é as trajetórias dos veículos que irão coincidir em seus deslocamentos que regularão a preferencial de um veículo sobre o outro.

2.3. Mobilidade Urbana

Mobilidade Urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas, como trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer. Se a Mobilidade Urbana é adequada, as pessoas e bens conseguem realizar estas atividades em um tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

Os principais problemas nas cidades, relacionados à mobilidade urbana são: congestionamentos; conflitos entre diferentes modos de transportes; redução na segurança para pedestres; eliminação de parte de áreas verdes visando ampliar espaços para circulação e estacionamentos de veículos; aumento no número de acidentes de trânsito e nos níveis de poluição sonora e do ar. Tais impactos comprometem de alguma forma, a sustentabilidade urbana, a mobilidade, a acessibilidade, e o conforto espacial e ambiental, causando queda na qualidade de vida cidadina. Mais recentemente municípios começaram a praticar soluções de gestão compartilhada de transportes. A ausência de regramento nacional para este tipo de prática inibe alguns aspectos fundamentais da gestão. (PNMUS, 2004, p.5)

No entanto, a atualidade urbana ajudou a compor um conceito mais complexo, que capta a mobilidade como um fenômeno multifacetado, com dimensões diferenciadas, em nível social, econômico e político.

Segundo Morris (1979), a mobilidade pessoal é interpretada como sendo a capacidade do indivíduo de se locomover de um lugar ao outro e dependente principalmente da disponibilidade dos diferentes tipos de modos de transporte, inclusive a pé. E, Tagore & Sikdar (1995), diz que este conceito é interpretado como a capacidade do indivíduo de se mover de um lugar a outro dependendo da performance do sistema de transporte e características do indivíduo.

De acordo com Raia Jr (2000) na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço.

Alguns fatores podem induzir, restringir ou até mesmo serem condicionantes no que diz respeito à mobilidade urbana, esses podem ser relacionados ao próprio indivíduo (sexo, idade, habilidade motora, renda, etc.) e/ou relacionados com a infraestrutura urbana (disponibilidade e possibilidade de acesso ao sistema viário, de

transportes etc.). Por fim, as medidas de regulação por parte do órgão gestor como restrições de horários, locais, veículos, entre outros (BRASIL, 2007, a).

De acordo com o Ministério das Cidades do Brasil, o Plano de Mobilidade Urbana - PLANMOB serve para mostrar que as políticas públicas devem propiciar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos coletivos e não motorizados de transporte, favorecendo a sustentabilidade ambiental. O mesmo deve ter como objetivo central à garantia de um espaço urbano voltado para as necessidades de deslocamentos dos pedestres, ciclistas, usuários dos transportes públicos, os automóveis particulares devem deixar de ter prioridade; só assim será possível pensar em mobilidade urbana sustentável. (Caderno PlanMob, 2007, 1)

O Ministério das Cidades do Brasil por meio da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, diz que as cidades, de maneira geral, constituem-se o cenário das contradições econômicas, sociais e políticas. Seu sistema viário é um espaço em constante disputa entre distintos atores, tais como: pedestres, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos, etc.

A partir das políticas de desenvolvimento urbano garantidas pela Constituição Federal de 1988 e regulamentadas pelo Estatuto das Cidades de 2001, a mobilidade urbana deve ser entendida como um “atributo das cidades, relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando veículos, vias e toda a infraestrutura urbana, sendo resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade” (BRASIL, 2007).

Este conceito deve ainda ser complementado pela inclusão social, a sustentabilidade ambiental, a gestão participativa e a democratização do espaço público.

A Constituição Federal Brasileira prevê parâmetros gerais da Política Urbana no artigo 182, consoante descrito:

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes

A Constituição de 1988 assegura juridicamente a participação e o controle social como mecanismos de democratização dos direitos civis e políticos. Pois o termo “controle social” está intrinsecamente articulado à democracia representativa,

que assegura mecanismos de participação da população na formulação, deliberação e fiscalização das políticas públicas.

O Estatuto das Cidades, Lei nº 10.257/2001, dá ênfase ao planejamento municipal, traça as diretrizes gerais para o ordenamento urbano, ditando:

Art. 2º. A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à **terra urbana**, à **moradia**, ao **saneamento ambiental**, à **infraestrutura urbana**, ao **transporte** e aos **serviços públicos**, ao trabalho e ao lazer, **para as presentes e futuras gerações**; (grifo nosso)

O planejamento da mobilidade urbana deve orientar-se por políticas de mobilidade urbana de trânsito, em âmbito federal, estadual e municipal, que possam orientar os modelos de urbanização e reorganizar a circulação de maneira preventiva, gerando planos de caráter amplo, que incorporem e complementem o plano de transportes e de trânsito de cada município visando complementar o Plano Diretor do Município.

2.3.1 Mobilidade Urbana no Brasil

Durante os meses de janeiro e fevereiro do ano de 2011, a MobWise realizou o Questionário Nacional sobre Gestão de Tráfego e Mobilidade Urbana no Brasil, com o objetivo de identificar demandas ainda não resolvidas na gestão de tráfego e mobilidade urbana, cujas soluções poderiam contribuir para aumentar o desempenho da área. (PARAENSE, 2011)

A Equipe WobWise diz que, como resultado, compila-se um panorama geral consolidado de questões, propondo ações de melhoria para o setor, em busca de um modelo de Mobilidade Urbana Sustentável para o país. Os resultados confirmam a situação precária do modelo de Mobilidade Urbana adotado no Brasil atualmente. O que impressiona, no entanto, é ver estes resultados quantitativamente, com problemas, soluções e demandas classificadas pelos Diretores das empresas líderes do setor. A Mobilidade Urbana das grandes cidades brasileiras é caótica e imprevisível. Nesta pesquisa, levantou-se, junto às empresas líderes do setor, no Brasil, as principais demandas, questões não resolvidas e soluções adotadas na Gestão de Tráfego e Mobilidade Urbana no país, compilando um panorama geral

consolidado dessas questões e propondo ações de melhoria para o setor, em busca de um modelo de Mobilidade Urbana Sustentável para o país.

As cidades escolhidas para participar da pesquisa foram selecionadas pelos critérios de maior população, Produto Interno Bruto (PIB) e motorização. Diretores de Trânsito e correlatos de 27 cidades, incluindo 10 das 12 sedes da Copa de 2014, participaram da pesquisa respondendo às questões por telefone.

Os resultados mostram que as Companhias de Engenharia de Tráfego e correlatas no Brasil vivem em um paradoxo de gestão financeira, gerenciam o trânsito de maneira desinformada, têm problemas de priorização de ações de investimentos, são carentes de ferramentas tecnológicas e de capacitação para seus colaboradores, impossibilitando a viabilização de um modelo sustentável de Mobilidade Urbana.

Os gestores têm uma atuação de destaque nessas empresas, pois garantem a operação em níveis suportáveis, apesar do cenário deficiente no qual estão inseridos. (PARAENSE, 2011)

2.3.1.1 Acidente de Trânsito no Brasil

Os custos anuais de acidentes de trânsito no Brasil, estimados pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), ficam em R\$ 28 bilhões. De acordo com dados da ANTP, com base na média entre os anos de 2003 e 2006, o trânsito brasileiro deixa por ano 34 mil mortes, 100 mil pessoas com deficiências temporárias ou permanentes e 400 mil feridos. Os números estão divulgados no Estudo Trânsito no Brasil – Avanços e Desafios, que foi lançado em setembro de 2007, em São Paulo, para marcar o décimo ano de promulgação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

2.3.2 Saturação das Vias de Trânsito

Reconhecendo o crescimento e o desenvolvimento da cidade como um processo que interfere no equilíbrio social e ambiental, o planejamento deve ser adotado, como forma de corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio, sem deixar de levar em consideração a importância dos equipamentos de uso coletivo, o transporte e os serviços públicos adequados aos interesses e necessidades das populações e características locais.

Um fator importante que deve ser considerado como condicionante para a mobilidade é a sustentabilidade urbana e ambiental. Ela pode ser promovida pela restrição de modos de transportes que geram altos níveis de poluição (sonora e do ar) e que comprometem a qualidade de vida da população, causando impactos no meio ambiente

Com o recorde histórico de vendas alcançado em dezembro, o mercado brasileiro encerrou o ano 2010 com 3.515 milhões de unidades comercializadas, contando automóveis, comerciais leves, ônibus e caminhões, crescimento de 11,9% em relação a 2009.

Com todos os segmentos analisados pela Fenabrave, incluindo motos e implementos rodoviários, o mercado brasileiro vendeu 5.444.387 (cinco milhões, quatrocentos e quarenta e quatro mil e trezentos e oitenta e sete unidades) em 2010, atingindo uma alta de 12,42%. Os automóveis e os comerciais leves (picapes, utilitários esportivos e similares) tiveram um total de 3.329.170 (três milhões, trezentos e vinte e nove mil e cento e setenta unidades) emplacadas no ano passado, representando crescimento de 10,63% na comparação com 2009.

O ponto positivo de 2010 foi a grande oferta de crédito, o que ajudou no resultado afirmou Sérgio Reze, Presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores - Fenabrave, e para 2011 a tendência é um crescimento, ainda maior no setor de veículos comerciais.

Hugo Pinto Ribeiro, Presidente do Sincodiv-RS, comentou que, como as pessoas com renda menor estão comprando cada vez mais carro zero, gerando crescimento nos negócios à vista ou em parcelas de até 36 meses, representando 75% das vendas. Conforme o presidente as classes A e B trocam o carro em média a cada dois anos, enquanto a classe C, a chamada nova classe média brasileira, faz a troca de automóvel em torno de três anos e meio ou quando o veículo atinge a média de 40mil a 50mil quilômetros rodados, ou seja, quando os veículos começam a gerar custos de manutenção.

2.3.2.1 Saturação das vias pelo fluxo de automóveis

O modelo de mobilidade adotado nos grandes centros urbanos brasileiros que vem, de forma quase natural, sendo reproduzido pelas cidades de porte médio, favorece o uso do veículo particular. Dessa forma, cidades se estruturam e se desenvolvem para acolher, receber, abrigar o veículo particular e assegurar-lhe a

melhor condição possível de deslocamento nas áreas urbanas. As condições do trânsito estão progressivamente se agravando, para e passo com o vertiginoso aumento da quantidade de automóveis e motocicletas em circulação. (PNMUS, 2004, p. 6)

Nesse fator enquadra-se o rodízio de veículos, restringindo a circulação de um grupo de veículos em alguns horários e dias da semana determinados, dependendo da placa de cada veículo, visando manter as mínimas condições de fluidez e segurança do tráfego de uma cidade.

Seria ótimo se todos, ao tirar seus carros da garagem pensassem em levar mais pessoas, ou seja, levar o amigo, parente, colegas de trabalho, de colégio, enfim, aumentar o número de pessoas nos veículos, diminuindo o número de carros nas ruas, com uma só pessoa. Até o meio ambiente ganha com isso, visto que diminuirá os gases poluentes.

2.3.2.2 Saturação das vias pelo fluxo de ônibus de transporte coletivo

Nessa situação há necessidade de se beneficiar o transporte coletivo, o qual transporta maior número de pessoas por m², criando vias, pistas ou faixas exclusivas de ônibus.

Por isso as políticas urbanas que privilegiam o uso do automóvel promovem não apenas problemas relacionados ao meio ambiente, mas também são responsáveis por alguns impactos indiretos. Pode-se citar como exemplo o caso dos acidentes de trânsito, os congestionamentos, e a pouca qualidade nos demais tipos de modos de transportes, como é o caso do transporte coletivo.

2.3.2.3 Saturação das vias pelo fluxo de pedestres

O Conselho Nacional de Mobilidade Urbana e Sustentabilidade diz que, caminhar, além de ser a forma mais antiga e básica de transporte humano, constitui-se no modo de transporte mais acessível e barato. Com exceção dos equipamentos necessários para melhorar a mobilidade das pessoas com deficiência, caminhar não exige nenhum equipamento especial. Porém, apesar de a infraestrutura de passeios públicos ser relativamente barata, a maioria das cidades brasileiras não se preocupa em acomodar os pedestres nas calçadas com o mesmo empenho em que se preocupa em acomodar os veículos nas vias. (2004, p.7)

Quando houver grande concentração de pedestres, pode se criar vias ou áreas exclusivas para pedestres.

2.3.3 O Desenvolvimento Sustentável na Mobilidade Urbana

A sustentabilidade urbana e os modelos de cidades sustentáveis passaram à pauta de discussões de planejadores e gestores do espaço das cidades e também dos ambientalistas.

No Brasil os princípios da Política Urbana são definidos pela Lei 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade, que reúne importantes instrumentos, tanto urbanístico quanto tributários e jurídicos. Consoante descreve:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

...

V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;

A histórica dificuldade de incorporar a ideia de mobilidade urbana ao planejamento urbano e regional coloca-se com relevância dentre as causas da crise de qualidade das cidades brasileiras, contribuindo fortemente para a geração dos cenários atuais onde se constatam cidades insustentáveis do ponto de vista ambiental e econômico. (PNMUS, 2004, p.4)

Levando em consideração a pluralidade das cidades e a importância dos diferentes agentes na construção, reconstrução e uso do espaço urbano, um dos princípios tratados no estatuto é o da cooperação entre os governos, iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização.

Por isso, ao se elaborar políticas públicas de uso do solo e ações no espaço urbano, deve-se atentar para os conceitos de mobilidade e acessibilidade já que ao mesmo tempo em que aparecem como distintos em termos de definições, na prática os dois “caminham” juntos. As necessidades de deslocamentos são intrínsecas ao cotidiano da população, logo, deve-se preocupar em garantir essa mobilidade de forma segura, eficiente, com acessibilidade universal e sustentável para todos.

A Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvida pelo Ministério das Cidades (BRASIL, 2004, a), por sua vez, define mobilidade urbana como atributo associado às pessoas e bens e, que está relacionada às necessidades de deslocamentos no espaço urbano, de acordo com as atividades nele desenvolvidas.

Outro documento que define as bases para a compreensão do conceito de desenvolvimento sustentável é a agenda 21. Este constitui um plano de ação composto por quarenta capítulos, discutido e adotado por diversos países durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento ocorrida em junho de 1992 no Rio de Janeiro (UNCED, 1992). Na agenda 21 não são tratadas apenas questões ligadas à preservação e conservação da natureza. São consideradas, dentre outras, questões estratégicas ligadas à geração de emprego e renda diminuição das disparidades regionais e interpessoais de renda, **mudança nos padrões de produção e consumo, construção de cidades sustentáveis e a adoção de novos modelos e instrumentos de gestão.** (COSTA, 2003, p.16) (grifo nosso)

A mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações sobre o uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes, visando proporcionar acesso aos bens e serviços de uma forma eficiente para todos os habitantes, e assim, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual sem prejudicar a geração futura. A partir da última década do século vinte, a necessidade de se criar instrumentos para monitorar os esforços em direção ao desenvolvimento sustentável geraram inúmeras experiências.

Por isto para que se possa assegurar a mobilidade urbana com qualidade, é preciso que as políticas e ações busquem atuar de forma articulada entre o ambiente natural e o ambiente construído, como o sistema de transportes, ou seja, uma atuação entre o ambiental e o planejamento urbano de trânsito. O espaço urbano é público e toda a pessoa, independente de sua condição social, econômica e física, deve ter acesso a ele de forma igualitária.

Assim, se faz necessária uma política urbana que apresente um conjunto de princípios e diretrizes que oriente as ações sobre a mobilidade urbana, visando à eficiência, segurança e sustentabilidade nos deslocamentos.

3. METODO DO ESTUDO

A abordagem deste estudo caracteriza-se como Qualitativa e Exploratória.

Uwe Flick, (2004, p. 17) diz que: A pesquisa qualitativa vem se estabelecendo nas ciências e na psicologia. Existe, atualmente, uma enorme variedade de métodos específicos disponíveis, cada um dos quais partindo de diferentes premissas em busca de objetivos distintos. Cada método baseia-se em uma compreensão específica de seu objeto. No entanto, os métodos qualitativos não podem ser considerados independentemente do processo de pesquisa e do assunto em estudo. Encontram-se especificamente incorporados ao processo de pesquisa, sendo melhor compreendidos e descritos através de uma perspectiva do processo.

Para Minayo, (2003) a pesquisa qualitativa trata-se de uma atividade da ciência, que visa à construção da realidade, mas que se preocupa com as ciências sociais em um nível de realidade que não pode ser quantificado, trabalhando com o universo de crenças, valores, significados e outros construtos profundos das relações que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Zanella (2009) define pesquisa qualitativa como aquela que não utiliza instrumental estatístico na análise dos dados. Esse tipo de análise tem por base conhecimentos teórico-empíricos que permitem atribuir-lhe cientificidade.

Caracteriza-se como exploratória já que visa demonstrar e ampliar o conhecimento relacionado à implantação de novas tecnologias no trânsito, em vista de benefícios para a Gestão Pública Municipal de Passo Fundo/RS.

Por meio da pesquisa exploratória busca-se apenas familiarizar-se com determinado assunto. (FÁVERO e GABOARDI, 2008, p. 49)

Gil (2007) enfatiza que a pesquisa exploratória tem por finalidade ampliar o conhecimento a respeito de determinado fenômeno, explorando uma determinada realidade. Segundo o autor, “pode-se dizer que estas pesquisas têm como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições”.

Zanella, (2009, p. 79), diz:

Pesquisa exploratória tem a finalidade de ampliar o conhecimento a respeito de um determinado fenômeno. Segundo o autor, esse tipo de pesquisa, aparentemente simples, explora a realidade buscando maior conhecimento, para depois planejar uma pesquisa descrita.

3.1 Objeto do Estudo

O presente trabalho trata da mobilidade urbana e da segurança pública no trânsito da cidade de Passo Fundo, bem como o crescimento desordenado das vias de deslocamento de transportes, e soluções que viabilizem uma gestão urbana mais eficaz, eficiente, que garanta o bem-estar da população, ou seja, qualidade de vida para os cidadãos Passofundenses.

Com uma população em torno de 195.000 mil habitantes (dados IBGE 2010), Passo Fundo é um município brasileiro do estado do Rio Grande do Sul, com uma área de 780,355 km². Atualmente, ostenta a privilegiada condição de pólo cultural, consolidando eventos importantes de nível nacional e internacional, além de contar com uma rede hospitalar que é reconhecida como referência em todo o estado, considerada Pólo de Saúde Regional. No setor educacional, a cidade conta com uma Universidade com título de Universidade Comunitária Regional, que possui mais de 16 mil acadêmicos e colabora com o desenvolvimento que vai além do município, além de várias outras instituições de ensino particular e federal.

A cidade teve sua história fundiária historicamente caracterizada por pequenas e médias propriedades agrícolas, apresentando nos últimos anos uma transformação na sua estrutura produtiva, passando de uma economia estritamente agrícola para um amplo desenvolvimento urbano baseado na indústria, comércio e serviços. Com um comércio expressivo, é considerada uma das cidades mais importantes do Estado do Rio Grande do Sul.

Como meio de criar uma mobilidade urbana mais ordenada, a Gestão Pública Municipal criou a Secretaria Municipal de Segurança Pública e passou a implantar novas tecnologias no trânsito.

3.2 Coleta de Dados

A coleta de dados se deu, principalmente, por meio de entrevistas.

Foram entrevistados 9 (nove) cidadãos que estão inclusos nos processos de Mobilidade Urbana do trânsito de Passo Fundo, conforme relacionados a seguir:

- Secretário da Secretaria Municipal de Segurança Pública - Márcio Patussi,
- Secretária da Secretaria Municipal de Transporte e Serviços Gerais - Mariniza dos Santos,

- Chefe de Núcleo dos Agentes Fiscais de Trânsito - Cristiano Novello,
- Coordenadora da Educação do Trânsito da Secretaria de Segurança Pública - Raquel Chaves Rubio,
- Agente da Equipe de Educação do Trânsito da Secretaria de Segurança Pública - Emerson Drebes,
- Agente Fiscal de Trânsito - Marcelo Bairros Rossal. (1ª Turma / Ano 2000),
- Agente Fiscal de Trânsito - Renato Luis Strieder. (2ª Turma / Ano 2004),
- Agente Fiscal de Trânsito – Mariana Menezes. (3ª Turma / Ano 2010),
- Vereador da Câmara Municipal de Passo Fundo e Ex-secretário da Secretaria de Transporte, Mobilidade Urbana e Segurança de Passo Fundo, José Eurides de Moraes.

Os dados também foram coletados por meio das participações nas Reuniões do Projeto Circulando Cidadania que trata da Mobilidade Urbana de Passo Fundo, que ocorrem todas as quintas-feiras de manhãs.

Foram usados documentos, livros, pesquisas bibliográficas em periódicos, jornais, revistas e sites.

3.3 Análise de Dados

Os dados analisados são referentes aos anos de 2009, 2010 e 2011, com relação ao trânsito de Passo Fundo, como era, quais as melhorias, benefícios trazidos à coletividade e quais as novas tecnologias implantadas, e quais são as implementações que devem ocorrer até o final de 2011.

Por meio das entrevistas também se pode fazer um relato final do que pensam os cidadãos envolvidos nas causas de trânsito de Passo Fundo.

Por fim, visa analisar a mobilidade urbana da cidade de Passo Fundo como um todo.

4. RADIOGRAFIA DA MOBILIDADE URBANA DE PASSO FUNDO

4.1 Educação para o Trânsito

No município de Passo Fundo, em fevereiro no ano de 2000, deu-se à criação da função de Agentes Fiscais de Trânsito, o que originou o setor de educação para o trânsito onde alguns agentes iniciaram as atividades. No início o trabalho se restringia à palestra em escolas. As atividades eram desenvolvidas nos turnos da manhã e tarde em todas as Instituições de Ensino do município, conforme agendamento. Ressalta-se que o projeto intitulado Educação no Trânsito existe acerca de 11 anos na cidade de Passo Fundo.

Em 2004, iniciou uma nova fase da educação para o trânsito no Núcleo dos Agentes Fiscais de trânsito, neste momento passaram a existir dois grupos de agentes com trabalhos distintos. O Grupo de Educação para o Trânsito - GETRAN ministravam palestras em escolas e empresas, tendo com o público alvo alunos do ensino fundamental e médio além de profissionais das mais diversas áreas. Enquanto o Centro Mirim de Educação para o Trânsito - CMET realizavam atividades na sede dos Agentes Fiscais de Trânsito, antigo quartel do exército, neste local existia uma minicidade, com ruas, placas de sinalizações, sinalizações horizontais em que crianças de 04 a 11 anos participavam de palestra, apresentação de teatro de fantoches e atividade prática na pista com as sinalizações inclusive sinaleira, neste caso o público alvo eram crianças de 04 a 11 anos, estudantes, sendo que as visitas eram agendadas com antecedência.

As pessoas que trabalham na educação para o trânsito de Passo Fundo, são Agentes Fiscais de Trânsito, servidores municipais concursados, que trabalham de segunda a sexta-feira na educação do trânsito, e nos fins de semana e nas férias escolares realizam atividades operacionais auxiliando o efetivo no trabalho de rua.

Por isso a Cidade de Passo Fundo desde 2008 desenvolve projetos nas escolas para conscientizar as crianças, desde pequenas, sobre a importância das regras de trânsito e que estas devem ser obedecidas, representando os alunos os multiplicadores de como proceder no trânsito.

A ideia é levar à comunidade informações e conhecimentos que possam engrandecer a aprendizagem que conduzam ao universo das relações humanas e do convívio social além da segurança no trânsito.

4.1.1 Escolinha de Trânsito do Grupo de Educação para o Trânsito

Em 2008 surgiu em Passo Fundo a Escolinha de Trânsito do Getran (Grupo de Educação para o Trânsito) que levava informações aos estudantes com o objetivo de garantir um trânsito seguro na cidade. A equipe, formada pelos Agentes Fiscais de Trânsito, procurava usar uma linguagem diferenciada de acordo com a faixa etária, para que a explicação fosse compreendida por todos os alunos. As crianças com idades entre 4 a 6 anos participavam de palestras, assistiam teatro de fantoches e depois iam para a pista com bicicletas e motocas, a qual que simulava uma rua para que eles tivessem noção de como se comportar em meio ao trânsito.

A cada início de ano, os agentes formulavam um convite, que era entregue em todas as escolas da cidade, apresentando o trabalho e colocando o grupo à disposição do estabelecimento de ensino. A partir desse convite, as escolas entravam em contato com o Getran e agendavam a visita nesta escola. O trabalho do Getran vai além das escolas, também palestra em eventos e empresas, Projeto Empresa consciente, trânsito responsável, em que os agentes orientaram visando instruir os adultos sobre a segurança no trânsito.

4.1.2 O Projeto Educação para o Trânsito 2010

A partir de 2010 o antigo Getran (Grupo de Educação para o Trânsito) passou a atuar com o Projeto Educação para o Trânsito 2010, composto por um grupo de três agentes fiscais de trânsito da Equipe de Educação para o Trânsito, assessoramento e apoio dos colaboradores, promove eventos em diversos bairros de Passo Fundo com a participação de Instituições, ONGs e demais colaboradores. Sendo que a coordenação geral fica a cargo dos componentes da Equipe de Educação para o Trânsito - EETRAN.

A metodologia utilizada visa demonstrações de Resoluções do CONTRAN e Código do Trânsito Brasileiro, apresentações no data show, e exibição de vídeos com simulações e situações reais no trânsito.

Também traz esclarecimentos à comunidade sobre Defesa Prévia, distribuição de formulários de Defesa, depoimentos de profissionais da área, depoimentos de vítimas de acidentes de trânsito, atividades de rua em que os participantes fazem abordagens e distribuição de materiais educativos. O projeto visa uma aproximação da comunidade com o tema “Segurança no Trânsito”

abordando assuntos relevantes sobre técnicas a serem seguidas para obtenção de um trânsito mais humano e seguro.

Tem o objetivo de integrar a sociedade a fim de gerar análises e reflexões sobre o tema trânsito, compreendê-lo como a necessidade e o direito que todas as pessoas têm de se locomover no espaço público, mudar o comportamento no trânsito é diferente de adaptar-se. Quando mudamos mexemos com nossos valores internos, quando nos adaptamos mudamos aparentemente para que possamos permanecer fazendo parte do grupo.

Com esse projeto pretende-se mobilizar a população para atividades de conscientização dos usuários das vias e da comunidade acerca da violência no trânsito, com a intenção de mostrar, que sempre a prevenção no trânsito é o melhor caminho a seguir. Foi entregue aos integrantes das Instituições participantes uma avaliação das atividades realizadas com um campo destinado a críticas e sugestões.

4.1.3 Projeto Educação no Trânsito 2011

A Guarda Municipal de Trânsito com o lema “No Trânsito Educação é sempre o melhor caminho”, através do Projeto Educação no Trânsito, apresentou à comunidade no mês de maio de 2011, no Plenarinho da Câmara de Vereadores, os novos equipamentos que serão utilizados nas orientações.

O grupo é coordenado pela agente Raquel Rubio e integrado pelos colegas Jussara Sbalchiero e Emerson Drebes, que recebeu doações graças a uma parceria entre Lions, Rotarys e diversas empresas da iniciativa privada, lideradas pela empresa Kopp, que venceu a licitação para instalação das lombadas eletrônicas em Passo Fundo. Agora os mesmos contam com o apoio de lombadas eletrônicas, semáforos e placas de sinalização, iguais as existentes no município, só que em tamanho pequeno, apropriados à didática infantil.

A equipe atende a convite de escolas, empresas, e eventos. Raquel diz que já passaram longe a marca das cem mil pessoas beneficiadas pelo projeto, sendo que 18 mil só no ano de 2010.

Consta do projeto para o ano de 2011, A Escolinha Móvel, levada aos bairros, eventos e associações de moradores, que visa atingir crianças de 4 a 11 anos. As tarefas principais são; dar continuidade às palestras em escolas e empresas, criação de um concurso de frases, que envolve estudantes, pais e

professores, uma das propostas é que a frase vencedora seja na verdade um conselho no sentido de respeito ao trânsito.

O atual Secretário Municipal de Segurança Pública, Márcio Patussi, elogiou o trabalho desenvolvido pelo grupo afirmando que eles não apenas fiscalizam, na prática promovem a educação no trânsito.

Evandro Sehn, especialista em trânsito e representante da empresa Kopp, disse estar satisfeito com a parceria com a prefeitura, pela oportunidade de desenvolver atividades de educação no trânsito. Passo Fundo está recebendo o projeto piloto da empresa, uma vez que é a primeira a receber a minicidade. “Queremos dar às crianças a oportunidade de terem um trânsito mais seguro,” projetou.

4.1.4 Projeto Circulando Cidadania

O Projeto Circulando Cidadania, Mobilidade Urbana e Educação para o Trânsito é coordenado pela Vice Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários da Universidade de Passo Fundo, juntamente com diversas organizações da sociedade Civil, Poder Público Municipal e Estadual e Setor Empresarial, para propor contribuições ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana. Fazem partes das atividades das ações intersetoriais: a Guarda Municipal do Trânsito, a Coordenadoria Regional de Saúde/RS, a Fundação Thiago Gonzaga e a Brigada Militar e as Secretarias do Planejamento, Saúde, Educação, Segurança, Transporte e Serviços Gerais, que participam de discussões, contribuem para a integração público-privada, e asseguram aos cidadãos Passofundenses o exercício do senso de responsabilidade na definição do desenvolvimento urbano desejado.

A série de encontros do Grupo de Estudos do Projeto Circulando Cidadania, Mobilidade Urbana e Educação para o Trânsito, “na perspectiva de uma cidade educadora e sustentável”, ocorre semanalmente, todas as quintas-feiras de manhã, em locais diversos, com a participação de professores, guardas municipais de trânsito, engenheiros, médicos, empresários, instrutores de trânsito, policiais rodoviários, ambientalistas, entre outros.

Segundo a vice-reitora de Extensão de Assuntos Comunitários da UPF, Lorena Consalter Geib, a Universidade de Passo Fundo de forma nenhuma poderia se omitir de uma discussão que envolve toda a comunidade e que vem causando preocupações e transtornos para os cidadãos, pois numa dimensão comunitária,

entende-se que todos precisam estar juntos com a comunidade, pensando numa articulação de ações para a mobilidade urbana.

No dia 22 de setembro de 2011, dia Nacional do Trânsito, ocorreu em Passo Fundo o Seminário da Mobilidade Urbana, Educação para o Trânsito na Perspectiva de uma Cidade Educadora e Sustentável, que resultou contribuições divididas em cinco eixos temáticos:

Eixo I: Direito à cidade, participação e controle social das políticas de mobilidade urbana;

Eixo II: Infraestrutura viária, circulação não motorizada e acessibilidade;

Eixo III: Trânsito e meio ambiente na perspectiva de uma cidade educadora e sustentável;

Eixo IV: Educação para o trânsito na perspectiva de uma cidade educadora e sustentável;

Eixo V: Transporte coletivo urbano e circulação motorizada.

4.2 Trânsito

Conforme os dados divulgados pelo Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam), Passo Fundo possuía em janeiro de 2009, 76.889 veículos. Quatro meses depois, os números cresceram, chegando a um total de 78.820 veículos. Foram 1.931 veículos a mais circulando pela cidade, de janeiro a maio, período da última pesquisa efetuada. Em outubro de 2009 o número de veículos em Passo Fundo seria de 80.751. É preciso ressaltar que estes são dados de veículos emplacados na cidade, sendo que muitos carros de municípios da região circulam diariamente em Passo Fundo. (DROPS, 2009, p. 30)

De acordo com os dados mais recentes, divulgados pelo Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, a frota de novos veículos emplacados em Passo Fundo aumenta numa média de 6 mil ao ano. No final de março de 2010 eram, no total, 84.243 (oitenta e quatro mil e duzentos e quarenta e três) veículos e, no final de março de 2011, chegaram a 91.092 veículos, (noventa e um mil e noventa e dois) (DEANATRAN, 2011)

De maio de 2009 a março de 2010 a diferença de veículos chegou a 5.423 (cinco mil, quatrocentos e vinte e três). De março de 2010 a março de 2011 a diferença foi de 6.849 (seis mil, oitocentos e quarenta e nove).

Este aumento, porém, não se estende ao número de veículos rodando na cidade, já que muitos são emplacados aqui, mas encontram-se fora, assim como, há veículos de outros municípios rodando por aqui.

Os números atuais alcançaram o seguinte índice: - automóveis: 58 mil e 800, que corresponde a quase 60% da frota total; - motocicletas, somam 13 mil 475 e representam cerca de 20% do total da frota; - caminhonetes, com 6 mil e 570 e - caminhões, com 3 mil e 81. Todos emplacados em Passo Fundo.

4.2.1 Saturação das vias de trânsito da cidade

4.2.1.1 Saturação das vias pelo fluxo de carros

Com o rápido crescimento da cidade de Passo Fundo nos últimos anos, trafegar está cada dia mais difícil, pois se estima que mais de 100 mil veículos transitam diariamente, principalmente pelas vias centrais, o que acaba gerando pontos conflito e congestionamentos. Por isso, conforme dados da Secretaria Municipal de Segurança Pública, os cruzamentos da Avenida Brasil com as Ruas Coronel Chicuta, Sete de Setembro e Bento Gonçalves registram a maior incidência de multas, ocasionadas por veículos que param sobre a faixa de pedestres.

Com o movimento, muitos condutores chegam demorar mais de 20 minutos para atravessar o centro, principalmente em dias de chuva.

4.2.1.2 Saturação das vias pelo fluxo de ônibus de transporte coletivo

A quantidade de ônibus coletivos em Passo Fundo apresentados por empresas x linhas que trafegam para atender os passageiros:

- Coleurb – 20 (vinte) linhas com 103 (centro e três) ônibus.
- Transpasso – 03 (três) linhas com 13 (treze) ônibus.
- Codepas – 14 (quatorze) linhas com 31 (trinta e um) e mais 5 (cinco) reservas, somam 36 (trinta e seis) ônibus.
- Taxis – 38 (trinta e oito) pontos 124 (cento e vinte e quatro) veículos.

Abrigos ou “parada de ônibus” da Cidade de Passo Fundo somam 1.500 (um mil e quinhentos) com um déficit de 300 (trezentos), pois o maior problema enfrentado é a depredação e a falta de bancos e lixeiras.

4.2.1.2.1 Planos das Empresas de Transportes Coletivos Urbano

4.2.1.2.1.1 Empresa Coleurb – Coletivo Urbano Ltda.

A Empresa Coleurb tem o projeto economizar, para a medição da quantidade de monóxido de carbono emitido pelos veículos, após a quarta aferição em 2010 foram aprovados 100%(cem por cento) da frota.

Tal empresa tem 589 funcionários, 24 (vinte e quatro) Linhas de ônibus e 103 (cento e três) carros abrangendo 67% do transporte coletivo na cidade.

Transporta 40.000 (quarenta mil) passageiros diariamente. Ofertando aos clientes: 4 (quatro) micro-ônibus adaptados com elevadores para cadeirantes desde 2002 e se necessário o mesmo altera a rota para o deslocamento dos passageiros em questão. Tem um (1) ônibus adaptado por linha; treinamento de pessoal, direção defensiva e direção econômica. Performance voltada para o meio ambiente. Reparelhamento e reciclagem de materiais, ex. filtros de ar. Consumo de biodiesel em toda frota. Posto de combustível ecológico.

Projetos para o futuro: Bilhetagem eletrônica, pista preferencial destinada ao transporte coletivo que seria da Rua Coronel Miranda até a Rua Ângelo Preto. No entanto, serão 188 (cento e oitenta e oito) vagas a menos no estacionamento entre o Bairros Petrópolis a Boqueirão e 183 (cento e oitenta e três) entre os Bairros Boqueirão até o Petrópolis.

Benefícios apresentados pela empresa:

Aumento da velocidade operacional; Redução de conflitos ônibus/veículos;
Aumento da fluidez, tanto de veículos como de ônibus nas faixas laterais;
Redução do custo operacional, pois o deslocamento será uniforme;
Aumento da segurança do pedestre.

4.2.1.2.1.2 Empresa Transpasso – Transporte Coletivo Ltda.

A Empresa Transpasso possui um ônibus adaptado em cada linha, isto faz parte do Projeto NUPA – Núcleo de Políticas Públicas Sociais de Acessibilidade.

As maiores dificuldades são:

- Nas paradas de ônibus para pegar os cadeirantes;
- De cumprir horários dos itinerários nos momentos de intenso pico do trânsito.

As sugestões apontadas:

- Adaptação das calçadas e paradas de ônibus para cadeirantes, bem como a poda de árvores que atrapalham o deslocamento dos mesmos;
- Retirada de todos os ônibus de outras localidades que circulam no centro e dos caminhões de mudança e sincronização das sinaleiras.

4.2.1.2.1.3 Empresa Codepas - Companhia de Desenvolvimento de Passo Fundo

A Companhia de Desenvolvimento de Passo Fundo - Codepas é uma empresa pública de direito privado, instituída pelo Município de Passo Fundo mediante autorização de lei específica, Lei Municipal nº 2115/1984, e demais legislações complementares. Além de ser regida pela legislação societária das sociedades anônimas e por ordem constitucional também pode realizar supletivamente atividades específicas da iniciativa privada.

A companhia mantém estudo de um projeto para a viabilidade do aumento das linhas diárias. Isso é Passo Fundo, melhor a cada dia.

Deixou de ser uma divisão de transportes da antiga Secretaria Municipal de Serviços Urbanos e, em 1989, adquiriu os primeiros ônibus para transporte coletivo urbano.

A estrutura organizacional tem na Assembleia Geral o órgão superior, representada pelo Prefeito Municipal e, como órgãos da administração: Conselho de Administração na forma consultiva e deliberativa; Diretoria com atribuições de gestão dos negócios e de orientação da política empresarial incentivando o desenvolvimento econômico e social; e como órgão autônomo o Conselho Fiscal.

Possui uma frota de 36 (trinta e seis) ônibus, sendo 21 (vinte e um) ônibus para transporte urbano que é utilizado no circuito de 9 (nove) linhas diárias, 5 (cinco) veículos reserva e 10 (dez) veículos locados para o transporte escolar e de crianças através da Secretaria de Educação e Secretaria da Criança e Ação Social. Faz parte dessa frota 10 (dez) novos ônibus adquiridos em 2006.

Para atendimento e manutenção possui oficina própria, pátio de lavagem e posto de combustível BR.

4.2.1.3 Saturação das Vias pelo fluxo de pedestres

Passo Fundo é uma cidade que tem em torno de 195 mil habitantes, conforme IBGE 2010, porém ressalta-se que muita gente que mora nesta cidade para estudar ou tratar da saúde não está nestes números, o que soma uma população ainda maior e por ter em circulação, em torno de 100.000 veículos, ou seja, cerca de um automóvel para cada dois habitantes.

4.2.2 Principais Faixas de Pedestres

Travessias de pedestres sem sinais de trânsito também são comuns. Neste caso, a lei de trânsito geralmente determina que o pedestre tem o direito de passagem ao atravessar, e que os veículos devem parar quando um pedestre atravessa a via na faixa própria. O quanto isto é respeitado varia muito de acordo com o país e a cultura de trânsito local.

Em Passo Fundo há cinco locais mais difíceis para atravessar na faixa, são considerados os locais críticos para travessia, motivo de reclamações por muitos pedestres, as faixas de segurança acabam se tornando inúteis em muitos lugares da cidade.

4.2.2.1 Ruas Benjamin Constant e Morom

Há uma subida íngreme próximo ao cruzamento das vias o que dificulta a visibilidade dos carros que sobem. Em horário de muito movimento, é possível observar a imprudência dos motoristas ao desrespeitarem a sinalização. Porém, não foi efetuada nenhuma retificação por ser uma via de acentuado “active” e grande circulação de caminhões, por isso torna-se inviável a instalação de um semáforo no local.

4.2.2.2 Ruas General Osório e General Netto

Também não há semáforo no cruzamento, o que causa dificuldades para os pedestres e condutores. E não há previsão de instalação de um semáforo, mas tudo depende de uma análise mais aprofundada do fluxo de veículos por hora que por ali circulam.

4.2.2.3 Avenida Brasil em direção ao Centro

O próprio chefe do Núcleo dos Agentes Fiscais de Trânsito, Cristiano Novello, reconhece que o local é um dos mais críticos para a travessia. Em horário de movimento, muitos pedestres se misturam aos veículos. Por ter um ponto de ônibus próximo à faixa e o comércio ser intenso, é comum presenciar os mesmos parados em cima desta, fazendo com que o pedestre use uma rota alternativa para chegar ao outro lado da via.

4.2.2.4 Avenida 7 de Setembro em direção à Rua Morom

A esquina próxima ao Shopping Bella Cittá também é um ponto crítico, é muito comum os pedestres terem dificuldades para atravessar sobre a faixa. Como essa fica justamente na esquina, há junções com outras saídas, havendo carros saindo de três lugares diferentes. Não existe, até o momento, planejamento para a instalação de um semáforo nesse ponto. Também nesse trecho, foram flagrados vários casos de pedestres atravessando fora da faixa de segurança.

4.2.2.5 Ruas Fagundes dos Reis e Independência

Os pedestres ao tentar atravessar nesse trecho encontravam dificuldades, pois além dos motoristas não respeitarem a faixa de segurança, não há semáforo no local, para o controle de tráfego. Pois como o fluxo de veículos na Rua Morom é intenso, quem busca chegar ao outro lado da rua, necessita driblar os carros que surgem dos dois lados.

4.2.3 Os cruzamentos da Cidade

Os cruzamentos da cidade e suas influências diretas na qualidade do escoamento do tráfego das vias em geral merecem destaque. Muitos cruzamentos geram impaciência à passagem dos veículos, seja por fatores geométricos e de topografia, e mais comumente quando os volumes de tráfego atingem níveis onde começa a haver a “disputa” do espaço comum, na chamada área de conflito do cruzamento.

A utilização normal das vias pelo tráfego é o leito viário, destinado aos veículos e os passeios ou calçadas para os pedestres. Porém, alguns fatores podem levar a se alterar essas regras.

Lista dos Cruzamentos de Passo Fundo (PRODIN, 2010, p. 246):

- Rua Fagundes dos Reis x Av. Brasil
- Rua Benjamin Constant x Av. Brasil
- Rua Cel. Chicuta x Av. Brasil
- Av. Sete de Setembro x Av. Brasil
- Rua Teixeira Soares x Av. Brasil
- Rua Bento Gonçalves x Rua Morom
- Rua Cel. Chicuta x Rua Gal. Osório
- Rua Uruguai x Rua Teixeira Soares
- Rua Teixeira Soares x Rua Paissandu

- Rua Fagundes dos Reis x Rua Paissandu
- Rua Fagundes dos Reis x Rua Independência
- Rua Uruguai x Rua Coronel Chicuta
- Av. Sete de Setembro x Rua Paissandu
- Rua Teixeira Soares x Av. Sete de Setembro x Rua Cap. Geraldo Magela
- Av. Brasil x Rua Saldanha Marinho
- Rua Benjamin Constant x Rua Independência
- Rua Bento Gonçalves x Rua Gal. Osório
- Rua Cel. Pelegriani x Rua Gal. Prestes Guimarães
- Rua Duque de Caxias x Rua Cel. Pelegriani
- Av. Presidente Vargas x Rua Duque de Caxias
- Rua Cel. Chicuta x Av. Sete de Setembro
- Av. Presidente Vargas x Rua Gal. Prestes Guimarães
- Av. Presidente Vargas x Av. Aspirante Jenner
- Av. Presidente Vargas x Rua Gal. Daltro Filho
- Rua Teixeira Soares X Rua Eduardo de Brito
- Rua Eduardo de Brito x Av. Sete de Setembro
- Rua Erexim x Av. Moacir da Motta Fortes
- Rua Candelária x Rua Palmeira x Av. Moacir da Motta Fortes
- Rua Uruguai x Av. Sete de Setembro
- Av. Presidente Vargas x Av. Scarpellini Ghezzi
- Rua Benjamin Constant x Rua Paissandu
- Rua Benjamin Constant x Rua Uruguai
- Rua Uruguai x Rua Fagundes dos Reis
- Rua Erexim x Av. Sete de Setembro
- Rua Cel. Chicuta x Rua Independência
- Av. Presidente Vargas x Rua Cap. Eleutério x Av. Sete de Setembro
- Av. Presidente Vargas x Rua Pe. Valentin
- Rua Duque de Caxias x Rua Sen. Pinheiro
- Rua Duque de Caxias x Rua José Bonifácio
- Av. Presidente Vargas x Rua Francisco Alves
- Av. Brasil x Rua Bento Gonçalves
- Av. Sete de Setembro x Rua Gal. Osório
- Av. Brasil x Rua Ângelo Preto

4.2.4 Sinalização do Trânsito

Em Passo Fundo o sistema viário está estruturado em forma radial, tendo como eixos principais a Avenida Brasil e Presidente Vargas, porém o intenso tráfego de pessoas e veículos que cruzam a região central levou à saturação das vias existentes, gerando constantes congestionamentos e comprometimento da fluidez na Avenida Brasil.

Conforme estudo elaborado por pesquisadores da UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), em parceria com a UPF (Universidade de Passo Fundo), foi identificado que 70% dos veículos não possuem origem, tampouco tem como destino o centro da cidade, mesmo assim utilizam as principais avenidas, por que tem poucas alternativas de rotas que ligam as regiões.

E após, pesquisa feita pelos Agentes Fiscais de Trânsito para verificar os lugares de maior dificuldade de mobilidade urbana, tais locais foram ajustados de acordo com o maior fluxo de veículos, ressaltando que os lugares mais problemáticos são justamente onde não existem semáforos. E onde existe esse recurso, é apenas uma questão de falta de respeito à sinalização, por parte dos cidadãos, tanto motoristas quanto pedestres. Já se sabe que só se cria uma cultura de obedecer às regras de trânsito, quando se insiati muito no assunto.

4.2.5 Cidade Sustentável

Em Passo Fundo está sendo Implantada a Agenda 21 Local, que por meio do Passo a Passo da Agenda 21, tem por finalidade criar o Plano de Desenvolvimento Sustentável do Município de Passo Fundo, que busca transformar o município num modelo para outros, transformando-a numa cidade sustentável e que tem como um dos problemas do desenvolvimento urbano a mobilidade urbana.

Sendo que a Agenda 21 Local pode ser definida como um instrumento de planejamento para a construção de sociedades sustentáveis, visando melhorar a qualidade de vida de toda a população, sem comprometer as gerações futuras, tornando os municípios e localidades mais humanas e saudáveis.

4.3 Alterações implantadas no Trânsito

4.3.1 Criação da Secretaria Municipal de Segurança Pública

A Secretaria Municipal de Segurança Pública de Passo Fundo teve a sua formatação ainda no ano de 2008 quando o prefeito Airton Dipp encaminhou pela

primeira vez à Câmara Municipal de Vereadores o Projeto, desde então houve várias discussões, momentos de debates onde a sociedade e os vereadores puderam discutir, avaliar e colocar sua posição, em relação à criação da referida Secretaria. Nomeado como Secretário Municipal de Segurança Pública, Márcio Patussi, que até então era Auditor Geral do Município.

A nova secretaria se desmembrou da Secretaria de Transporte, Mobilidade Urbana e Segurança (STMUS), que anteriormente era quem tratava dos problemas no trânsito. Com a desarticulação, ficaram duas secretarias: Secretaria Municipal de Segurança Pública e Secretaria Municipal de Transporte e Serviços Gerais.

Conforme Portal da Prefeitura Municipal de Passo Fundo (2011), a Secretaria Municipal de Segurança Pública foi criada através da Lei Complementar nº 262/2010, e tem por objetivo estimular e colaborar como parte de ação conjunta com o Poder Judiciário, Ministério Público, Polícias Civil e Militar, DETRAN/RS, Polícias Federal e Rodoviária Federal, Exército Brasileiro e demais entidades, que tenham atividades relacionadas com a segurança pública, bem como desenvolver e implantar políticas que promovam a proteção ao cidadão, articulando e integrando os organismos governamentais e a sociedade, visando organizar e ampliar a capacidade de defesa da população.

O desmembramento serviu como meio de otimizar os trabalhos, e para que os projetos de segurança possam ser desenvolvidos de forma mais eficiente e conseqüentemente, garantindo mais recursos para essa área.

A Secretaria de Segurança Pública, conforme Portal da Prefeitura Municipal de Passo Fundo (2011) cuida dos setores da Administração e Planejamento, da Coordenadoria de Monitoramento e Vigilância Eletrônica e da Coordenadoria de Trânsito, conforme anexo, apêndice A.

4.3.1.1 Administração e Planejamento

A administração é o órgão responsável pelo controle de frequência (assiduidade e pontualidade) dos servidores com a elaboração da efetividade mensal; elaboração do registro e acompanhamento de férias, licenças e outras situações funcionais; recebimento, controle interno e expedição dos processos internos e administrativos; elaboração de requisições de materiais, serviços, equipamentos e o conseqüente empenho com o anexo do documento fiscal respectivo, bem como o registro de entrada de materiais e equipamentos adquiridos

para controle da demanda e conservação dos mesmos; apoio administrativo às demais coordenadorias e núcleos da secretaria; controle da eficiência e eficácia de todos os órgãos da secretaria, e de todos os processos e procedimentos administrativos; controle da execução orçamentária da secretaria; correspondência oficial e demais serviços da secretaria; orientar e auxiliar os respectivos núcleos na execução das competências atribuídas. (PMPF, 2011)

4.3.1.2 Coordenadoria de Monitoramento e Vigilância Eletrônica

É o órgão que zela pelo patrimônio público municipal; coordena em conjunto com outros órgãos públicos o monitoramento de câmeras instaladas nas vias públicas do Município; implementa ações de segurança Pública no que compete ao Município; orienta e auxilia os respectivos Núcleos na execução das competências atribuídas. (PMPF, 2011)

Estrutura desta Coordenadoria:

- a) Núcleo de Vigilância
- b) Núcleo de Monitoramento Eletrônico

4.3.1.3 Coordenadoria de Trânsito

É o órgão que regula, controla e fiscaliza o transporte coletivo urbano; autoriza normas ou ampliação de linhas; fiscaliza o transporte escolar e de táxi; fiscalização do trânsito; coordenação da educação para o trânsito; elaboração de projetos de engenharia de tráfego e trânsito; fiscalização do uso e condições de passeios públicos; orienta e auxilia os respectivos Núcleos na execução das competências atribuídas. (PMPF, 2011)

Estrutura desta Coordenadoria:

- a) Núcleo de Agentes Fiscais
- b) Núcleo de Engenharia
- c) Núcleo de Educação

4.3.2 Tecnologia no Trânsito

A Prefeitura Municipal de Passo Fundo instalou 19 pontos de lombadas eletrônicas e 22 novas sinaléticas, visando à segurança dos motoristas e pedestres, além, é claro, de acompanhar a modernidade. Os Semáforos já tinham quase 50 anos e necessitavam constantemente de reparação.

Esses equipamentos começaram a ser instalados logo após serem identificados os pontos de conflito. Isso tudo foi feito através de um estudo realizado em 2006 pela Prefeitura Municipal, Universidade de Passo Fundo e o Núcleo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

Um dos ex-secretários da antiga Secretaria de Transporte, Mobilidade Urbana e Segurança (STMUS), Adelar Aguiar, destaca: “Era preciso ter fiscalização, pois antes, quando o motorista infrator cometia alguma infração ele só era multado se algum fiscal de trânsito visse, caso contrário não. Hoje ele não escapa mais das infrações”.

Segundo Adelar Aguiar, quem fez a opção de instalação dos equipamentos nesses locais foi um outro Ex-Secretário, José Eurides de Moraes, da Secretaria de Transporte, Mobilidade Urbana e Segurança. Aguiar (2009) disse que ambos os secretários, tinham optado, dentro de um plano de trabalho, de ir colocando setores em funcionamento, ou seja, colocariam todos os equipamentos em um determinado local da cidade, e após ser feita a vistoria do Inmetro, estes entrariam em funcionamento, e assim, sucessivamente. Mas por uma intervenção do Ministério Público, isso não pode ser feito, porque para eles, todos deveriam entrar em funcionamento em um único momento. Então, mesmo prontos, por conta desta interpretação do Ministério Público foi preciso aguardar.

Descreve-se parte importante do contrato celebrado entre o Município de Passo Fundo e a Empresa Eliseu Kopp & Cia Ltda, em agosto de 2008, conforme consta no Portal da Prefeitura Municipal de Passo Fundo:

O MUNICÍPIO de PASSO FUNDO, neste ato representado por seu Prefeito, Sr. Airton Lângaro Dipp, doravante denominado **MUNICÍPIO** e a empresa **ELISEU KOPP & CIA LTDA**, estabelecida à rua Ernesto Wild, nº. 2200, Distrito Industrial, CNPJ nº. 93.315.190/0001-17, pelo seu representante infra-assinado, doravante denominada **CONTRATADA**, considerando o resultado da **CONCORRÊNCIA PÚBLICA nº 002/2008**, conforme consta do processo administrativo próprio nº 2 2008/01575-0, firmam o presente contrato, obedecidas as disposições da lei nº 8.666/93, suas alterações posteriores, e ainda a Lei Municipal nº 3.921 e as condições seguintes:

1.0 - CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO

1.1 – É objeto do presente contrato o **fornecimento, instalação, gerenciamento e manutenção de sistema integrado de medição de velocidade, dispositivo registrador de imagens, contra o cometimento de infração no avanço de sinal, excesso de velocidade e parada sobre a faixa de pedestre, e registro de imagens de veículos automotores, semáforo temporizado, complementados por dispositivos de comunicação visual**, na forma dos anexos e pelas demais condições fixadas no edital **CONCORRENCIA PÚBLICA nº 002/2008**, os quais

integram este, independente de transcrição, por serem de pleno conhecimento das partes;

1.1.2 - O objeto licitado prevê a prestação de serviços, instalação, conservação, apoio técnico, aferição e manutenção de todos os equipamentos do sistema, que deverão funcionar durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, ininterruptamente. Em síntese, o objeto é composto de:

a) Lombada Eletrônica: aparelho medidor de velocidade automático, fixo, dotado de dispositivo registrador de imagem e dispositivo indicador de velocidade, em 24 (vinte e quatro) locais; b) Equipamento registrador de imagens: contra o cometimento de infração no avanço de sinal, excesso de velocidade e parada sobre a faixa de pedestre; c) Conjunto Semafórico: composto do Grupo semafórico principal de Led's com equipamento registrador de imagens contra o cometimento de infração no avanço de sinal, excesso de velocidade e parada sobre a faixa de pedestre, em 19 (dezenove) locais; d) Central de Controle: composto de programa de computador para gerenciamento de informações e bancos de dados, computadores dos tipos servidores de dados, servidores de aplicativos, servidores de Internet e estações de trabalho, e ainda, toda a infraestrutura de conectividade, de segurança de rede, de cópias de segurança (backup), de controle de acesso de usuários, de softwares e outras necessárias a efetiva operação e processamento do Sistema de Fiscalização Eletrônica; e) demais recursos e instalações necessários para o bom desenvolvimento dos serviços. (PMPF, 2011)

A Resolução nº001/2009, de outubro de 2009 já com as alterações da Resolução 002/2010 de junho de 2010, traz o seguinte enunciado:

RESOLUÇÃO Nº001/2009 (com a alteração da res. 002/2010).

Dispõe sobre o procedimento a ser adotado pelos Agentes Fiscais de Trânsito no processo de recebimento, inclusão e arquivamento dos Autos de Infrações Eletrônicas do Município de Passo Fundo, gerados pelos equipamentos da contratada Eliseu Kopp & Cia LTDA, bem como a autorização de eventos que passe por locais com fiscalização eletrônica. A Autoridade de Trânsito do Município de Passo Fundo conforme Portaria Nº225/09, e Lei Orgânica do Município de Passo Fundo de 03/04/1990, usando da competência que lhe confere o art.24, incisos I, II e III da Lei 9.503 de 23.09.1997, estabelece as diretrizes de trabalho nas inclusões de Autos de Infrações Eletrônicas. (PMPF, 2011)

Destaca-se o artigo do Código de Trânsito Brasileiro mencionado na Resolução 001/2009 com as alterações da Resolução 002/2010:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

A Resolução nº 003/2010, de julho de 2010 apresenta o seguinte enunciado:

RESOLUÇÃO Nº003/2010.

Dispõe sobre o horário de funcionamento dos semáforos com controladores de avanço dos Autos de Infrações Eletrônicos do Município de Passo Fundo, gerados pelos equipamentos da contratada Eliseu Kopp & Cia LTDA. Considerando a atual circunstância da segurança pública, visando à incolumidade dos usuários das vias. RESOLVE: **Art. 1º** - Os semáforos com controladores eletrônicos terão seu funcionamento de controle de avanço de sinal e parada sobre a faixa limitado da seguinte forma: **I – da 00 hora e 00 minuto às 5 horas 59 minutos e 59 segundos ficará em amarelo piscante**, controlando somente o Art. 218 do CTB e seus incisos. **II– das 06 horas e 00 minuto às 23horas 59 minutos e 59 segundos, controlará infrações dos Art. 208, Art. 183 e Art. 218 do CTB e seus incisos;** (PMPF, 2011) (grifo nosso)

Destacam-se os artigos do Código de Trânsito Brasileiro mencionados na Resolução 003/2010:

Art. 183. Parar o veículo sobre a faixa de pedestres na mudança de sinal luminoso: Infração - média; Penalidade - multa.

...

Art. 208. Avançar o sinal vermelho do semáforo ou o de parada obrigatória: Infração - gravíssima; Penalidade - multa.

...

Art. 218. Transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, medida por instrumento ou equipamento hábil, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias:

I - quando a velocidade for superior à máxima em até 20% (vinte por cento): Infração – média; Penalidade - multa;

II - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 20% (vinte por cento) até 50% (cinquenta por cento): Infração - grave; Penalidade - multa;

III - quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento): Infração - gravíssima; Penalidade - multa [3 (três) vezes], suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação

4.3.2.1 Lombadas Eletrônicas e Semáforos

Todas as lombadas eletrônicas da cidade de Passo Fundo passaram a operar em janeiro de 2011 com o novo limite de velocidade: 50 km/h. Na avaliação do chefe do Executivo Municipal, os três meses em que os aparelhos operaram: outubro, novembro e dezembro de 2010, tendo como limite 40 km/h serviram para mostrar que o principal objetivo do projeto é melhorar a fluidez do tráfego nas principais avenidas da cidade, o que não havia sido atingido.

Locais de instalação das lombadas eletrônicas, conforme Secretaria Municipal de Segurança Pública (2010, p.1).

- 038 039 040 041 Av. Brasil - Escola Fagundes dos Reis – Vel 50Km/h
- 042 043 044 045 Av. Brasil - Colégio I.E.– Vel 50Km/h
- 046 047 048 049 Av. Brasil - Posto Ipiranga.– Vel 50Km/h
- 050 051 052 053 Av. Brasil Oeste frente Renault – Vel 50Km/h
- 054 055 Av. Brasil Leste entre o posto Latina e a Universidade Anglo Americana – Vel 50Km/h
- 056 057 Av. Brasil Leste em frente ao corpo de bombeiros – Vel 50Km/h
- 058 059 060 061 Av. Brasil Leste em frente à Macopan – Vel 50Km/h
- 062 063 064 065 Av. Brasil Caravela – Vel 50Km/h
- 066 067 068 069 Rua sete de Setembro – Vel 50Km/h
- 070 071 Rua Capitão Araújo – Vel 50Km/h
- 109 110 111 112 Av. Pres.Vargas – Vel 50Km/h
- 113 114 115 116 Av. Pres.Vargas – Vel 50Km/h
- 117 118 119 120 Av. Pres.Vargas – Vel 50Km/h
- 121 122 123 124 Av. Pres.Vargas – Vel 50Km/h
- 129 130 131 132 Rua Teixeira Soares – Vel 50Km/h
- 133 134 Rua Moacir da Motta Fortes – Vel 50Km/h
- 137 138 139 140 Av. Pres.Vargas – Escola Cecy Leite Costa – Vel 50Km/h

A medida vale também para as sinaleiras eletrônicas (semáforos) das ruas coletoras, onde o novo limite também foi ampliado para 50km/h. Aquelas sinaleiras que tinham limite de 60km/h permanecem sem alteração sendo no total 19 (dezenove) vias que estão adequadas à nova sinalização.

Mesmo com a ampliação do limite de velocidade permitido, continua valendo a tolerância em cada um dos equipamentos. Onde o limite é 50km/h, o condutor pode passar sem ser multado com velocidade de até 57km/h. Onde o limite é 60km/h a tolerância vai até 67km/h. Vale lembrar que mesmo depois da meia-noite, quando as sinaleiras começam a operar no sistema amarelo piscante, a velocidade continua sendo medida e o motorista flagrado em excesso estará cometendo infração.

Locais de instalação dos semáforos, conforme Secretaria Municipal de Segurança Pública, (2010, p.2)

- 001 002 003 004 005 006 007 Av. Brasil Centro x Av. Benjamim Constant

- 008 009 010 011 012 013 014 Av. Brasil Centro x Rua Fagundes dos Reis
- 015 016 017 018 019 Av. Brasil Oeste x Rua Bento Gonçalves
- 020 021 022 023 024 025 026 Av. Brasil Oeste x Rua Coronel Chicuta
- 027 028 029 030 031 032 033 Av. Brasil Oeste x Av. Sete de Setembro
- 034 035 036 037 Rua Teixeira Soares x Av. Brasil
- 072 073 074 075 076 077 Rua General Netto x Rua Moron
- 078 079 080 081 175 Rua Coronel Chicuta X Rua Independência
- 082 083 084 085 086 Rua Morom X Rua Cel. Chicuta
- 087 088 089 090 091 092 Rua General Osório X Rua Cel. Chicuta
- 093 094 095 Rua Bento Gonçalves x Rua Moron
- 096 097 098 099 Rua Uruguai x Rua Teixeira Soares
- 100 101 102 103 Rua Paissandu x Rua Teixeira Soares
- 104 105 106 107 108 Rua Paissandu X Rua sete de Setembro
- 141 142 143 144 Rua Av. Brasil X Olavo Bilac
- 146 147 148 149 150 Rua Paissandu x Rua Fagundes dos Reis
- 151 152 153 154 155 Rua Independência X Rua Fagundes dos Reis
- 176 177 Av. Brasil X Ângelo Preto
- 159 160 161 162 Rua Uruguai x Rua Coronel Chicuta

Ressaltando que a velocidade é de 60Km/h na Avenida Brasil e 50Km/h nas vias perpendiculares e demais cruzamentos, na Avenida Sete de Setembro com a Rua Paissandu 60Km/h e na Avenida Sete de Setembro com Avenida Brasil 60Km/h.

Desde que a Empresa Kip, que mantém os equipamentos controladores de velocidade, e o Inmetro, iniciaram as mudanças, é visível a melhoria no fluxo de veículos. As filas de carros que se formaram próximo aos equipamentos aos poucos vão diminuindo, assim como os engarrafamentos.

4.3.2.2 Investigação da Força Tarefa

Foi divulgado em julho de 2011 resultados do trabalho da Força Tarefa criada pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul para investigar possíveis irregularidades na contratação de equipamentos eletrônicos de fiscalização de trânsito da Empresa Kopp pelo município de Passo Fundo.

O Departamento Estadual de Estradas e Rodagens – DAER, não apontou nenhum envolvimento da Empresa Kopp, que tem contrato com a Prefeitura de

Passo Fundo, em supostas negociações irregulares. A mesma razão que levou o Governo do Estado a criar a Força Tarefa, levou a Câmara Municipal a abrir uma Comissão Parlamentar de Inquérito - CPI para investigar as possíveis irregularidades

Quanto ao funcionamento do sistema em Passo Fundo, o dirigente da Kopp, Marinho Stangler, afirma que os importantes apontamentos feitos pelo Tribunal de Contas foram atendidos, com a instalação do sistema on-line de transmissão de informações sobre multas direto para o órgão responsável pelo trânsito.

4.3.3 Remoção de canteiros para adequação do Trânsito

Novas alterações no trânsito do município de Passo Fundo que visam melhorar a fluidez, eliminando os pontos de congestionamento estão sendo feitas desde junho de 2011, todos os esforços são empregados para melhorar a trafegabilidade, pois com um fluxo diário de cem mil veículos, os congestionamentos nos horários de pico e em alguns pontos da cidade são praticamente inevitáveis.

No cruzamento da Avenida Brasil com Teixeira Soares parte do canteiro central foi removido, possibilitando que os veículos atravessem a Avenida mais rapidamente, dobrando o tempo de passagem. Nenhuma árvore do canteiro foi retirada do local, para evitar o impacto ambiental.

Parte do canteiro da Avenida Brasil com Marcelino Ramos também foi removido, para possibilitar o ingresso mais fácil de veículos, evitando congestionamentos na Avenida Brasil.

Na Rua Silva Jardim, entre Avenida Brasil e a Rua Moron, foi ajustado para ter mão dupla.

Ainda faltam as obras com o asfaltamento das Ruas Coronel Miranda e Rua Mascarenhas, que farão parte de um binário. A Rua Mascarenhas terá mão única no sentido Avenida Brasil - Vila Luíza e a Rua Coronel Miranda terá mão única no sentido Vila Luíza - Avenida Brasil. A Rua XV de Novembro, entre a Rua General Osório e a Rua Benedita Acauã terá sentido único.

4.3.4 Modificações feitas nas Avenidas Presidente Vargas e Sete de Setembro

A Prefeitura Municipal de Passo Fundo colocou em prática algumas alterações previamente anunciadas para o trânsito de veículos na cidade.

A população e comerciantes aprovam as mudanças das alterações na Avenida Sete de Setembro e Avenida Presidente Vargas:

- Na Sete de Setembro, entre a quadra da Rua Coronel Chicuta e a General Osório, os motoristas que vem do Bairro São Cristóvão, podem avançar uma quadra a mais e acessar a General Osório, na esquina do antigo Moinho, seguindo em direção ao Boqueirão. A alteração foi adotada como forma de dar maior fluxo à Coronel Chicuta e à General Osório, que ganhou uma nova sinaleira, no cruzamento com a Sete de Setembro.

Já na Presidente Vargas, um ponto que registrava inúmeros acidentes e engarrafamento significativo nos horários de movimento, era nas proximidades do DAER, esquina com a Rua Daltro Filho. Agora, os motoristas que trafegam pela Avenida Presidente Vargas, em ambos os sentidos, não podem mais realizar o retorno, naquele ponto.

Nos primeiros dias de alterações houve lentidão nos dois pontos, mas a Guarda Municipal de Trânsito esteve auxiliando os motoristas e garantindo o fluxo dos veículos. Hoje, a Avenida Sete de Setembro tem fluxo normal e está dentro das expectativas. Já o trecho modificado da Presidente Vargas, ainda não está como concluído.

4.4 Novas alterações que serão implantadas no Trânsito

4.4.1 Proibida circulação de caminhões pelo centro da cidade

Fica proibida a circulação de caminhões de médio e grande porte na área central da cidade de passo fundo, por meio de um Decreto Municipal nº 130/2000, a fiscalização não era realizada com frequência devido à falta de agentes, porém agora as empresas devem se adequar com caminhonetes de pequeno porte, uma vez que o trânsito de caminhões na área central será 100% proibido.

Pois os caminhões além de causarem problemas no trânsito, também danificam o asfalto das vias centrais.

4.4.2 Projeto do Anel Viário Central

O Projeto do Anel Viário Central é uma parceria da Prefeitura Municipal com o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), através do financiamento de quase US\$20 milhões, sendo US\$9,8 milhões do banco e mais o mesmo valor de contrapartida municipal.

Uma pesquisa realizada pela Prefeitura apontou que cerca de 70% das pessoas que transitam pelo centro de Passo Fundo não têm como destino a área

central. Por isso, a expectativa é de que com a conclusão das obras do anel viário e a conscientização das pessoas, o fluxo de automóveis na área central seja reduzido em até 50%.

O engenheiro da Prefeitura Gustavo Henrich foi o responsável pela apresentação das ações previstas para o projeto do novo anel viário central, deve começar ainda este ano e deve resultar em contribuições ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

O fundamento principal desse projeto, que foi realizado por uma empresa especializada, é desafogar os pontos críticos que tem na cidade, de congestionamento e concentração de veículos.

4.4.3 Sincronia dos semáforos

Com o rápido crescimento da cidade de Passo Fundo nos últimos anos, trafegar está a cada dia mais difícil, devido ao excessivo número de veículos transitando diariamente, principalmente pelas vias centrais, gerando pontos conflito e congestionamentos.

Outro projeto para a cidade é a modernização semafórica para que as sinaleiras estejam sincronizados independente de faltar energia no município e que elas possam ser controlados a distância, caso algum semáforo precise permanecer fechado em virtude de um acidente ou mais tempo aberto em razão do movimento intensificado de veículos.

Assim parte desses problemas deverá ser resolvido com a sincronia dos semáforos que deverá ser deve ser implantada até o final do ano de 2011, porém anteriormente a prefeitura deverá abrir uma licitação para compra dos equipamentos.

4.4.4 Empréstimo do Programa Pró-Transporte do Ministério das Cidades

A liberação do Governo Federal de um empréstimo de R\$31 (trinta e um milhões) para o município de Passo Fundo, através do Programa Pró-Transporte do Ministério das Cidades.

A verba do financiamento do Pró-Transporte está dividida para atender três pontos: R\$ 6 (seis) milhões para a melhoria e construção de abrigos em paradas de ônibus; R\$ 6(seis) milhões para o recapeamento de vias que fazem parte do trajeto

de coletivos urbano; e R\$ 19 (dezenove) milhões para a pavimentação de estradas de chão, onde também há circulação da rede de transporte coletivo.

O prazo para toda a tramitação estar concluída, inclusive a autorização legislativa é no início de setembro de 2011. A partir disso, o projeto finalizado é encaminhado a Caixa Econômica Federal e, posteriormente, para a Secretaria do Tesouro Nacional.

Segundo o Secretário de Planejamento e Vice-Prefeito, Rene Cecconello, um levantamento ainda está sendo feito sobre a distribuição das verbas, mas os valores se concretizarão nesta estimativa.

4.4.5 Manutenção das lombadas eletrônicas

A partir da Resolução 35/2011 do Conselho Estadual de Trânsito - CETRAN foi determinado aos municípios que possuem controladores de velocidade que o serviço, desde a coleta até a manutenção dos equipamentos, seja feito prioritariamente por servidores públicos concursados. Em Passo Fundo estava em vigor um aditivo, firmado ainda em 2009, prevendo que este trabalho ficaria a cargo da empresa Kopp que repassaria os dados a Prefeitura para inclusão no sistema do Detran.

De acordo com o Secretário de Segurança Pública, Márcio Patussi, já houve um acordo, este contrato extra já foi revogado, diminuindo o valor de repasse por imagem gerada à empresa. Por se tratar de um serviço especializado, agentes de trânsito acompanharam os técnicos da Kopp e realizaram um treinamento, num segundo momento os agentes também irão acompanhar a manutenção dos equipamentos, conforme prevê a resolução

5. RESULTADOS

5.1 Dados dos locais com maior número de infrações

A cada trinta dias a Secretaria de Mobilidade Urbana emite um relatório sobre as autuações do período. Entretanto, concluiu-se que ficaram abaixo da média nacional.

Os pontos com o maior número de infrações são os cruzamentos das ruas Morom e Bento Gonçalves, onde 34 motoristas foram autuados e na Rua Fagundes dos Reis esquina com a Independência com 144 multas.

Nas lombadas eletrônicas, o maior índice de infrações que foram registradas fica na Avenida Presidente Vargas, onde 136 motoristas excederam a velocidade nos dois sentidos da via.

Já a lombada eletrônica instalada na Avenida Brasil, em frente à Companhia Estadual de Silos e Armazéns - Cesa, registrou 55 veículos com excesso de velocidade. Assim, 79% das multas emitidas são de natureza média, 15% são graves e 5% se enquadram como gravíssimas.

O fluxo é de pouco mais de 144 mil veículos passando pelos equipamentos em todo o perímetro urbano de Passo Fundo com fiscalização eletrônica. Destes, 1,14% vai receber autuações por ter cometido alguma infração, equivalente a 1.651 autuações.

Porém há que se dizer que com a inovação das sinalizações, tem se reduzido gradativamente o número de infrações na cidade de Passo Fundo. De 18.000 multas aplicadas somente no primeiro mês de fiscalização efetiva pelos novos equipamentos (outubro de 2009), passou para uma média de 1.200 infrações mensais, números do primeiro ano da implantação dos mesmos.

5.2 Dados de motoristas multados no perímetro urbano

Resultado apresentado em julho de 2011, segundo um levantamento, até o momento 24 mil 814 motoristas já foram multados na cidade, destes 6 mil 923 foram multados através dos agentes fiscais e 17 mil 891 multados pelos fiscalizadores eletrônicos. Os números são superiores aos do ano de 2010, onde os fiscais multaram em todo o ano 7 mil e 400 motoristas. Se continuar assim até o final do ano de 2011, as autuações serão dobradas.

Um dos fatores que contribuíram para o aumento das multas foi a chegada de 15 novos agentes fiscais de trânsito que se formaram em 2010 e começaram a

trabalhar no início do ano de 2011, outro fator é o crescente aumento de carros nas ruas. A média de multas através dos aparelhos eletrônicos tem se mantido em 3 mil multas ao mês, considerada normal desde à implantação dos aparelhos em 2009.

Nos últimos dias a Guarda Municipal de Trânsito intensificou as operações de fiscalização no centro de Passo Fundo, onde foram constatados inúmeros carros com irregularidades. Esta ação será intensa ao longo dos próximos meses, impedindo a circulação de carros com documentação vencida.

A Empresa Kopp prestou algumas informações, desde que os equipamentos eletrônicos foram instalados na cidade, em outubro de 2009 até julho de 2011, foram registradas 406 milhões de passagens pelas 157 faixas em operação, deste total, menos de 1% dos veículos foram autuados e a média de fiscalização é de 5 milhões de veículos por semana.

Após a instalação das lombadas eletrônicas em Passo Fundo houve uma redução de 18% no número de acidentes. Segundo o Secretário de Segurança Pública, Márcio Patussi, o balanço geral do ano de 2010, foi muito positivo: “Houve a melhoria porque houve a diminuição das infrações, de modo que os motoristas e os pedestres começaram a observar e respeitar as proibições”.

5.3 Dados de acidentes de Trânsito

As estatísticas da Guarda Municipal de Trânsito em Passo Fundo dão conta que com uma postura enérgica e persistente por parte da sociedade, em conjunto com a fiscalização, pode proporcionar o bem-estar, a segurança e a integridade de todos no trânsito, alcançando o objetivo maior que é a proteção da vida.

Conforme Agentes Fiscais de Trânsito cada pessoa deve participar dessa redução adotando comportamentos diferentes dos que predominam atualmente. Os dados estatísticos, atualizados em julho de 2011 mostram os acidentes com danos materiais no perímetro urbano do município.

Com o grande fluxo de veículos, o número de acidentes em Passo Fundo também chama a atenção. De acordo com a Guarda Municipal de Trânsito, de janeiro a outubro de 2010 foram registrados 1.497 (um quatrocentos e noventa e sete) acidentes com danos materiais. Em 2011 houve um aumento de acidentes, ainda maior, comparado ao 1º semestre de 2010, de aproximadamente 15%, pois já foram registradas 1.180 (um mil cento e oitenta) ocorrências, 200 a mais que em 2010.

Porém há que se frisar que nos locais onde foram instaladas as lombadas eletrônicas em Passo Fundo houve uma redução de 18% no número de acidentes, de acordo com o balanço geral do ano de 2010, neste sentido o resultado foi muito positivo, houve a diminuição de acidentes e como consequência a diminuição das infrações, uma vez que os motoristas e pedestres começaram a observar e respeitar as proibições.

Sendo assim, desde a instalação das lombadas eletrônicas em 2009, foi considerável a redução da quantidade de multas recebidas pelos motoristas, o que indica que as pessoas estão mais adaptadas a trafegar na velocidade exigida, causando uma consequente redução no número de acidentes. Após a instalação dos equipamentos em 2009, houve mais de 38 mil multas no período de outubro à dezembro. Durante todo o ano de 2010 os números não chegaram a 42 mil. Ou seja, se em três meses teve 38 mil multas e em 12 meses 42 mil, percebe-se claramente a diminuição de multas, assim pode se dizer que houve uma adequação por parte dos motoristas às novas sinalizações.

5.4 Percepção dos entrevistados acerca da Mobilidade Urbana

5.4.1 Os benefícios dos Projetos realizados para a Educação no Trânsito

Quando questionados sobre quais os benefícios que trazem os Projetos realizados para a “Educação no Trânsito”, assim relataram:

- Tendo em vista o constante número de ocorrências e a não observância do Código de Trânsito Brasileiro pelos condutores, o poder público tem que investir em ações de orientação, educação, e em alguns casos de preparação dos condutores para o dia-a-dia do trânsito. É por isso que temos uma equipe composta de três Agentes Fiscais de Trânsito que percorrem a cidade, em especial as escolas, divulgando os bons modos a serem aplicados aos atuais e futuros condutores do nosso trânsito. Além disso, temos campanhas publicitárias de orientação às regras básicas, e que são ainda descumpridas, como excesso de velocidade, falar ao celular dirigindo e o fato mais importante que é a mistura de álcool e direção. Vale lembrar que este ano começou a década mundial de ações de segurança no trânsito, e por conta disso realizamos operações integradas com outros órgãos de polícia o que demonstra a preocupação coletiva. Ainda os Agentes Fiscais de Trânsito realizam blitz educativas aos condutores. (Relato do Secretário Municipal de Segurança Pública)

- Hoje, como todas as questões, a educação é fundamental para a mudança da cultura e principalmente seguindo o provérbio que diz "plantar para colher no futuro", bem como cumprindo os artigos do Código de Trânsito Brasileiro. (Relato da Secretária da Secretaria de Transporte e Serviços Gerais)
- Vejo a educação no trânsito como educação necessária, porque a cultura futura depende do que as crianças de hoje aprender, a partir daí surgirá a cultura de bons modos no trânsito e que deveria ser efetivada nas escolas, uma vez que já está no currículo do projeto pedagógico mas não é ministrada. (Relato do Chefe de Núcleo dos Agentes Fiscais de Trânsito).
- O primeiro benefício é a sensibilização dos participantes dos projetos quanto aos assuntos relacionados à segurança no trânsito, constituindo assim uma cadeia de informações as quais promovem o bem-estar da comunidade. (Relato da Coordenadora da Educação do Trânsito da Secretaria de Segurança Pública)
- Os benefícios são muitos, pois transmitimos informações sobre educação e segurança no trânsito para toda as faixas etárias, desde crianças da pré-escola até adultos que trabalham nas empresas, cada público com suas peculiaridades, pois para cada público tem sua palestra específica. (Relato do Agente da Equipe de Educação para o Trânsito da Secretaria de Segurança Pública)
- O benefício é que as crianças têm noções de trânsito desde cedo, conforme o código de trânsito prevê, para que no futuro haja um trânsito melhor. (Relato do Agente Fiscal de Trânsito)
- Os benefícios são conscientizar as crianças e alunos nas escolas, uma vez que os adultos já possuem opinião formada sendo difícil de mudá-los. (Relato do Agente Fiscal de Trânsito)
- Os projetos realizados na Educação para o Trânsito trazem inúmeros benefícios, visto que o caminho para um trânsito mais "humano" possui como ponto de partida, condutores mais educados, conscientes e menos individualistas. (Relato da Agente Fiscal de Trânsito)

5.4.2 Os resultados obtidos com a implantação das mudanças no trânsito

Ao se indagar sobre os resultados obtidos com a implantação das mudanças no trânsito de Passo Fundo, se as mesmas são positivas ou negativas. E Por quê? Assim relataram:

- Ressalta-se que toda alteração planejada nesta administração ainda não está concluída até o presente momento, porém desde o início da instalação dos controladores eletrônicos de velocidade já há uma melhora significativa, ocorreu uma diminuição em dezoito por cento dos acidentes com danos materiais nas áreas e vias onde se encontram os controladores. Outras alterações com pavimentações e sinalizações ainda serão feitas e que darão uma maior mobilidade ao nosso trânsito. (Relato do Secretário Municipal de Segurança Pública)

.- Todas as implantações foram feitas para a melhoria e temos ainda muito que avançar, com um projeto para o futuro de Passo Fundo, promovendo a qualidade de vida. (Relato da Secretária da Secretaria de Transporte e Serviços Gerais)

- Todas que foram feitas até agora tiveram o efeito esperado, mas acredito que não solucionaram em definitivo os problemas, ressaltando que precisa mais investimentos para que estas alterações tenham um efeito maior para o trânsito. (Relato do Chefe de Núcleo dos Agentes Fiscais de Trânsito).

- São positivas, porque a fiscalização faz parte também da educação, pois é para se ter uma educação plena no trânsito é preciso unir: engenharia, fiscalização e educação. (Relato da Coordenadora da Educação do Trânsito da Secretaria de Segurança Pública)

- No nosso trabalho de educação para o trânsito, passamos sempre que temos que mudar nosso comportamento e não se “adaptarmos”, porque quando se muda o comportamento em qualquer lugar que se esteja os resultados vão ser os mesmos, por exemplo se um condutor respeita a faixa de pedestre aqui em Passo Fundo em qualquer outro lugar que esteja vai respeitar a faixa também. (Relato do Agente da Equipe de Educação para o Trânsito da Secretaria de Segurança Pública)

- Foram positivos devido a melhora do controle de fluxo de veículos com a consequente diminuição dos acidentes nos cruzamentos semaforizados. (Relato do Agente Fiscal de Trânsito)

- Positivas! Vejo que a fluidez dos veículos aumentou nos pontos onde foi alterado trajetos e mudanças de direções. Um exemplo positivo foi a duplicação e o sentido na Rua Sete de Setembro até a General Osório facilitando aos usuários, que agora podem desviarem do centro da cidade, que normalmente está congestionado, teria outros exemplos mas este é um dos melhores para ilustrar o progresso e os benefícios dos projetos alternativos. (Relato do Agente Fiscal de Trânsito)

- Mudanças realizadas possuem como resultado uma maior fluidez e segurança no trânsito, o que traz como consequência uma diminuição em despesas e uma melhor qualidade de vida para a população. (Relato da Agente Fiscal de Trânsito)

5.4.3 As novas tecnologias visam tornar Passo Fundo uma cidade sustentável

Sobre qual a expectativa para a implementação das novas tecnologias no trânsito de Passo Fundo, e se estas visam tornar Passo Fundo uma cidade sustentável, entendem que:

- Até o final do ano estará implantado a sincronia dos semáforos com uma central de controle interno e mais o uso das câmeras de vídeo monitoradas como auxiliares da fiscalização. Acredita-se que haverá sensível mudança, o que implica na melhoria da qualidade de vida dos condutores e usuários do trânsito. (Relato do Secretário Municipal de Segurança Pública)

- Tenho certeza de que com os projetos elaborados se busca sim melhorar a qualidade de vida da população. (Relato da Secretária da Secretaria de Transporte e Serviços Gerais)

- A secretaria está buscando investimentos para a melhora no trânsito, como meio de melhorar o fluxo de carros. (Relato do Chefe de Núcleo dos Agentes Fiscais de Trânsito).

- A expectativa é que através das tecnologias pode dar-se uma assistência maior à população melhorando assim a qualidade de vida do cidadão, logo conquistando uma cidade sustentável. (Relato da Coordenadora da Educação do Trânsito da Secretaria de Segurança Pública)

- Quando se trata de trânsito toda tecnologia que venha em prol da segurança dos seus usuários é bem vinda, a expectativa é que com novas tecnologias juntamente com a educação para o trânsito se consiga diminuir o número de acidentes e consequentemente o número de vítimas no trânsito. (Relato do Agente da Equipe de Educação para o Trânsito da Secretaria de Segurança Pública)

- É a melhor possível, pois tudo que visa melhorar a mobilidade urbana dos usuários de trânsito é bem-vinda. (Relato do Agente Fiscal de Trânsito)

- É positiva, a instalação dos aferidores de velocidade, as novas sinalizas instaladas, inclusive a criação da Secretaria de Segurança Pública, grandes benefícios trazido à sociedade. (Relato do Agente Fiscal de Trânsito)

- A expectativa é que com a implementação dessas novas tecnologias ocorra uma diminuição nos congestionamentos com uma maior fluidez no trânsito. (Relato da Agente Fiscal de Trânsito)

5.4.4 Sugestão para melhoria da Mobilidade Urbana

Enfim quando solicitado que apresentasse sugestão para melhorar a mobilidade urbana de Passo Fundo, assim relataram.

- O investimento pelo poder público na construção de vias alternativas para o trânsito, melhorias na sinalização e uso de tecnologias sem dúvida são elementos importantes para melhorarmos para solucionar as questões da mobilidade, desde que haja o comprometimento de todos os usuários deste benefício, pois só assim teremos uma cidade melhor. (Relato do Secretário Municipal de Segurança Pública)

- A melhoria que deveria ser feita na mobilidade urbana seria com relação à acessibilidade, com construção e padronização das calçadas de passeio, melhorando o fluxo dos cadeirantes e dos pedestres. (Relato da Secretária da Secretaria de Transporte e Serviços Gerais)

- Já tem que pensar em transportes de massa, ou seja, transportes sobre trilhos, mas não só a cidade de Passo Fundo e sim para toda a grande região. (Relato do Chefe de Núcleo dos Agentes Fiscais de Trânsito)

- Para melhorar a mobilidade deve haver um estudo técnico e este ser levado a sério, ou seja, implementado de maneira que o bem individual não sobreponha o bem social. (Relato da Coordenadora da Educação do Trânsito da Secretaria de Segurança Pública)

- Existem várias alternativas que se aplicadas podem melhorar nossa mobilidade urbana, uma delas seria a utilização do transporte coletivo urbano, que ajudaria e muito na diminuição de veículos em nossas ruas, outra seria a carona solidária, pois a maioria dos automóveis que circulam, diariamente, em nossa cidade, está somente uma pessoa, se houvesse a colaboração das pessoas nesse sentido com certeza diminuiríamos, e muito o número de automóveis das ruas, melhorando a mobilidade da cidade. (Relato do Agente da Equipe de Educação para o Trânsito da Secretaria de Segurança Pública)

- Implementaria nas autoescolas um melhor conhecimento das ruas da cidade pelos alunos, que serão os futuros usuários. Assim, teremos melhores motoristas habilitados circulando nas vias. (Relato do Agente Fiscal de Trânsito)

- É urgente investimentos nas tecnologias em prol do trânsito local, pois se trata de uma cidade universitária, um pólo regional de saúde do interior do Estado. Também é necessária a instalação do anel rodoviário, para coibir fluxo de veículos de grande porte pelo centro, tais como ônibus intermunicipais, pois Passo Fundo foi planejada sem preocupações à expansão que atingiu. (Relato do Agente Fiscal de Trânsito)
- Implementação das chamadas “ondas verdes” nos semáforos; e - Melhoria nas ruas alternativas para que diminua o fluxo de veículos que ocorre nas avenidas e principais ruas da cidade. (Relato da Agente Fiscal de Trânsito)
- O primeiro passo para melhorar a mobilidade urbana em Passo Fundo é constituir um corpo técnico no órgão municipal de trânsito para pensar e planejar a cidade, no mínimo para os próximos 20 anos. Com isto poderá ser executadas as obras de infraestrutura e adequação, de circulação de veículos, pradonização de calçadas nos passeios públicos e investir muito na educação para o trânsito. (Relato do Vereador da Câmara Municipal de Passo Fundo, José Eurides de Moraes).

5.5 Percepção Final

Percebe-se que há uma consciência municipal em prol da educação no trânsito, tanto para pedestres como condutores, havendo necessidade de seguir e aplicar as normas de trânsito na prática. Sendo que os equipamentos eletrônicos e as multas obtidas por desrespeito as regras são relevantes, porém a presença física de um agente de trânsito contínua sendo de suma importância.

A cidade de Passo Fundo deve obter o máximo de benefícios por meio destas tecnologias implantadas e futuramente implementadas, pois tudo isto é para o bem estar de vida de cada cidadão e indivíduo que reside na cidade ou que se desloca até a mesma, para fins particulares como estudo, tratamento da saúde, econômicos, bem como lazer.

Relevando a mobilização social dos diversos segmentos da sociedade Passofundense que através de ações e projetos estão elaborando planos e políticas para a mobilidade urbana do trânsito de Passo Fundo.

6. CONCLUSÃO

A problemática apresentada na realidade brasileira assume proporções assustadoras, visto que se propagam os problemas sociais e de trânsito na grande maioria das cidades, independentemente de seu porte ou nível de desenvolvimento. As cidades brasileiras passaram por transformações rápidas fazendo com que fossem alterados os parâmetros de mobilidade urbana, ocorrendo a necessidade de um planejamento urbano e de uma política voltada para as diferentes modalidades de transporte: rodoviário, aéreo e ferroviário, elementos vitais, não somente para o desenvolvimento urbano local como para o desenvolvimento regional.

O trânsito de Passo Fundo está sendo reorganizado por meio de intervenções importantes conforme estava previsto no projeto para o trânsito de Passo Fundo, elaborado em parceria pelos técnicos da Prefeitura Municipal e consultorias externas da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS.

Foram trocadas várias sinaleiras e as lombadas físicas foram substituídas por lombadas eletrônicas, sendo que a adoção de velocidade é de 50 km/h em alguns pontos da Avenida Brasil, para facilitar a travessia da avenida pelos veículos que circulam nas vias secundárias. Desde a instalação das lombadas eletrônicas, em 2009, foi considerável a redução da quantidade de multas recebidas pelos motoristas, isso indica que as pessoas estão mais adaptadas a trafegar na velocidade.

Após a instalação dos equipamentos no segundo semestre de 2009, houve mais de 38 mil multas no período de outubro a dezembro. Durante todo o ano de 2010 os números não chegaram a 42 mil. Ou seja, proporcionalmente falando é inquestionável a diminuição.

Ainda, serão investidos recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, investidos em transporte e mobilidade urbana, devem financiar a estruturação de um anel viário ao redor da cidade e de anéis binários na área central, além de melhorias na pavimentação, iluminação e sinalização vertical e horizontal. Todos estes investimentos têm por objetivo a redução nos tempos de deslocamento e custos de transporte na cidade.

Porém não basta sinalizar as vias públicas, ou colocar radares nas avenidas, é preciso educar para o trânsito, para que haja uma maior proximidade

entre o gestor público e a cidadania. A educação no trânsito precisa começar desde a escola, por isso também há campanhas dentro das escolas, tanto públicas, quanto particulares, de forma a conscientizar às crianças e adolescentes sobre a importância de se respeitar às sinalizações de trânsito.

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro, foi introduzida uma série de mudanças pertinentes à fiscalização. Os Municípios adquiriram competência para fiscalizar o trânsito, autuar e impor medidas administrativas, quando da ocorrência de infrações de circulação, estacionamento e paradas de veículos. A necessidade da existência de profissionais capacitados para o exercício da fiscalização de trânsito não é questão de mera conveniência ou oportunidade do administrador público, mas indisfarçável dever, a que corresponde o direito subjetivo dos usuários da via.

Por isso, se faz necessária vontade política para colocar em prática as ações voltadas para a mobilidade urbana sustentável e com maior qualidade de vida de acordo com a democracia e a legalidade.

Portanto, ter o município de Passo Fundo as melhores características de mobilidade urbana do Estado do RS é o objetivo, o qual prioriza o que deve ser seguido para alcançar os resultados desejados, num determinado prazo (ainda não estipulado), concretizando sua visão de cidade competitiva no ambiente atual e no futuro, sendo que para que isto ocorra deverá ofertar um sistema viário, trânsito seguro, ciclovias e construção de proteções em paradas de ônibus, visando a melhoria da qualidade do transporte adequado coletivo para a população.

7. BIBLIOGRAFIA

ACIOLY, Claudio & DAVIDSON, Forbes. Densidade Urbana: Um instrumento de planejamento e gestão urbana, p. 37, Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

FINAMORE, Eduardo Belisário – O Cenário do Setor da Construção Civil, Revista Somando, 159 ed., ano XV, p. 6 - 10, Passo Fundo, 2010.

FLICK, Uwe. Uma introdução à Pesquisa Qualitativa. A pesquisa qualitativa: relevância, história, aspectos. 2º ed., p. 17, São Paulo: Bookamn, 2005.

FUNDO, Prefeitura Municipal de Passo. **Secretaria de Segurança Pública**. Disponível em: <http://www.pmpf.rs.gov.br/secao.php?p=1890&a=2>. Acesso em: 09/09/2011.

GEDDES, Patrick. Cidades em Evolução, Educação para o Planejamento Urbano, p. 135, São Paulo: Papirus, 1994.

GOMES, Ordeli Savedra - **Código de Trânsito Brasileiro - Comentado e Legislação Complementar**, 3º. ed., Curitiba: Juruá, 2008.

HORA, Jornal Zero. **Medidas para tornar o trânsito mais seguro**, Porto Alegre, 2010.

LEFEBVRE, H. O direito à cidade. Cadernos Dafa, p. 72, Porto Alegre, 1974.

MANHÃ, Jornal Diário da, **Empréstimo BID - Transporte e Mobilidade Urbana**, Passo Fundo, 2010.

MORO, Selina Maria Dal, KALIL, Rosa Maria Locatelli, TEDESCO, João Carlos. **Urbanização, Exclusão e Resistência. Estudos sobre o Processo de Urbanização na Região de Passo Fundo**. p. 7, 17, 63, 114, Passo Fundo: Universidade de Passo Fundo, 1998

PARAENSE, André Luis - **Questionário Nacional sobre Gestão de Tráfego e Mobilidade Urbana no Brasil**. Disponível em: <http://www.mobwise.com.br>. Acesso em 20/06/11.

O NACIONAL- Jornal, **Moron reaberta parcialmente**, Passo Fundo, 2010.

UPF, Universidade de Passo Fundo - **O trânsito está diferente** – Revista drops bond +, p. 29 - 33, nº 20, ano 02, 2009.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes**. Brasília, 2004.

BRASIL, Ministério das Cidades. Plano Diretor Participativo: **Guia para elaboração pelos municípios e cidadãos**. Brasília, 2004.

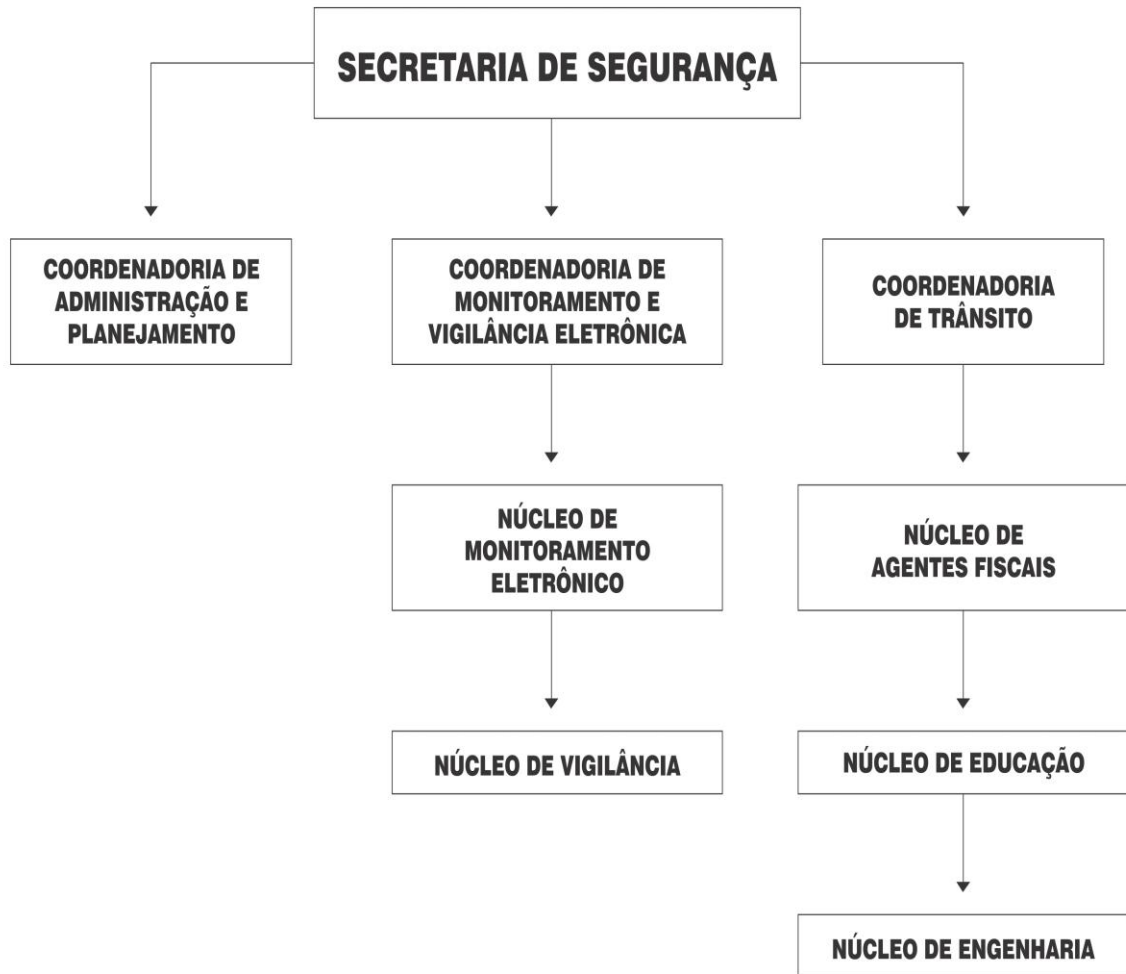
BRASIL, Ministério das Cidades. **Caderno PlanMob: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2007.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Construindo uma Cidade Acessível**. Brasília, 2007.

XAVIER, Everson - **A evolução de Passo Fundo em uma retrospectiva fotográfica**, Revista Drops, Passo Fundo, 2011.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Organograma da Secretaria Municipal de Segurança Pública de Passo Fundo



APÊNDICE B – Questionário aplicado aos entrevistados

- 1 - Quais os benefícios que trazem os Projetos realizados para a Educação no Trânsito?**

- 2 - Quais os resultados obtidos, em relação à mobilidade urbana, com a implantação de mudanças no trânsito de Passo Fundo?**

- 3 - Qual a expectativa para a implementação de novas tecnologias no trânsito de Passo Fundo e se estas visam torna-la uma cidade sustentável?**

- 4 - Apresente sugestões para melhorar a mobilidade urbana de Passo Fundo.**