

**PLAMU**  
PLANO DE MOBILIDADE URBANA

SANTA VITÓRIA • MG

**ANEXO 1**  
RELATÓRIO  
DE PESQUISAS

## **INSTITUIÇÕES PARTICIPANTES DO PROJETO**

Prefeitura Municipal de Santa Vitória - MG

### **INSTITUIÇÃO FOMENTADORA**

Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba - CIDES

### **INSTITUIÇÃO CONTRATANTE**

Fundação de Ensino e Pesquisa de Uberaba - FUNEPU

### **COORDENAÇÃO GERAL**

Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM

### **EXECUÇÃO**

Sigma Geo Sistemas

Universidade Federal de Uberlândia - UFU

Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM

### **COOPERAÇÃO TÉCNICA**

Instituto de Geografia - UFU

Instituto de Geografia - UFTM



Consórcio Público Intermunicipal de  
Desenvolvimento Sustentável do  
Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

**CIDES**



## **Gestão Municipal 2013-2016**

### **Prefeito Municipal**

Genésio Franco de Moraes Neto

### **Vice-Prefeito**

Weliton Ferreira Lima

### **Presidente da Câmara**

João Valcy de Medeiros

### **Sec. Mun. Governo**

Aramis Pedro de Oliveira

### **Sec. Mun. Fazenda**

Esio Paranaíba Júnior

### **Sec. Mun. Social**

Cristina Oliveira Villela

### **Sec. Mun. Saúde**

Sandra Aparecida. Barbosa Fernandes

### **Sec. Mun. Inf. Serviços Urbanos**

Jarbas Casteziano de Freitas

### **Sec. Mun. Educação e Cultura**

Carla Cristina Soares de Almeida Lima

### **Sec. Mun. Agricultura Meio Ambiente**

Arnaldo Marques Ferreira

### **Procuradoria Geral do Município**

Paulo Antônio do Prado

### **Controladoria Geral**

Elissandra Suassuna Silva

### **Diretor da COPASA**

Salmo José Neto

## **Gestão Municipal 2017-2020**

### **Prefeito**

Ispere Salim Curi

### **Vice-prefeito**

Renato José de Paula

### **Procuradoria Geral do Município**

Márcio Quirino de Souza

### **Secretaria Municipal de Governo**

Carlos César de Queiroz

### **Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Serviços Urbanos**

Renato José de Paula

### **Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento**

Fábio Macedo Benício de Paiva

### **Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos**

Fernando Bonito

### **Secretaria Municipal de Educação e Cultura**

Francisca Vânia de Oliveira Silva

### **Secretaria Municipal de Esporte e Lazer**

Moussa El Bayeh Filho

### **Secretaria Municipal de Saúde**

Geraldo Xavier Rocha Júnior

### **Secretaria Municipal de Infraestrutura, Estradas e Serviços Rurais**

Júnior Sebastião de Souza

### **Secretaria Municipal de Agropecuária e Meio Ambiente**

Roberval Domingues Pereira

### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social**

Mariza Faria Queiroz Curi

### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico**

João Batista de Medeiros

### **Secretaria Municipal de Agricultura e Pesca**

Maurício Lorena

## GESTÃO CIDES

### Gestão 2016

#### Presidente

Reinaldo Assunção Tannús (Prefeito de Campina Verde - MG)

#### Vice- presidente

Luiz Pedro Correa (Prefeito de Ituiutaba - MG)

#### Secretária Executiva

Ecione Cristina Marins Pedrosa

### Gestão 2017

#### Presidente

Fradique Gurita da Silva (Prefeito de Campina Verde - MG)

#### Vice- presidente

Fued José Dib (Prefeito de Ituiutaba - MG)

#### Secretária Executiva

Ecione Cristina Marins Pedrosa

## EQUIPE TÉCNICA

#### Consultora

Prof. (a) Dr. Denise Labrea Ferreira -UFU

#### Coordenador

Prof. Dr. Carlos Alberto Araújo - UFTM

#### Estagiários

Alison Henrique Pereira - UFTM

Fander de Oliveira Silva - UFU

Felipe Lehnenn Osório - UFU

Fernando Fachinelli R. de Oliveira -UFTM

Frederico Martins Motta - UFTM

Hygor Evangelista Siqueira - UFTM

Moizes Rodrigues da Silva - UFTM

Nathalia Barbosa Vianna - UFTM

Priscila Yoshida - UFTM

#### Empresa de Consultoria – SIGMA GEO SISTEMAS

#### Consultor

Gustavo Eugênio de Freitas Faria

#### Técnicos

Alessiane Silva Justino

Diego Teixeira e Silva

Lilian Fernanda

George Rodrigues da Cunha Silva

Paulo Vitor Batista Salgado

Sérgio Elias Nasser Jorge

Rosielli Araújo

Miguel Domingos Neto

## CONSTRUÇÃO COMPARTILHADA – PARTICIPANTES

### Equipe Local

**Irenilda Conceição de Lima**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Jarbas Casteziano**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**José Areston**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Pablo Simonini Faria**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdir do Carmo**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdo Pereira de Almeida**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wander José dos Santos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wiliam Santos Vasconcelos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

### Equipe de Acompanhamento

**Clóvis Batista Gonçalves**, Associação Comercial e Industrial de Santa Vitória.

**Leandro Fagundes Silva**, Vereador.

**Nehie Ferreira Elbayeh Franco**, Vereadora.

**Oraildes Moura dos Santos**, Conselho Tutelar.

**Roberto Silva**, Polícia Militar.





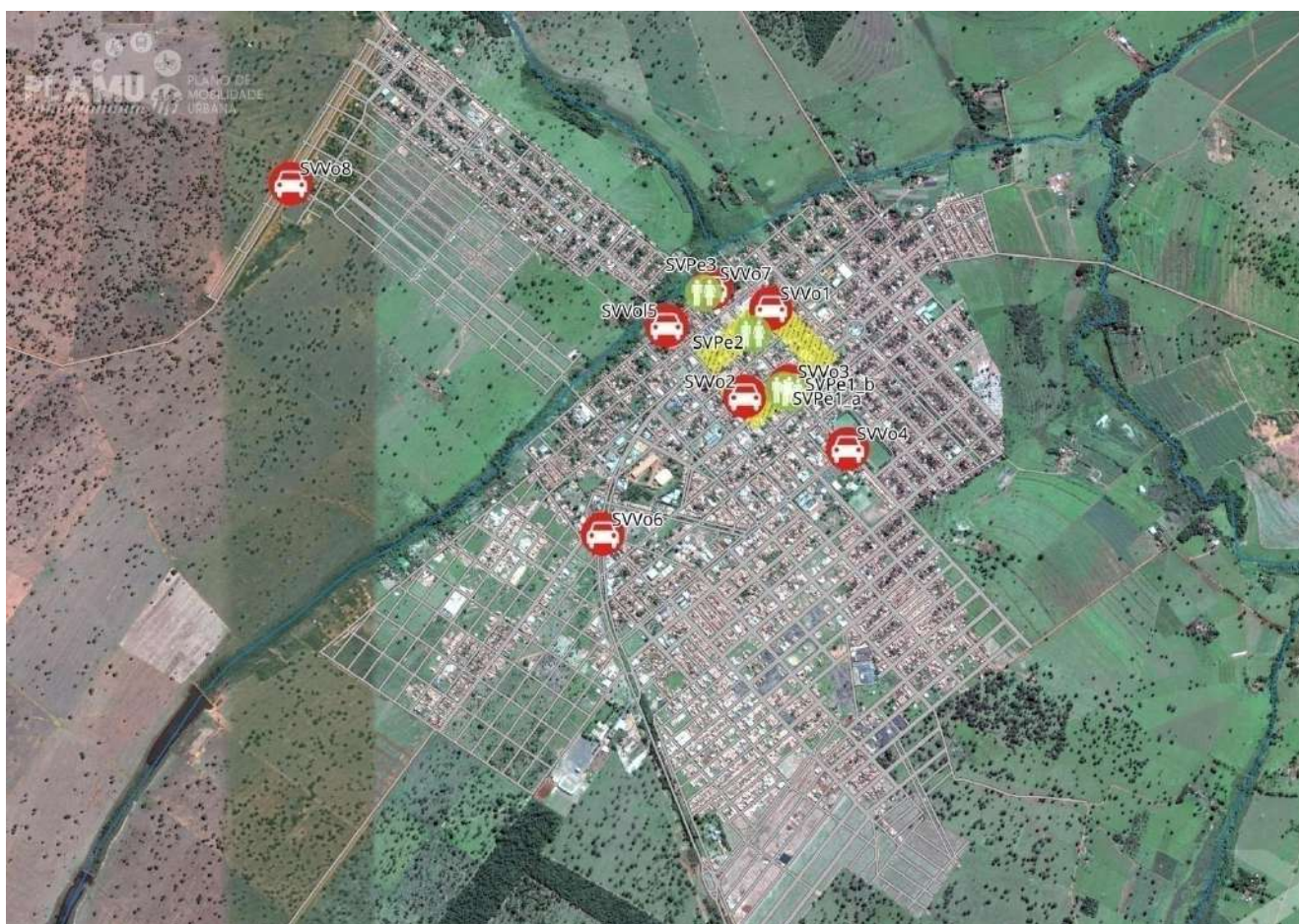
## 1. APRESENTAÇÃO

Este Documento apresenta os resultados das Pesquisas de Campo do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória (MG) – PLANMOB – Santa Vitória, conforme o Contrato 012/2016 entre a Fundação de Ensino e Pesquisa de Uberaba (FUNEPU) e Sigma Geosistemas Ltda.

Para que o Plano de Mobilidade Urbana do município se efetivasse, foram realizadas quatro modalidades de pesquisas, sendo estas elencadas abaixo e localizadas na Figura 1-1.

- Pesquisas de Contagem Volumétrica de Pedestre (3 pontos da cidade);
- Pesquisas de Contagem Volumétrica de Ciclista (3 pontos da cidade);
- Contagem Volumétrica Direcional Classificada de Veículos em 8 cruzamentos;
- Pesquisa de Rotatividade no Estacionamento em Via Pública em 14 pontos da cidade.

Figura 1-1  
Localização Pontos de Pesquisa em Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

As pesquisas foram realizadas em Santa Vitória, entre os dias 18 a 25 de outubro de 2016, com 22 pesquisadores que moram no município, o que permitiu a participação da comunidade no projeto. Esta participação torna-se importante para o Plano e para o município, pois a população se identifica com projeto e poderá exercer o papel de multiplicador do tema na comunidade, além de fazer apontamentos para elementos relacionados a mobilidade urbana que precisam ser aprimorados na cidade.

É válido ressaltar que o principal objetivo deste caderno de pesquisas é apresentar para seus leitores os dados obtidos através das pesquisas realizadas, bem como, tecer algumas considerações a respeito dos quadros, tabelas e gráficos produzidos.

A metodologia utilizada para a confecção deste documento foi pautada na apresentação em um primeiro momento de uma descrição do ponto de pesquisa, em seguida os movimentos que os automóveis podem realizar, por último a apresentação dos quadros, gráficos e mapas com os dados obtidos através da pesquisa.

## SUMÁRIO

<b>1. APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>SUMÁRIO.....</b>	<b>8</b>
<b>2. PESQUISA VOLUMÉTRICA PEDESTRE.....</b>	<b>11</b>
<b>2.1. SVPE1A- RUA JK.....</b>	<b>11</b>
2.1.1. Tabulação .....	12
2.1.2. Síntese .....	14
<b>2.2. SVPE1B -AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES.....</b>	<b>16</b>
2.2.2. Síntese .....	18
<b>2.3. SVPE2-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES X RUA CANAL .....</b>	<b>20</b>
2.3.1. Tabulação .....	21
2.3.2. Síntese .....	24
<b>2.4. SVPE3-AVENIDA MINAS GERAIS X RUA CANAL .....</b>	<b>25</b>
2.4.1. Tabulação .....	26
2.4.2. Síntese .....	28
<b>3. PESQUISA CICLISTAS .....</b>	<b>30</b>
<b>3.1. SVCI1- AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES X RUA GÓIAS.....</b>	<b>30</b>
3.1.1. Tabulação .....	31
3.1.2. Síntese .....	41
<b>3.2. SVCI2 – AVENIDA ACRE X RUA JÂNIO QUADROS .....</b>	<b>45</b>
3.2.1. Tabulação .....	46
3.2.2. Síntese .....	55
<b>3.3. SVCI3 – AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES X RUA JK.....</b>	<b>59</b>
3.3.1. Tabulação .....	60
3.3.2. Síntese .....	70
<b>3.4. SVCI4 – AVENIDA JOAQUIM RIBEIRO GOUVEIA X RUA JK.....</b>	<b>74</b>
3.4.1. Tabulação .....	75
3.4.2. Síntese .....	84
<b>3.5. SVCI5 – AVENIDA MINAS GERAIS X RUA 1A .....</b>	<b>88</b>
3.5.1. Tabulação .....	89
3.5.2. Síntese .....	99
<b>3.6. SVCI6 – AVENIDA DR. EDUARDO BRANDÃO AZEREDO x RUA ZEZECA FRANCO .....</b>	<b>103</b>
3.6.1. Tabulação .....	104
3.6.2. Síntese .....	112
<b>3.7. AVENIDA MINAS GERAIS X RUA CANAL .....</b>	<b>116</b>
3.7.1. Tabulação .....	117

3.7.2.	Síntese .....	126
<b>3.8.</b>	<b>RUA MANOEL ALEXANDRE X RUA JOÃO QUIRINO DE SOUZA.....</b>	<b>130</b>
3.8.1.	Tabulação.....	131
3.8.2.	Síntese .....	138
<b>4.</b>	<b>PESQUISA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO .....</b>	<b>142</b>
<b>4.1.</b>	<b>SVRO1 E SVRO2-AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES (RUA JÂNIO QUADROS X RUA JK) 143</b>	
4.1.1.	Tempo de Permanência.....	143
4.1.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	144
<b>4.2.</b>	<b>SVRO3 E SVRO4-AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES (RUA GOIÁS X RUA JK) .....</b>	<b>145</b>
4.2.1.	Tempo de Permanência.....	145
4.2.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	146
<b>4.3.</b>	<b>SVRO5-RUA GOIÁS (AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES X AVENIDA ACRE) .....</b>	<b>147</b>
4.3.1.	Tempo de Permanência.....	147
4.3.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	148
<b>4.4.</b>	<b>SVRO6- RUA GOIÁS (AVENIDA ACRE X AVENIDA AMAZONAS) .....</b>	<b>149</b>
4.4.1.	Tempo de Permanência.....	149
4.4.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	150
<b>4.5.</b>	<b>SVRO7- RUA GOIÁS (AVENIDA AMAZONAS X AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES) .....</b>	<b>151</b>
4.5.1.	Tempo de Permanência.....	151
4.5.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	152
<b>4.6.</b>	<b>SVRO8-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA CANAL X RUA GOIÁS).....</b>	<b>153</b>
4.6.1.	Tempo de Permanência.....	153
4.6.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	154
<b>4.7.</b>	<b>SVRO9- AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA GOIÁS X RUA CANAL).....</b>	<b>155</b>
4.7.1.	Tempo de Permanência.....	155
4.7.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	156
<b>4.8.</b>	<b>SVRO10-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA PARAÍBA X RUA CANAL) .....</b>	<b>157</b>
4.8.1.	Tempo de Permanência.....	157
4.8.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	158
<b>4.9.</b>	<b>SVRO11-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA CANAL X RUA PARAÍBA) .....</b>	<b>159</b>
4.9.1.	Tempo de Permanência.....	159
4.9.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	160
<b>4.10.</b>	<b>SVRO12-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA SALUSTIANO CAIXETA X RUA PARANAÍBA) 161</b>	
4.10.1.	Tempo de Permanência.....	161
4.10.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	162
<b>4.11.</b>	<b>SVRO13-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA PARANAÍBA X RUA SALUSTIANO CAIXETA) 163</b>	
4.11.1.	Tempo de Permanência.....	163
4.11.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	164
<b>4.12.</b>	<b>SVRO14-RUA JÂNIO QUADROS (AVENIDA AMAZONAS X AVENIDA ACRE) .....</b>	<b>165</b>

4.12.1.	Tempo de Permanência.....	165
4.12.2.	Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento .....	166
<b>5.</b>	<b>PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DIRECIONAL DE VEÍCULOS .....</b>	<b>167</b>
<b>5.1.</b>	<b>SVVO1-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES X RUA GOIÁS .....</b>	<b>168</b>
5.1.1.	Tabulação .....	170
5.1.2.	Volume por Movimento Pesquisado .....	172
5.1.3.	Volume por Faixa Horária e Tipo de veículo.....	172
<b>5.2.</b>	<b>SVVO2-AVENIDA ACRE X RUA JÂNIO QUADROS .....</b>	<b>173</b>
5.2.1.	Tabulação .....	175
5.2.2.	Volume por Movimento Pesquisado .....	177
5.2.3.	Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo .....	177
<b>5.3.</b>	<b>SVVO3- AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES X RUA JK .....</b>	<b>178</b>
5.3.1.	Tabulação .....	180
5.3.2.	Volume por Movimento Pesquisado .....	182
5.3.3.	Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo .....	182
<b>5.4.</b>	<b>SVVO4- AVENIDA JOAQUIM RIBEIRO GOUVEIA X RUA JK .....</b>	<b>183</b>
5.4.1.	Tabulação .....	185
5.4.2.	Volume por Movimento Pesquisado .....	187
5.4.3.	Volume por Faixa Horária de Veículo .....	187
<b>5.5.</b>	<b>SVVO5- AVENIDA MINAS GERAIS X RUA 1A.....</b>	<b>188</b>
5.5.1.	Tabulação .....	190
5.5.2.	Volume por Movimento Pesquisado .....	191
5.5.3.	Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo .....	192
<b>5.6.</b>	<b>SVVO6- AVENIDA DR. EDUARDO BRANDÃO DE AZEREDO X RUA ZEZECA FRANCO .....</b>	<b>193</b>
5.6.1.	Tabulação .....	195
5.6.2.	Volume por Movimento Pesquisado .....	197
5.6.3.	Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo .....	197
<b>5.7.</b>	<b>SVVo7 - AVENIDA MINAS GERAIS X RUA CANAL .....</b>	<b>198</b>
5.7.1.	Tabulação .....	200
5.7.2.	Volume por Movimento Pesquisado .....	202
5.7.3.	Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo .....	202
<b>5.8.</b>	<b>SVVO8-RUA MANOEL ALEXANDRE X RUA JOÃO QUIRINO DE SOUZA .....</b>	<b>203</b>
5.8.1.	Tabulação .....	205
5.8.2.	Volume por Movimento Pesquisado .....	206
5.8.3.	Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo .....	207
<b>6.</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>209</b>

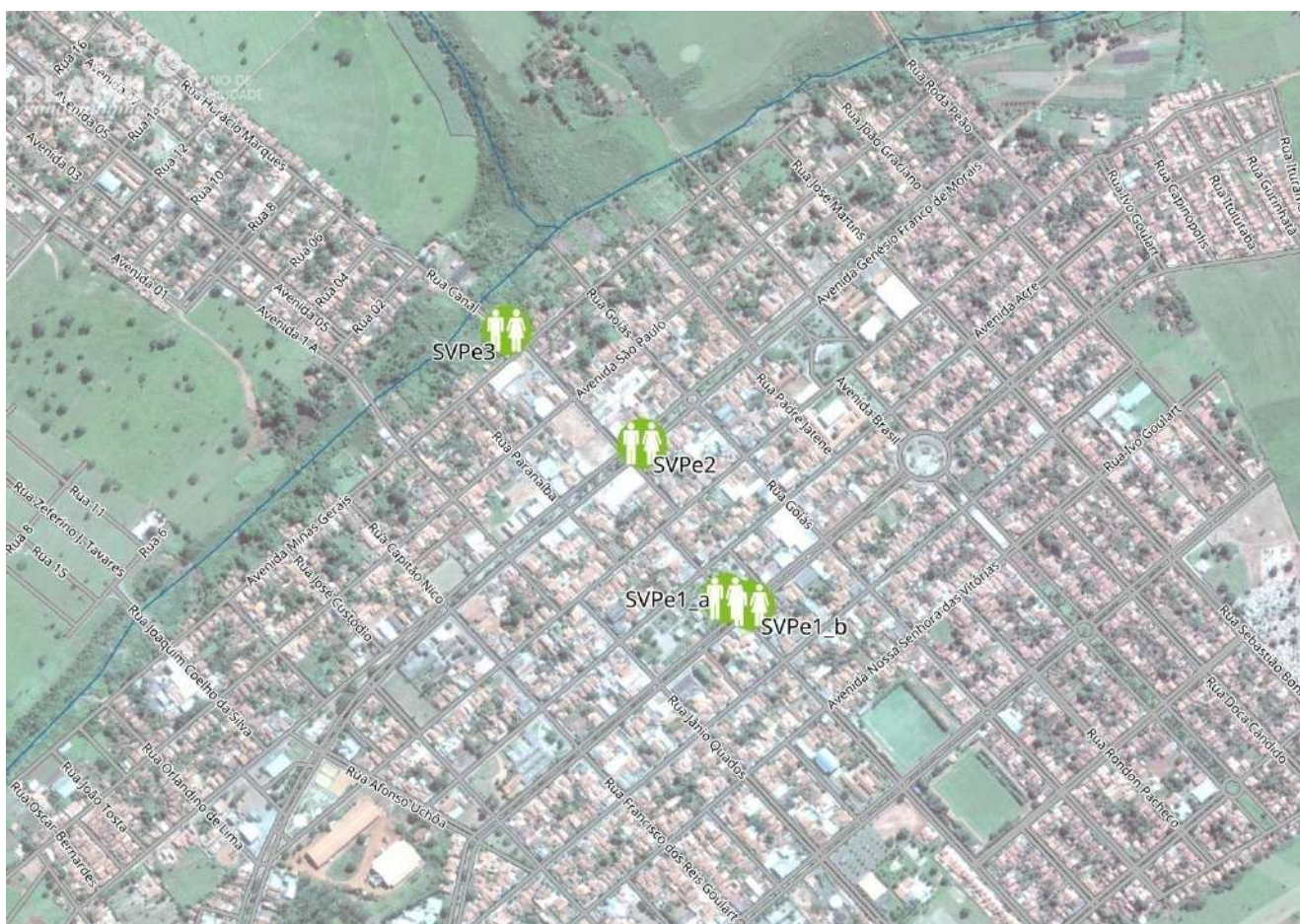


## 2. PESQUISA VOLUMÉTRICA PEDESTRE

A pesquisa de Contagem de Pedestre foi realizada no dia 19 de Outubro de 2016, no período de 07:00hs às 19:00hs. Foram contabilizados, nos trechos definidos pelos técnicos do projeto, a quantidade de pessoas que passaram naquele ponto.

Na Figura 2-1, está ilustrado os pontos de pesquisa e logo após a tabulação de cada ponto.

Figura 2-1  
Localização Pontos de Pedestres, em Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 2.1. SVPE1A- RUA JK

O ponto de Pesquisa SVPe1 – 1 corresponde a quadra do Fórum e da Praça. O Ponto 1 ficou locado na calçada da Praça (Rua JK) e o Ponto 2 na calçada do Fórum. Na Figura 2-2, está ilustrado o ponto de Pesquisa.

Figura 2-2  
Ponto de Pesquisa Pedestre SVPe1 e SVPe2 - Rua JK.



Fonte Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 2.1.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 2.1.1.1. SVPe1A – 1 - Calçada Praça

Tabela 1  
Tabulação Pedestre Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.

Período		SVPe1A - 1-Calçada Praça		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
07:00	07:15	1	1	11
07:15	07:30	1	2	
07:30	07:45	3	5	
07:45	08:00	6	11	
08:00	08:15	3	14	15
08:15	08:30	1	15	
08:30	08:45	5	20	
08:45	09:00	6	26	
09:00	09:15	4	30	15
09:15	09:30	2	32	
09:30	09:45	4	36	
09:45	10:00	5	41	
10:00	10:15	7	48	32
10:15	10:30	4	52	
10:30	10:45	10	62	
10:45	11:00	11	73	
11:00	11:15	5	78	59



Período		SVPe1A - 1-Calçada Praça		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
11:15	11:30	20	98	
11:30	11:45	25	123	
11:45	12:00	9	132	
12:00	12:15	9	141	26
12:15	12:30	7	148	
12:30	12:45	7	155	
12:45	13:00	3	158	
13:00	13:15	2	160	18
13:15	13:30	3	163	
13:30	13:45	3	166	
13:45	14:00	10	176	
14:00	14:15	18	194	33
14:15	14:30	6	200	
14:30	14:45	3	203	
14:45	15:00	6	209	23
15:00	15:15	12	221	
15:15	15:30	1	222	
15:30	15:45	5	227	
15:45	16:00	5	232	3
16:00	16:15	1	233	
16:15	16:30	1	234	
16:30	16:45	1	235	
16:45	17:00	0	235	15
17:00	17:15	2	237	
17:15	17:30	1	238	
17:30	17:45	10	248	
17:45	18:00	2	250	13
18:00	18:15	2	252	
18:15	18:30	2	254	
18:30	18:45	0	254	
18:45	19:00	9	263	
TOTAL		263		

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 2.1.1.2. SVPe1A - 2- Calçada Fórum

Tabela 2  
Tabulação Pedestre Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.

Período		SVPe1A -2- Calçada Fórum		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
07:00	07:15	5	5	13
07:15	07:30	4	9	
07:30	07:45	2	11	
07:45	08:00	2	13	
08:00	08:15	4	17	14
08:15	08:30	2	19	
08:30	08:45	3	22	
08:45	09:00	5	27	

Período		SVPe1A -2- Calçada Fórum		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
09:00	09:15	2	29	14
09:15	09:30	2	31	
09:30	09:45	2	33	
09:45	10:00	8	41	
10:00	10:15	5	46	26
10:15	10:30	8	54	
10:30	10:45	9	63	
10:45	11:00	4	67	
11:00	11:15	4	71	39
11:15	11:30	10	81	
11:30	11:45	20	101	
11:45	12:00	5	106	
12:00	12:15	4	110	13
12:15	12:30	4	114	
12:30	12:45	2	116	
12:45	13:00	3	119	
13:00	13:15	6	125	24
13:15	13:30	3	128	
13:30	13:45	10	138	
13:45	14:00	5	143	
14:00	14:15	10	153	26
14:15	14:30	2	155	
14:30	14:45	4	159	
14:45	15:00	10	169	
15:00	15:15	8	177	21
15:15	15:30	3	180	
15:30	15:45	6	186	
15:45	16:00	4	190	
16:00	16:15	2	192	19
16:15	16:30	2	194	
16:30	16:45	8	202	
16:45	17:00	7	209	
17:00	17:15	12	221	26
17:15	17:30	3	224	
17:30	17:45	8	232	
17:45	18:00	3	235	
18:00	18:15	3	238	14
18:15	18:30	4	242	
18:30	18:45	4	246	
18:45	19:00	3	249	
TOTAL		249		

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 2.1.2. Síntese

A seguir estão dispostos algumas considerações a respeito dos dados obtidos pelas pesquisas.

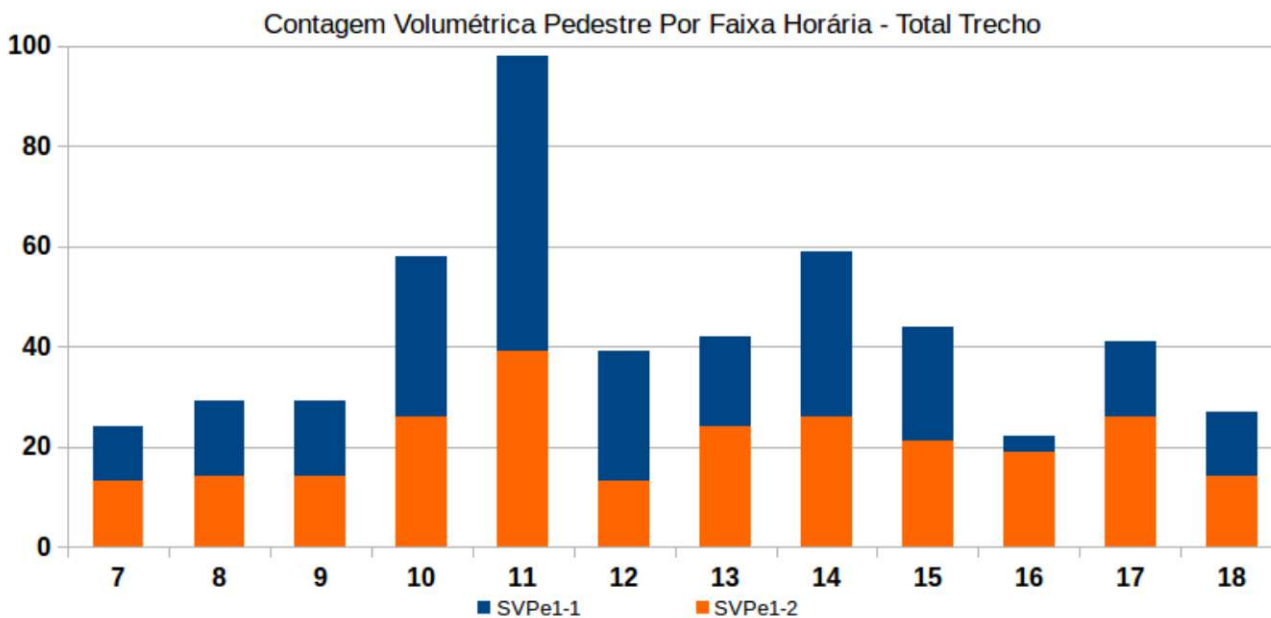
### 2.1.2.1. Pedestre

SVPe1A - 1/ SVPe1A - 2

O trecho pesquisado apresentou **512** pedestres trafegando no horário de pesquisa, sendo **263** no Ponto 1 e **249** pedestres no Ponto 2.

Na Figura 2-3, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizadas 98 pessoas.

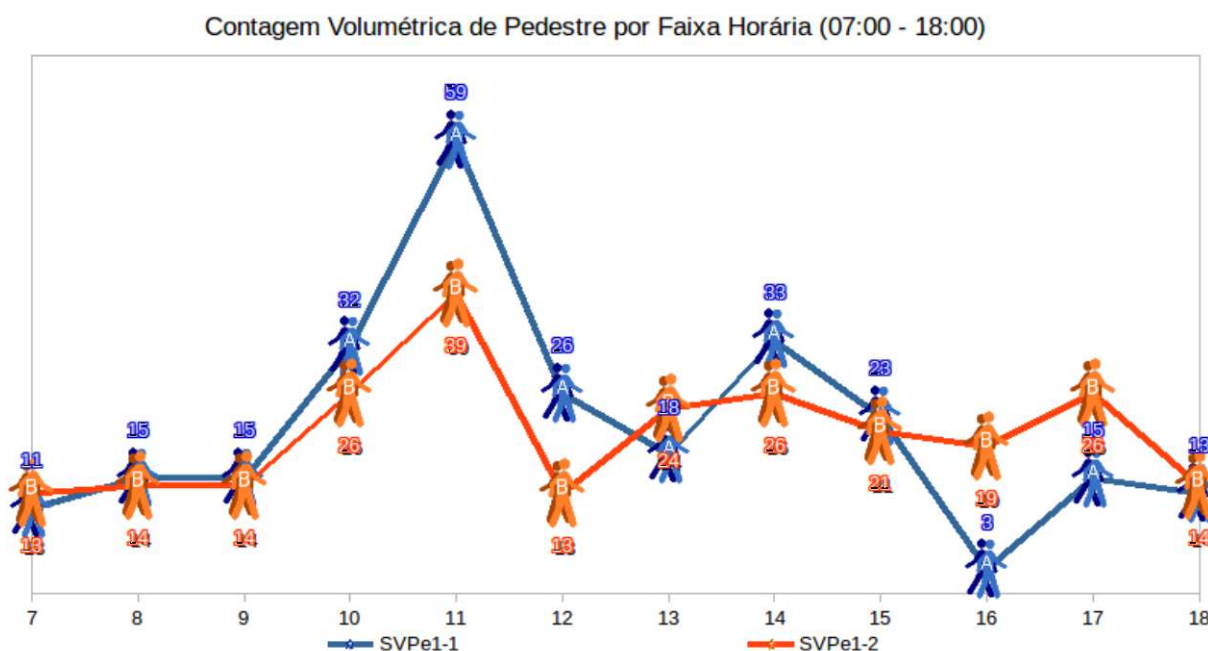
Figura 2-3  
 Gráfico Contagem Volumétrica Pedestre por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 2-4 demonstra que o Ponto 1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 2-4  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Pedestre por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 2.2. SVPE1B -AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES

O ponto de Pesquisa SVPe1B -3 corresponde a calçada da Loteria, e o SVPe1B -4, corresponde a calçada da portaria principal do Fórum.

Na Figura 2-3, está ilustrado o ponto de Pesquisa.

Figura 2-5  
Ponto de Pesquisa Pedestre SVPe1-Avenida Reinaldo Franco de Moraes



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 2.2.1.1. SVPe1B - 3- Calçada Loteria Federal Ponto 3

Tabela 3  
Tabulação Pedestre Avenida Reinaldo Franco de Moraes.

Período		SVPe1B -3 - Calçada Loteria Federal		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
07:00	07:15	7	7	23
07:15	07:30	3	10	
07:30	07:45	5	15	
07:45	08:00	8	23	
08:00	08:15	7	30	19
08:15	08:30	2	32	
08:30	08:45	3	35	
08:45	09:00	7	42	
09:00	09:15	3	45	25
09:15	09:30	8	53	
09:30	09:45	8	61	
09:45	10:00	6	67	
10:00	10:15	20	87	53
10:15	10:30	13	100	

Período		SVPe1B –3 - Calçada Loteria Federal		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
10:30	10:45	9	109	56
10:45	11:00	11	120	
11:00	11:15	5	125	
11:15	11:30	15	140	
11:30	11:45	30	170	
11:45	12:00	6	176	
12:00	12:15	7	183	16
12:15	12:30	2	185	
12:30	12:45	2	187	
12:45	13:00	5	192	59
13:00	13:15	12	204	
13:15	13:30	13	217	
13:30	13:45	29	246	
13:45	14:00	5	251	10
14:00	14:15	4	255	
14:15	14:30	1	256	
14:30	14:45	1	257	
14:45	15:00	4	261	26
15:00	15:15	9	270	
15:15	15:30	7	277	
15:30	15:45	7	284	
15:45	16:00	3	287	21
16:00	16:15	8	295	
16:15	16:30	5	300	
16:30	16:45	6	306	
16:45	17:00	2	308	25
17:00	17:15	7	315	
17:15	17:30	3	318	
17:30	17:45	9	327	
17:45	18:00	6	333	19
18:00	18:15	2	335	
18:15	18:30	6	341	
18:30	18:45	3	344	
18:45	19:00	8	352	
TOTAL		352		

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 2.2.1.2. SVPe1B –4 - Calçada Fórum (entrada principal) Ponto 4

Tabela 4  
Tabulação Pedestre Avenida Reinaldo Franco de Moraes.

Período		SVPe1B –4 - Calçada Fórum (entrada principal)		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
07:00	07:15	10	10	19
07:15	07:30	0	10	
07:30	07:45	1	11	
07:45	08:00	8	19	14
08:00	08:15	6	25	

Período		SVPe1B -4 - Calçada Fórum (entrada principal)		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
08:15	08:30	4	29	
08:30	08:45	3	32	
08:45	09:00	1	33	
09:00	09:15	4	37	24
09:15	09:30	12	49	
09:30	09:45	6	55	
09:45	10:00	2	57	
10:00	10:15	8	65	26
10:15	10:30	4	69	
10:30	10:45	5	74	
10:45	11:00	9	83	39
11:00	11:15	4	87	
11:15	11:30	10	97	
11:30	11:45	15	112	
11:45	12:00	10	122	12
12:00	12:15	4	126	
12:15	12:30	3	129	
12:30	12:45	3	132	
12:45	13:00	2	134	28
13:00	13:15	9	143	
13:15	13:30	11	154	
13:30	13:45	5	159	
13:45	14:00	3	162	45
14:00	14:15	15	177	
14:15	14:30	10	187	
14:30	14:45	7	194	
14:45	15:00	13	207	29
15:00	15:15	14	221	
15:15	15:30	7	228	
15:30	15:45	5	233	
15:45	16:00	3	236	17
16:00	16:15	6	242	
16:15	16:30	3	245	
16:30	16:45	3	248	
16:45	17:00	5	253	58
17:00	17:15	34	287	
17:15	17:30	12	299	
17:30	17:45	8	307	
17:45	18:00	4	311	15
18:00	18:15	1	312	
18:15	18:30	6	318	
18:30	18:45	2	320	
18:45	19:00	6	326	
TOTAL		326		

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 2.2.2. Síntese

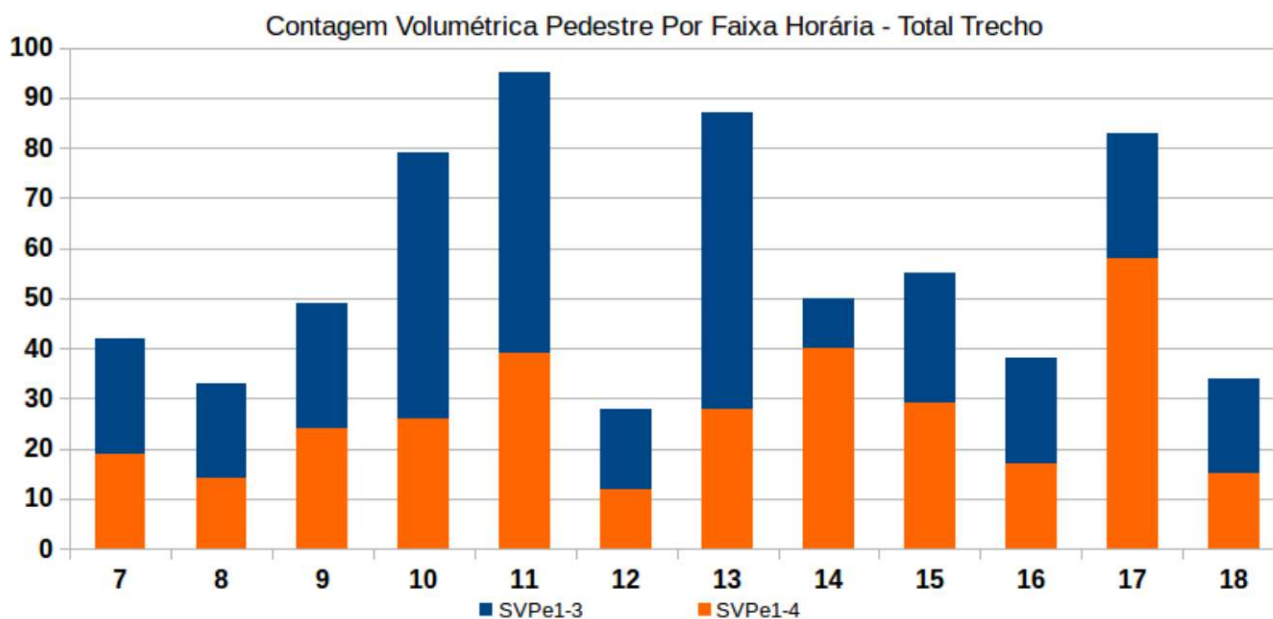
A seguir estão dispostos algumas considerações a respeito dos dados obtidos pelas pesquisas.

SVPe1B - 3/ SVPe1B - 4

O trecho pesquisado apresentou **673** pedestres trafegando no horário de pesquisa, sendo **352** no Ponto 3 e **321** pedestres no Ponto 4.

Na Figura 2-6, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizadas 95 pessoas, e em seguida, a faixa das 13 horas com 87 pessoas.

Figura 2-6  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Pedestre por Faixa Horária.

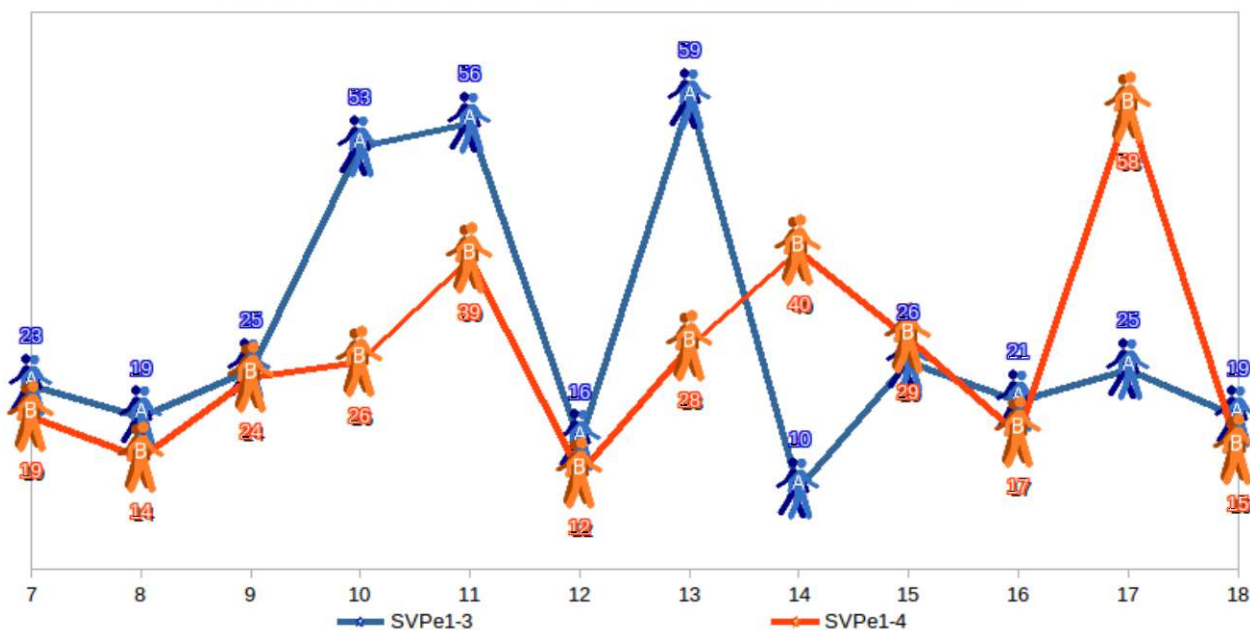


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 2-7 demonstra que o Ponto 3 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 2-7  
Gráfico Contagem Volumétrica de Pedestre por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Pedestre por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

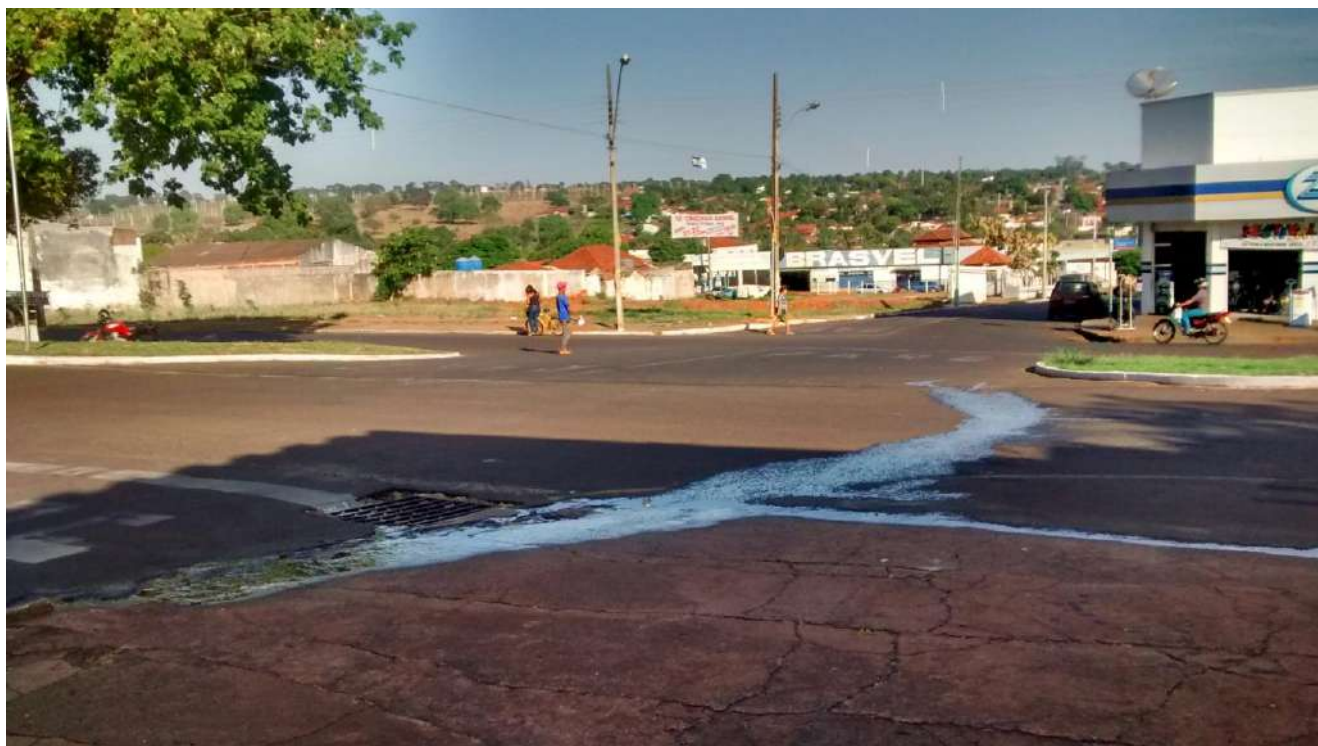
**2.3. SVPE2-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES X RUA CANAL**

O ponto de Pesquisa SVPe2 corresponde a quadra da Unidade da Polícia Militar, onde está locado o Ponto 1 e o seu correspondente fica na calçada da loja Eletro Zema, denominado como Ponto 2.

Na Figura 2-8, está ilustrado o ponto de Pesquisa:



Figura 2-8  
Volumétrica Pedestre SVPe2- Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Canal.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 2.3.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 2.3.1.1. SVPe2-Calçada Unidade Polícia Militar Ponto 1

Tabela 5  
Tabulação Pedestre Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Canal.

Período		SVPe2- Calçada Unidade Polícia Militar		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
07:00	07:15	4	4	13
07:15	07:30	3	7	
07:30	07:45	1	8	
07:45	08:00	5	13	19
08:00	08:15	1	14	
08:15	08:30	6	20	
08:30	08:45	10	30	
08:45	09:00	2	32	25
09:00	09:15	2	34	
09:15	09:30	7	41	
09:30	09:45	8	49	
09:45	10:00	8	57	42
10:00	10:15	9	66	

Período		SVPe2- Calçada Unidade Polícia Militar		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
10:15	10:30	3	69	
10:30	10:45	13	82	
10:45	11:00	17	99	
11:00	11:15	17	116	92
11:15	11:30	15	131	
11:30	11:45	53	184	
11:45	12:00	7	191	
12:00	12:15	9	200	40
12:15	12:30	8	208	
12:30	12:45	10	218	
12:45	13:00	13	231	
13:00	13:15	18	249	31
13:15	13:30	2	251	
13:30	13:45	7	258	
13:45	14:00	4	262	
14:00	14:15	12	274	43
14:15	14:30	6	280	
14:30	14:45	9	289	
14:45	15:00	16	305	
15:00	15:15	9	314	45
15:15	15:30	12	326	
15:30	15:45	15	341	
15:45	16:00	9	350	
16:00	16:15	6	356	54
16:15	16:30	3	359	
16:30	16:45	22	381	
16:45	17:00	23	404	
17:00	17:15	25	429	96
17:15	17:30	15	444	
17:30	17:45	17	461	
17:45	18:00	39	500	
18:00	18:15	12	512	48
18:15	18:30	20	532	
18:30	18:45	6	538	
18:45	19:00	10	548	
TOTAL		548		

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

2.3.1.2. SVPe2-Calçada Loja Eletro Zema

Tabela 6  
Tabulação Pedestre Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua Canal.

Período		SVPe2- Calçada Loja Eletro Zema		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
07:00	07:15	3	3	13
07:15	07:30	3	6	
07:30	07:45	3	9	
07:45	08:00	4	13	
08:00	08:15	1	14	13
08:15	08:30	5	19	
08:30	08:45	1	20	
08:45	09:00	6	26	
09:00	09:15	3	29	18
09:15	09:30	7	36	
09:30	09:45	4	40	
09:45	10:00	4	44	
10:00	10:15	3	47	22
10:15	10:30	5	52	
10:30	10:45	6	58	
10:45	11:00	8	66	
11:00	11:15	8	74	34
11:15	11:30	4	78	
11:30	11:45	17	95	
11:45	12:00	5	100	
12:00	12:15	4	104	14
12:15	12:30	4	108	
12:30	12:45	2	110	
12:45	13:00	4	114	
13:00	13:15	3	117	20
13:15	13:30	3	120	
13:30	13:45	8	128	
13:45	14:00	6	134	
14:00	14:15	10	144	31
14:15	14:30	3	147	
14:30	14:45	6	153	
14:45	15:00	12	165	
15:00	15:15	5	170	20
15:15	15:30	7	177	
15:30	15:45	4	181	
15:45	16:00	4	185	
16:00	16:15	0	185	10
16:15	16:30	4	189	
16:30	16:45	5	194	
16:45	17:00	1	195	
17:00	17:15	5	200	17
17:15	17:30	1	201	
17:30	17:45	3	204	
17:45	18:00	8	212	
18:00	18:15	0	212	6
18:15	18:30	5	217	
18:30	18:45	1	218	

Período		SVPe2- Calçada Loja Eletro Zema		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
18:45	19:00	0	218	
TOTAL		218		

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

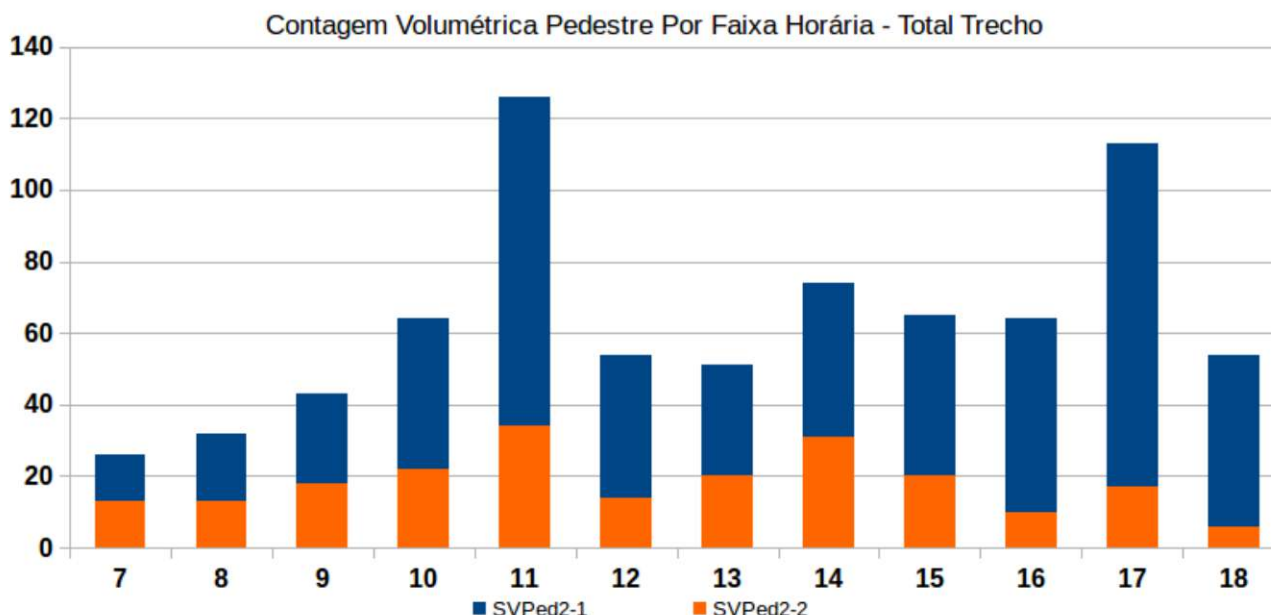
### 2.3.2. Síntese

A seguir estão dispostos algumas considerações a respeito dos dados obtidos pelas pesquisas.

#### 2.3.2.1. Pedestres

O trecho pesquisado apresentou 766 pedestres trafegando no horário de pesquisa, sendo 548 no Ponto 1 e 218 no Ponto 2.

Figura 2-9  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Pedestres por Faixa Horária.

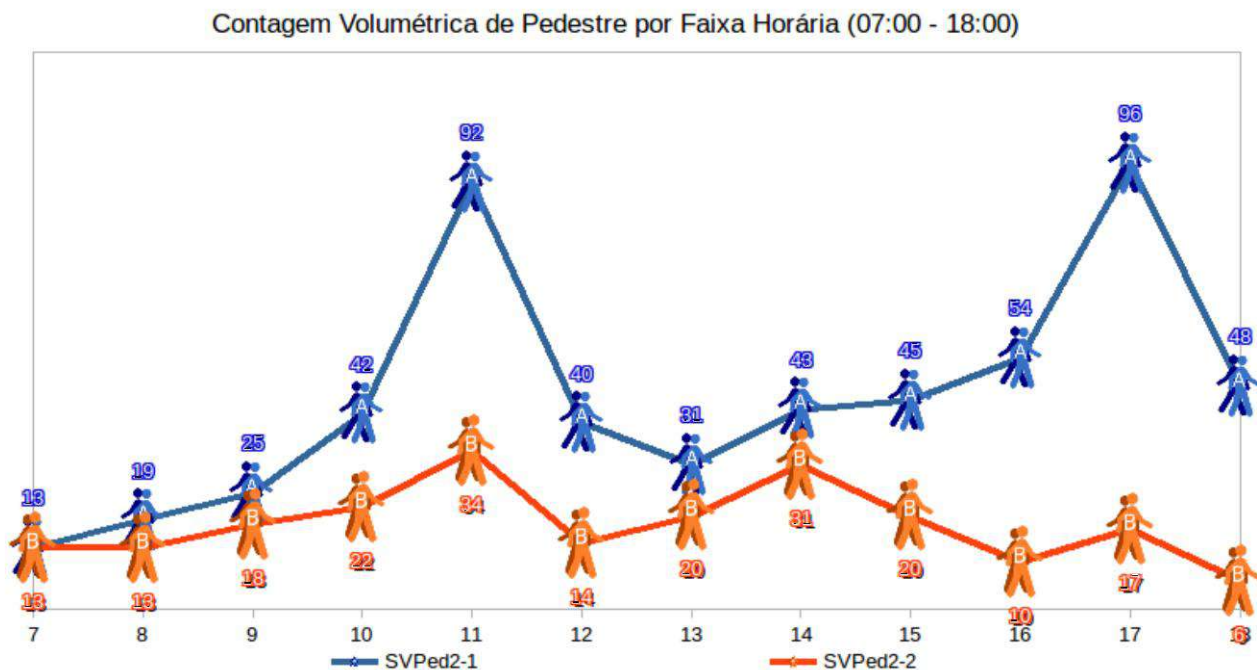


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 2-10, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizadas 126 pessoas.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 2-10 demonstra que o Ponto 1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 2-10  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Pedestres por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



#### 2.4. SVPE3-AVENIDA MINAS GERAIS X RUA CANAL

O ponto de Pesquisa SVPe3 corresponde quadra do estabelecimento Arco Íris Hortalças na Rua Canal. Neste local denominou-se como Ponto 1 e o Ponte 2 ficou locado sobre o Córrego Santa Vitória, na travessia para o Bairro Dom Alexandre, ponto 2.

Na Figura 2-11, está ilustrado o ponto de Pesquisa:

Figura 2-11  
 Volumétrica Pedestre SVPe3- Avenida Minas Gerais x Rua Canal.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 2.4.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

### 2.4.1.1. SVPe3- Estabelecimento Arco Íris Hortaliças Ponto 1

Tabela 7  
Tabulação Pedestre Avenida Minas Gerais x Rua Canal.

Período		SVPe3–Arco Íris Hortaliças		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
07:00	07:15	11	11	26
07:15	07:30	11	22	
07:30	07:45	3	25	
07:45	08:00	1	26	
08:00	08:15	3	29	7
08:15	08:30	2	31	
08:30	08:45	1	32	
08:45	09:00	1	33	
09:00	09:15	5	38	10
09:15	09:30	1	39	
09:30	09:45	0	39	
09:45	10:00	4	43	
10:00	10:15	2	45	20
10:15	10:30	4	49	
10:30	10:45	10	59	
10:45	11:00	4	63	
11:00	11:15	2	65	58
11:15	11:30	1	66	
11:30	11:45	51	117	
11:45	12:00	4	121	
12:00	12:15	6	127	12
12:15	12:30	4	131	
12:30	12:45	2	133	
12:45	13:00	0	133	
13:00	13:15	4	137	9
13:15	13:30	0	137	
13:30	13:45	1	138	
13:45	14:00	4	142	
14:00	14:15	0	142	5
14:15	14:30	1	143	
14:30	14:45	2	145	
14:45	15:00	2	147	

Período		SVPe3–Arco Íris Hortaliças		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
15:00	15:15	1	148	5
15:15	15:30	0	148	
15:30	15:45	0	148	
15:45	16:00	4	152	
16:00	16:15	1	153	1
16:15	16:30	0	153	
16:30	16:45	0	153	
16:45	17:00	0	153	
17:00	17:15	2	155	9
17:15	17:30	0	155	
17:30	17:45	0	155	
17:45	18:00	7	162	
18:00	18:15	4	166	15
18:15	18:30	7	173	
18:30	18:45	1	174	
18:45	19:00	3	177	
TOTAL		177		

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 2.4.1.2. SVPe3- Calçada Ponte sobre o Córrego Santa Vitória

Tabela 8  
Tabulação Pedestres Avenida Minas Gérias x Rua Canal.

Período		SVPe3-Calçada Ponte sobre o Córrego Santa Vitória		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	1
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	1	1	
07:45	08:00	0	1	
08:00	08:15	0	1	10
08:15	08:30	3	4	
08:30	08:45	5	9	
08:45	09:00	2	11	
09:00	09:15	7	18	10
09:15	09:30	1	19	
09:30	09:45	1	20	
09:45	10:00	1	21	
10:00	10:15	2	23	10
10:15	10:30	4	27	
10:30	10:45	1	28	
10:45	11:00	3	31	
11:00	11:15	2	33	7



Período		SVPe3-Calçada Ponte sobre o Córrego Santa Vitória		
		Pedestre	Pedestre Fluxo Acumulado	Pedestre Faixa Horária
11:15	11:30	1	34	
11:30	11:45	2	36	
11:45	12:00	2	38	
12:00	12:15	3	41	9
12:15	12:30	4	45	
12:30	12:45	1	46	
12:45	13:00	1	47	
13:00	13:15	5	52	8
13:15	13:30	2	54	
13:30	13:45	1	55	
13:45	14:00	0	55	1
14:00	14:15	1	56	
14:15	14:30	0	56	
14:30	14:45	0	56	
14:45	15:00	0	56	3
15:00	15:15	0	56	
15:15	15:30	1	57	
15:30	15:45	1	58	6
15:45	16:00	1	59	
16:00	16:15	2	61	
16:15	16:30	1	62	
16:30	16:45	3	65	12
16:45	17:00	0	65	
17:00	17:15	9	74	
17:15	17:30	1	75	
17:30	17:45	2	77	9
17:45	18:00	0	77	
18:00	18:15	4	81	
18:15	18:30	3	84	
18:30	18:45	1	85	
18:45	19:00	1	86	
<b>TOTAL</b>		<b>86</b>		

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 2.4.2. Síntese

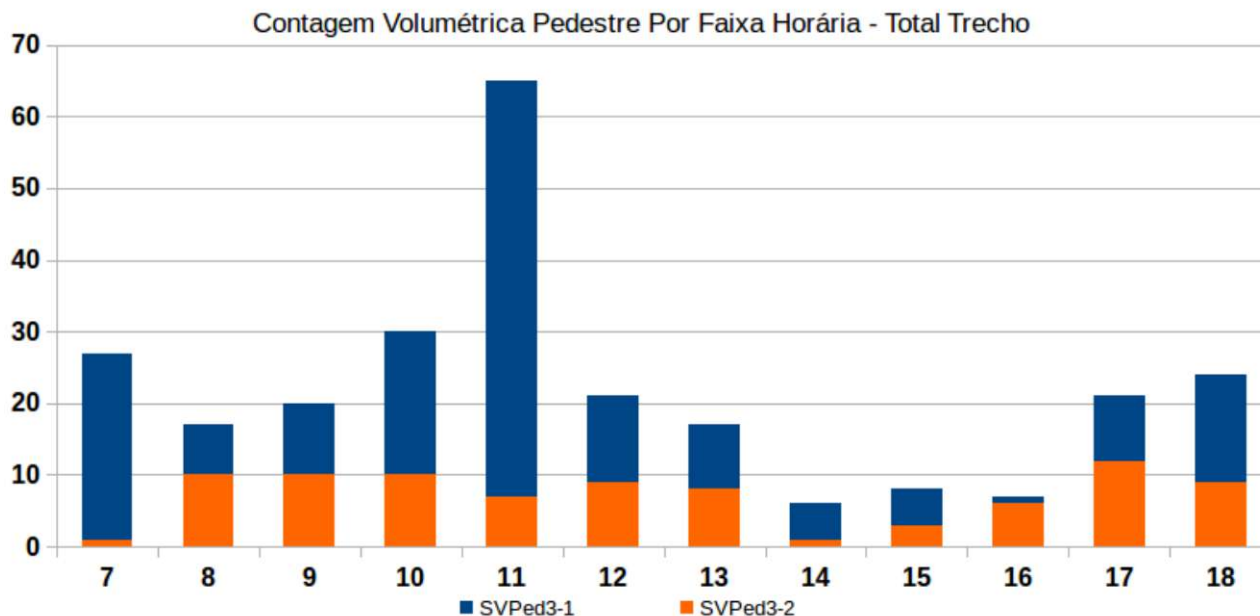
A seguir estão dispostas algumas considerações a respeito dos dados obtidos pelas pesquisas.

### 2.4.2.1. Pedestre

O trecho pesquisado apresentou **263** pedestres trafegando no horário de pesquisa. Na Figura 2-12, está apresentado o volume total por faixa horária do trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizadas 65 pessoas.



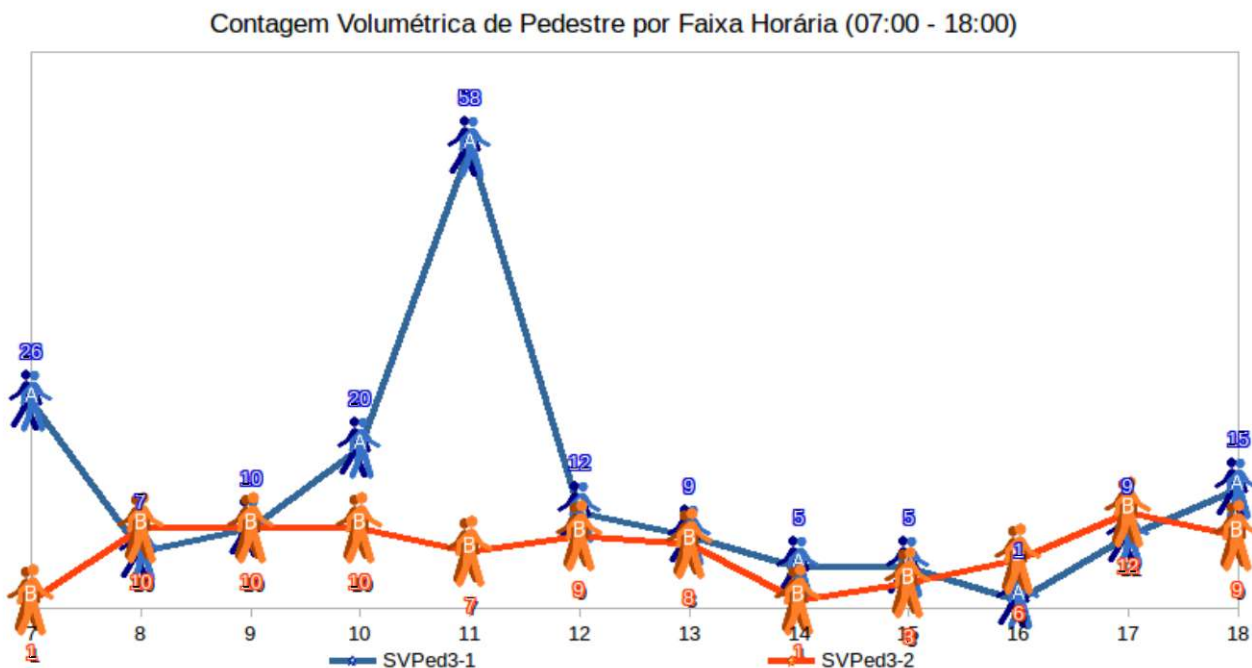
Figura 2-12  
Gráfico Contagem Volumétrica de Pedestres por Faixa Horária.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 2-13, demonstra que o Ponto 1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 2-13  
Gráfico Contagem Volumétrica de Pedestre por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3. PESQUISA CICLISTAS

A pesquisa de Contagem de Ciclista foi realizada, no período de 07:00hs às 19:00hs. Foram contabilizados, nos trechos definidos pelos técnicos do projeto, a quantidade de ciclistas que passaram naquele ponto.

Na Figura 3-1, está ilustrado os pontos de pesquisa e logo após a tabulação de cada ponto.

Figura 3-1  
Localização Pontos de Ciclistas, em Santa Vitória.

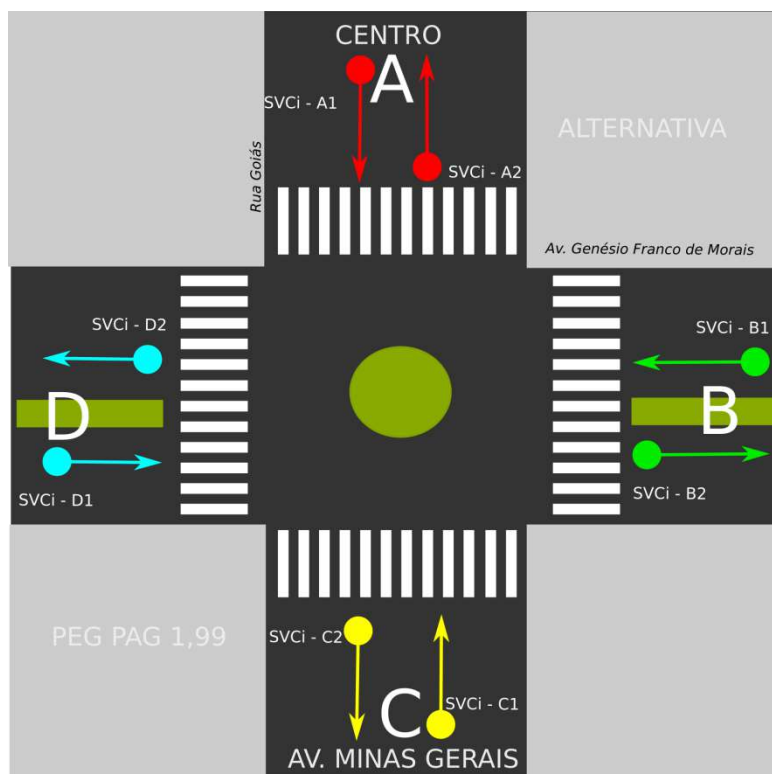


Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

#### 3.1. SVCi1- AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES X RUA GÓIAS

O ponto de Pesquisa SVCi1 corresponde ao cruzamento da Avenida Genésio Franco de Moraes com a Rua Goiás. Na Figura 3-2, está ilustrado o croqui do ponto de pesquisa.

Figura 3-2  
Croqui Pesquisa Ciclistas – Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 3.1.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 3.1.1.1. SVCi1 – A1 – Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás

Tabela 9  
Tabulação Ciclista Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.

SVCi1 – A1 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	2	2	9
07:15	07:30	2	4	
07:30	07:45	0	4	
07:45	08:00	5	9	8
08:00	08:15	1	10	
08:15	08:30	3	13	
08:30	08:45	3	16	
08:45	09:00	1	17	1
09:00	09:15	0	17	
09:15	09:30	0	17	
09:30	09:45	1	18	7
09:45	10:00	0	18	
10:00	10:15	3	21	
10:15	10:30	3	24	
10:30	10:45	0	24	

SVCi1 – A1 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
10:45	11:00	1	25	20
11:00	11:15	1	26	
11:15	11:30	5	31	
11:30	11:45	14	45	
11:45	12:00	0	45	
12:00	12:15	6	51	8
12:15	12:30	1	52	
12:30	12:45	1	53	
12:45	13:00	0	53	
13:00	13:15	6	59	19
13:15	13:30	0	59	
13:30	13:45	2	61	
13:45	14:00	11	72	
14:00	14:15	4	76	12
14:15	14:30	4	80	
14:30	14:45	1	81	
14:45	15:00	3	84	
15:00	15:15	7	91	10
15:15	15:30	2	93	
15:30	15:45	1	94	
15:45	16:00	0	94	
16:00	16:15	5	99	22
16:15	16:30	6	105	
16:30	16:45	1	106	
16:45	17:00	10	116	
17:00	17:15	4	120	14
17:15	17:30	5	125	
17:30	17:45	3	128	
17:45	18:00	2	130	
18:00	18:15	1	131	6
18:15	18:30	2	133	
18:30	18:45	2	135	
18:45	19:00	1	136	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.1.1.2. SVCi1 – A2 - Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás

Tabela 10  
Tabulação Ciclistas Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.

SVCi1 – A2 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	2	2	4
08:15	08:30	1	3	

SVCi1 – A2 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
08:30	08:45	1	4	
08:45	09:00	0	4	
09:00	09:15	0	4	
09:15	09:30	0	4	0
09:30	09:45	0	4	
09:45	10:00	0	4	
10:00	10:15	0	4	0
10:15	10:30	0	4	
10:30	10:45	0	4	
10:45	11:00	0	4	
11:00	11:15	0	4	1
11:15	11:30	0	4	
11:30	11:45	1	5	
11:45	12:00	0	5	1
12:00	12:15	0	5	
12:15	12:30	0	5	
12:30	12:45	1	6	
12:45	13:00	0	6	7
13:00	13:15	2	8	
13:15	13:30	0	8	
13:30	13:45	1	9	
13:45	14:00	4	13	9
14:00	14:15	2	15	
14:15	14:30	5	20	
14:30	14:45	1	21	
14:45	15:00	1	22	2
15:00	15:15	1	23	
15:15	15:30	0	23	
15:30	15:45	0	23	
15:45	16:00	1	24	13
16:00	16:15	5	29	
16:15	16:30	4	33	
16:30	16:45	0	33	
16:45	17:00	4	37	15
17:00	17:15	1	38	
17:15	17:30	4	42	
17:30	17:45	3	45	
17:45	18:00	7	52	3
18:00	18:15	2	54	
18:15	18:30	0	54	
18:30	18:45	1	55	
18:45	19:00	0	55	

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

3.1.1.3. SVCi1 – B1 - Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás

Tabela 11  
Tabulação Ciclistas Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.

SVCi1 – B1 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	1	1	2
07:15	07:30	1	2	
07:30	07:45	0	2	
07:45	08:00	0	2	
08:00	08:15	2	4	2
08:15	08:30	0	4	
08:30	08:45	0	4	
08:45	09:00	0	4	
09:00	09:15	0	4	0
09:15	09:30	0	4	
09:30	09:45	0	4	
09:45	10:00	0	4	
10:00	10:15	2	6	4
10:15	10:30	0	6	
10:30	10:45	1	7	
10:45	11:00	1	8	
11:00	11:15	1	9	5
11:15	11:30	0	9	
11:30	11:45	4	13	
11:45	12:00	0	13	
12:00	12:15	0	13	1
12:15	12:30	1	14	
12:30	12:45	0	14	
12:45	13:00	0	14	
13:00	13:15	0	14	13
13:15	13:30	7	21	
13:30	13:45	1	22	
13:45	14:00	5	27	
14:00	14:15	1	28	7
14:15	14:30	3	31	
14:30	14:45	1	32	
14:45	15:00	2	34	
15:00	15:15	0	34	2
15:15	15:30	1	35	
15:30	15:45	0	35	
15:45	16:00	1	36	
16:00	16:15	2	38	13
16:15	16:30	3	41	
16:30	16:45	2	43	
16:45	17:00	6	49	
17:00	17:15	7	56	15
17:15	17:30	4	60	
17:30	17:45	1	61	
17:45	18:00	3	64	

SVCi1 – B1 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	3	67	13
18:15	18:30	3	70	
18:30	18:45	2	72	
18:45	19:00	5	77	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.1.1.4. SVCi1 – B2 - Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás

Tabela 12  
Tabulação Ciclistas Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.

SVCi1 – B2 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	10	10	17
07:15	07:30	3	13	
07:30	07:45	0	13	
07:45	08:00	4	17	
08:00	08:15	1	18	8
08:15	08:30	3	21	
08:30	08:45	3	24	
08:45	09:00	1	25	
09:00	09:15	0	25	2
09:15	09:30	0	25	
09:30	09:45	2	27	
09:45	10:00	0	27	
10:00	10:15	3	30	8
10:15	10:30	3	33	
10:30	10:45	0	33	
10:45	11:00	2	35	
11:00	11:15	2	37	19
11:15	11:30	3	40	
11:30	11:45	14	54	
11:45	12:00	0	54	
12:00	12:15	6	60	12
12:15	12:30	2	62	
12:30	12:45	4	66	
12:45	13:00	0	66	
13:00	13:15	2	68	17
13:15	13:30	1	69	
13:30	13:45	2	71	
13:45	14:00	12	83	
14:00	14:15	4	87	13
14:15	14:30	5	92	
14:30	14:45	1	93	
14:45	15:00	3	96	
15:00	15:15	10	106	17
15:15	15:30	4	110	
15:30	15:45	2	112	



SVCi1 – B2 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
15:45	16:00	1	113	20
16:00	16:15	7	120	
16:15	16:30	2	122	
16:30	16:45	1	123	
16:45	17:00	10	133	
17:00	17:15	4	137	15
17:15	17:30	4	141	
17:30	17:45	5	146	
17:45	18:00	2	148	
18:00	18:15	4	152	9
18:15	18:30	0	152	
18:30	18:45	2	154	
18:45	19:00	3	157	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.1.1.5. SVCi1 – C1 - Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás

Tabela 13  
Tabulação Ciclistas Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.

SVCi1 – C1 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	3	3	5
07:15	07:30	1	4	
07:30	07:45	1	5	
07:45	08:00	0	5	
08:00	08:15	2	7	4
08:15	08:30	2	9	
08:30	08:45	0	9	
08:45	09:00	0	9	
09:00	09:15	0	9	0
09:15	09:30	0	9	
09:30	09:45	0	9	
09:45	10:00	0	9	
10:00	10:15	0	9	3
10:15	10:30	1	10	
10:30	10:45	1	11	
10:45	11:00	1	12	
11:00	11:15	0	12	2
11:15	11:30	0	12	
11:30	11:45	2	14	
11:45	12:00	0	14	
12:00	12:15	0	14	5
12:15	12:30	4	18	
12:30	12:45	1	19	
12:45	13:00	0	19	
13:00	13:15	2	21	6
13:15	13:30	0	21	



SVCi1 – C1 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
13:30	13:45	1	22	7
13:45	14:00	3	25	
14:00	14:15	1	26	
14:15	14:30	4	30	
14:30	14:45	1	31	
14:45	15:00	1	32	
15:00	15:15	3	35	
15:15	15:30	1	36	
15:30	15:45	0	36	
15:45	16:00	1	37	
16:00	16:15	4	41	9
16:15	16:30	3	44	
16:30	16:45	0	44	
16:45	17:00	2	46	
17:00	17:15	0	46	8
17:15	17:30	2	48	
17:30	17:45	3	51	
17:45	18:00	3	54	
18:00	18:15	2	56	5
18:15	18:30	0	56	
18:30	18:45	2	58	
18:45	19:00	1	59	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.1.1.6. SVCi1 – C2 - Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás

Tabela 14  
Tabulação Ciclistas Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.

SVCi1 – C2 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	3	3	8
07:15	07:30	0	3	
07:30	07:45	1	4	
07:45	08:00	4	8	
08:00	08:15	0	8	1
08:15	08:30	1	9	
08:30	08:45	0	9	
08:45	09:00	0	9	
09:00	09:15	0	9	0
09:15	09:30	0	9	
09:30	09:45	0	9	
09:45	10:00	0	9	
10:00	10:15	1	10	4
10:15	10:30	2	12	
10:30	10:45	0	12	
10:45	11:00	1	13	
11:00	11:15	2	15	2

SVCi1 – C2 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
11:15	11:30	0	15	
11:30	11:45	0	15	
11:45	12:00	0	15	
12:00	12:15	1	16	2
12:15	12:30	0	16	
12:30	12:45	0	16	
12:45	13:00	1	17	
13:00	13:15	1	18	9
13:15	13:30	2	20	
13:30	13:45	4	24	
13:45	14:00	2	26	
14:00	14:15	5	31	9
14:15	14:30	2	33	
14:30	14:45	1	34	
14:45	15:00	1	35	
15:00	15:15	3	38	10
15:15	15:30	3	41	
15:30	15:45	2	43	
15:45	16:00	2	45	
16:00	16:15	1	46	11
16:15	16:30	7	53	
16:30	16:45	0	53	
16:45	17:00	3	56	
17:00	17:15	4	60	12
17:15	17:30	1	61	
17:30	17:45	5	66	
17:45	18:00	2	68	
18:00	18:15	1	69	7
18:15	18:30	3	72	
18:30	18:45	2	74	
18:45	19:00	1	75	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.1.1.7. SVCi1 – D1 - Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás

Tabela 15  
Tabulação Ciclistas Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.

SVCi1 – D1 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	11	11	17
07:15	07:30	2	13	
07:30	07:45	0	13	
07:45	08:00	4	17	
08:00	08:15	1	18	4
08:15	08:30	2	20	
08:30	08:45	1	21	
08:45	09:00	0	21	

SVCi1 – D1 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
09:00	09:15	0	21	1
09:15	09:30	0	21	
09:30	09:45	1	22	
09:45	10:00	0	22	
10:00	10:15	1	23	5
10:15	10:30	3	26	
10:30	10:45	0	26	
10:45	11:00	1	27	
11:00	11:15	3	30	3
11:15	11:30	0	30	
11:30	11:45	0	30	
11:45	12:00	0	30	
12:00	12:15	2	32	7
12:15	12:30	1	33	
12:30	12:45	3	36	
12:45	13:00	1	37	
13:00	13:15	0	37	8
13:15	13:30	2	39	
13:30	13:45	4	43	
13:45	14:00	2	45	
14:00	14:15	6	51	10
14:15	14:30	2	53	
14:30	14:45	1	54	
14:45	15:00	1	55	
15:00	15:15	5	60	16
15:15	15:30	5	65	
15:30	15:45	3	68	
15:45	16:00	3	71	
16:00	16:15	4	75	15
16:15	16:30	6	81	
16:30	16:45	0	81	
16:45	17:00	5	86	
17:00	17:15	5	91	21
17:15	17:30	5	96	
17:30	17:45	7	103	
17:45	18:00	4	107	
18:00	18:15	4	111	8
18:15	18:30	0	111	
18:30	18:45	2	113	
18:45	19:00	2	115	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.1.1.8. SVCi1 – D2 - Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás

Tabela 16  
Tabulação Ciclistas Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.

SVCi1 – D2 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	4	4	8
07:15	07:30	3	7	
07:30	07:45	0	7	
07:45	08:00	1	8	
08:00	08:15	3	11	5
08:15	08:30	2	13	
08:30	08:45	0	13	
08:45	09:00	0	13	
09:00	09:15	0	13	0
09:15	09:30	0	13	
09:30	09:45	0	13	
09:45	10:00	0	13	
10:00	10:15	2	15	7
10:15	10:30	2	17	
10:30	10:45	2	19	
10:45	11:00	1	20	
11:00	11:15	1	21	8
11:15	11:30	2	23	
11:30	11:45	5	28	
11:45	12:00	0	28	
12:00	12:15	1	29	6
12:15	12:30	5	34	
12:30	12:45	0	34	
12:45	13:00	0	34	
13:00	13:15	3	37	13
13:15	13:30	6	43	
13:30	13:45	1	44	
13:45	14:00	3	47	
14:00	14:15	1	48	5
14:15	14:30	1	49	
14:30	14:45	1	50	
14:45	15:00	2	52	
15:00	15:15	1	53	4
15:15	15:30	2	55	
15:30	15:45	0	55	
15:45	16:00	1	56	
16:00	16:15	2	58	15
16:15	16:30	5	63	
16:30	16:45	2	65	
16:45	17:00	6	71	
17:00	17:15	7	78	16
17:15	17:30	7	85	
17:30	17:45	1	86	
17:45	18:00	1	87	

SVCi1 – D2 Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	3	90	13
18:15	18:30	2	92	
18:30	18:45	3	95	
18:45	19:00	5	100	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.1.2. Síntese

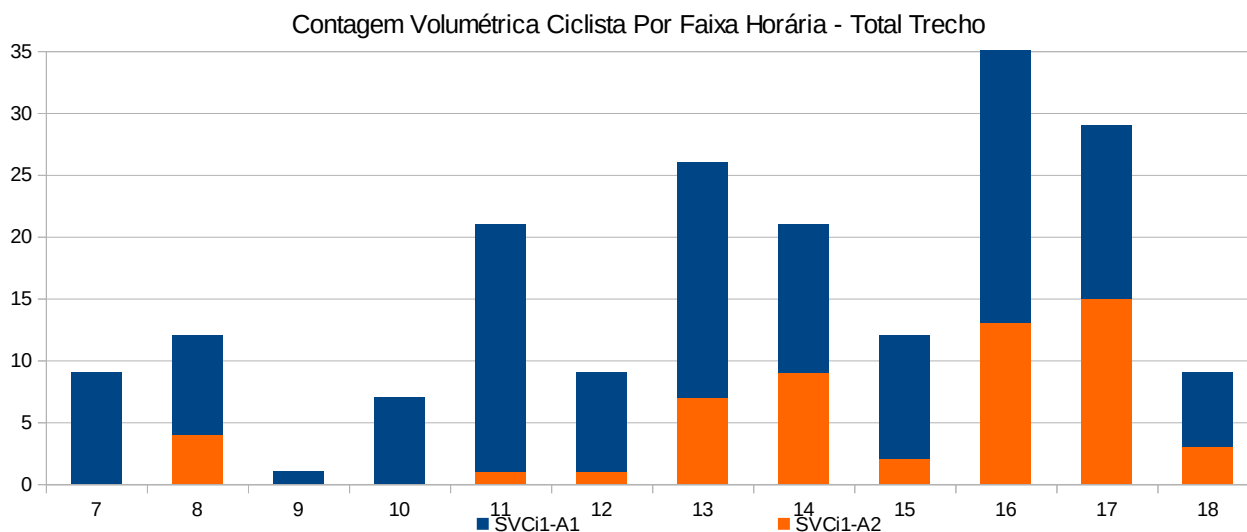
A seguir estão dispostos algumas considerações a respeito dos dados obtidos pelas pesquisas.

#### 3.1.2.1. Ciclistas - SVCi1 – A1 e SVCi1 – A2

O trecho pesquisado apresentou **191** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **136** no Ponto A1 e **55** ciclistas no Ponto A2.

Na Figura 3-3, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 16 horas, onde foram contabilizados 35 ciclistas.

Figura 3-3  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclista por Faixa Horária.

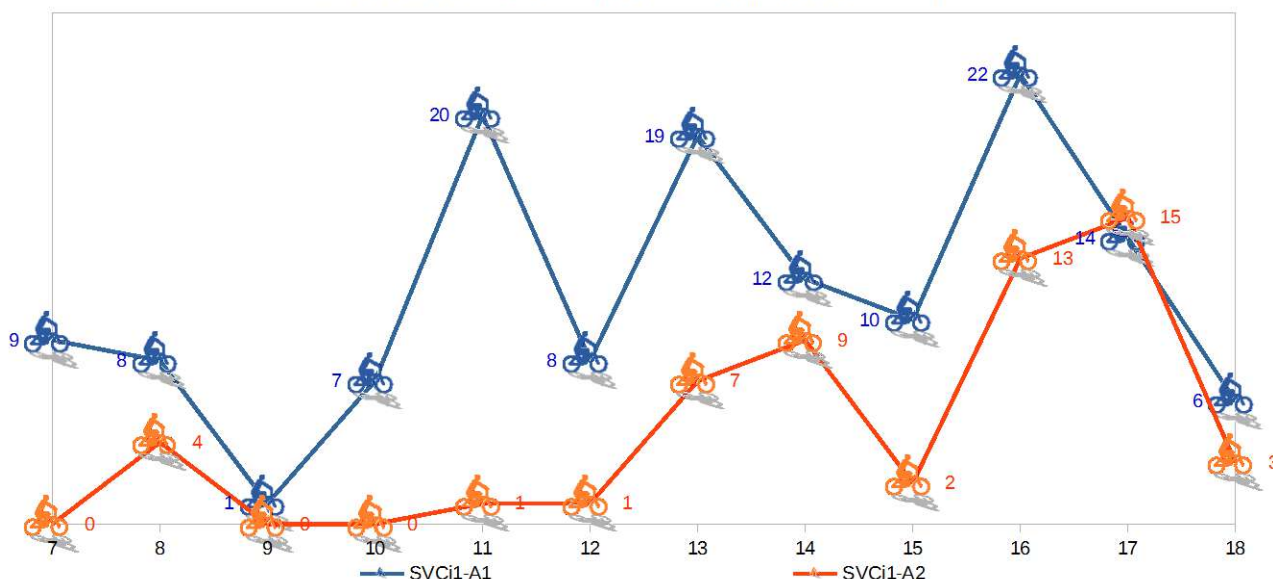


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-4 demonstra que o Ponto A1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-4  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

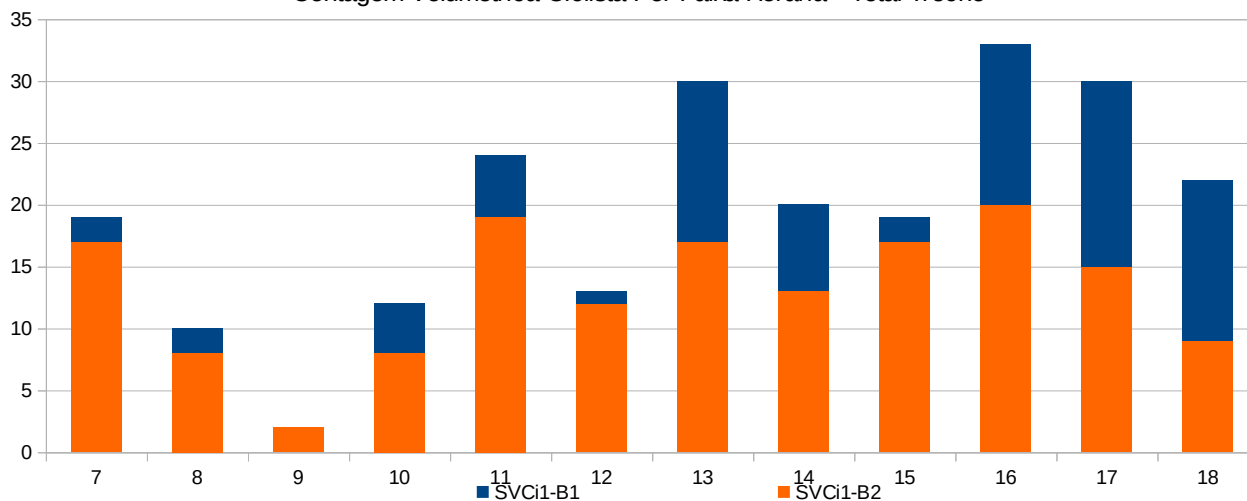
### 3.1.2.2. Ciclistas - SVCi1 - B1 e SVCi1 – B2

O trecho pesquisado apresentou **234** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **77** no Ponto B1 e **157** ciclistas no Ponto B2.

Na Figura 3-5, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 16 horas, onde foram contabilizados 33 ciclistas.

Figura 3-5  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

Contagem Volumétrica Ciclista Por Faixa Horária - Total Trecho

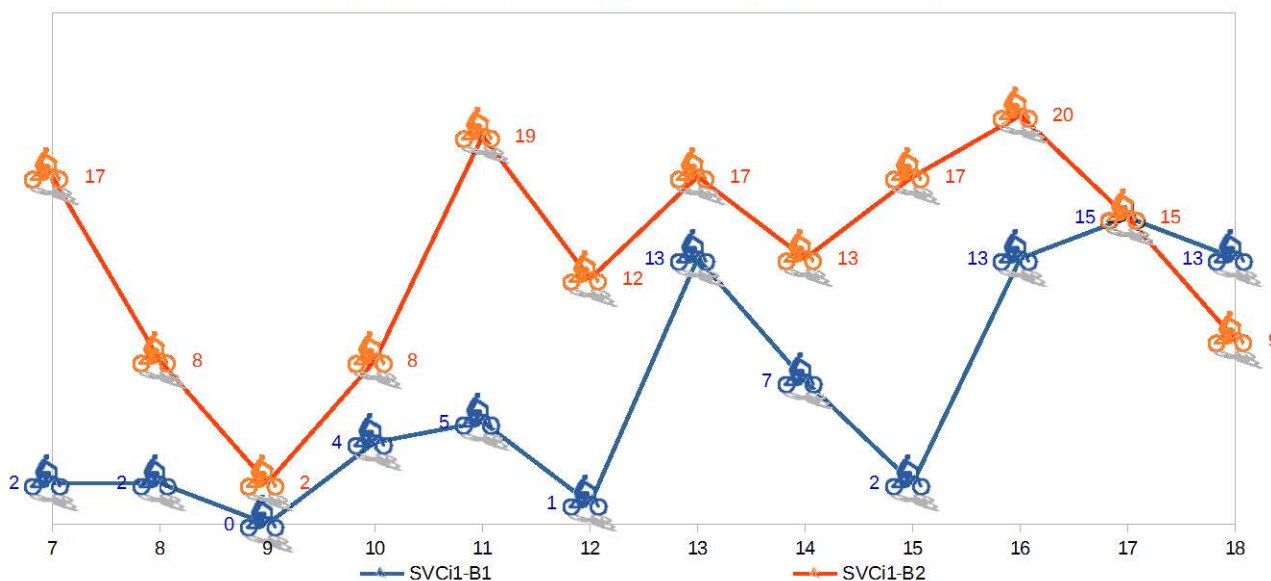


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-4 demonstra que o Ponto B2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-6  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

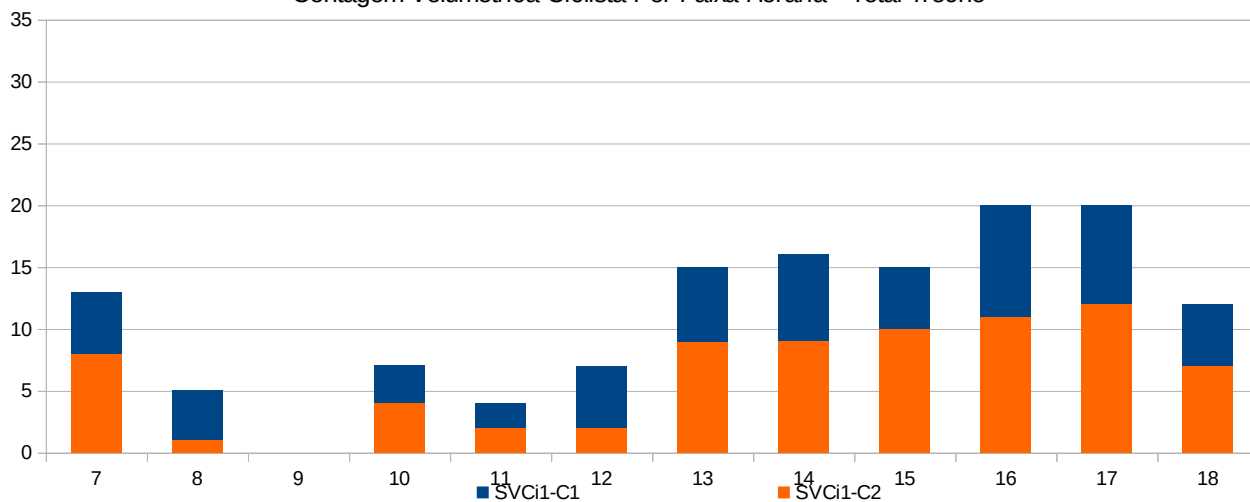
3.1.2.3. Ciclistas SVCi1 – C1 e SVCi1 – C2

O trecho pesquisado apresentou **134** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **59** no Ponto C1 e **75** ciclistas no Ponto C2.

Na Figura 3-7, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 16 horas e 17 horas, onde foram contabilizados 20 ciclistas.

Figura 3-7  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

Contagem Volumétrica Ciclista Por Faixa Horária - Total Trecho

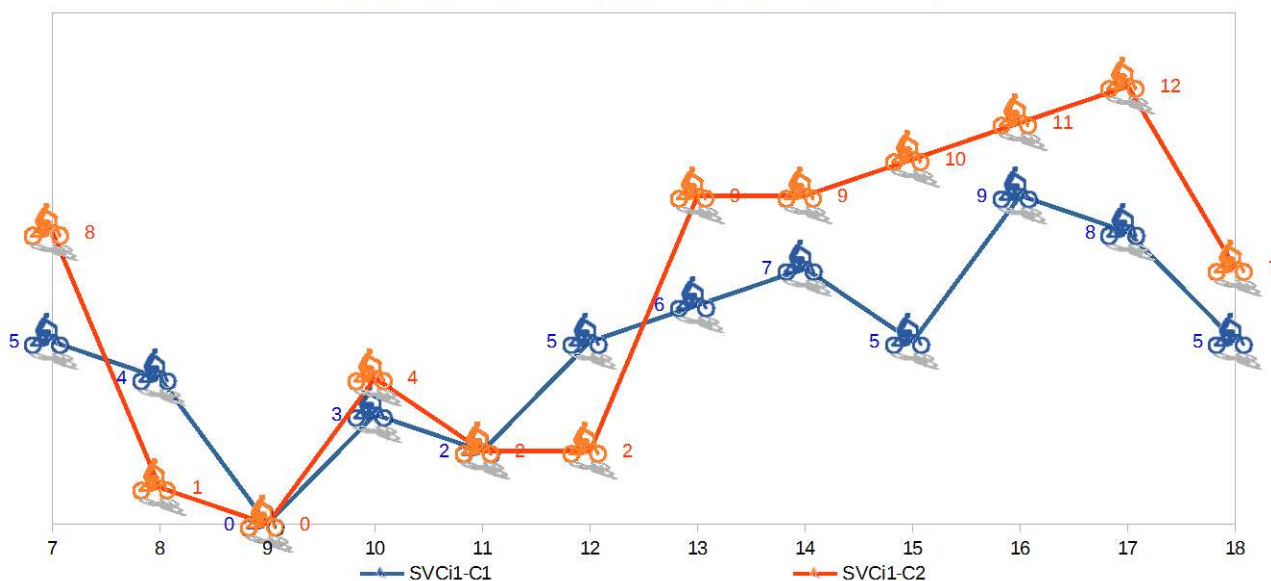


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-4 demonstra que o Ponto C2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-8  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

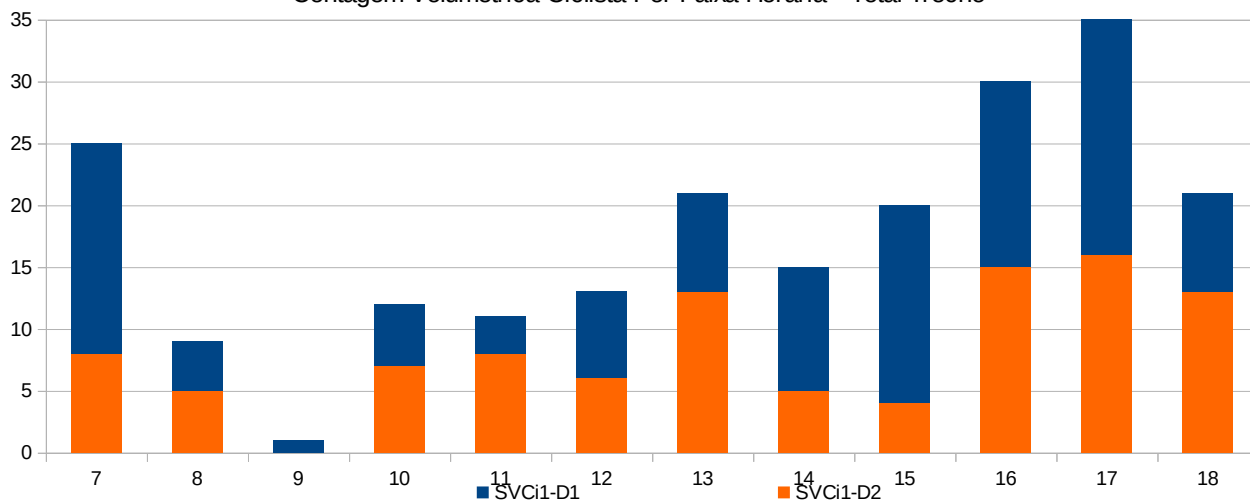
#### 3.1.2.4. Ciclistas – SVCi1 – D1 e SVCi1 – D2

O trecho pesquisado apresentou **215** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **115** no Ponto D1 e **100** ciclistas no Ponto D2.

Na Figura 3-9, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 17 horas, onde foram contabilizados 37 ciclistas.

Figura 3-9  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

Contagem Volumétrica Ciclista Por Faixa Horária - Total Trecho



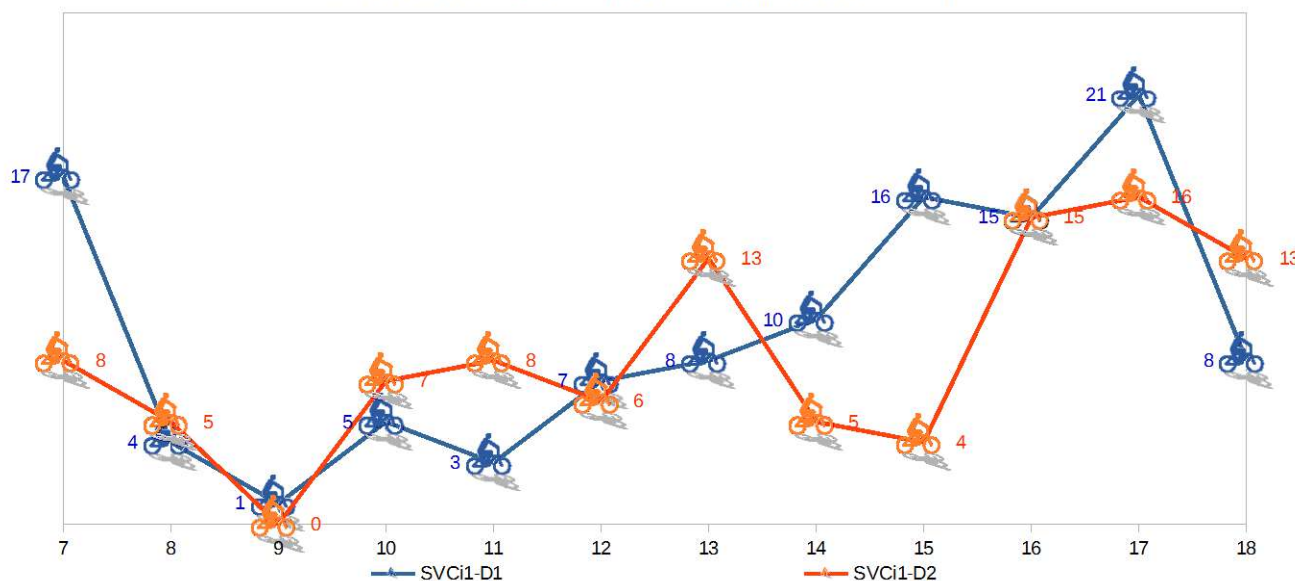
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-10 demonstra que o Ponto D1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.



Figura 3-10  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)

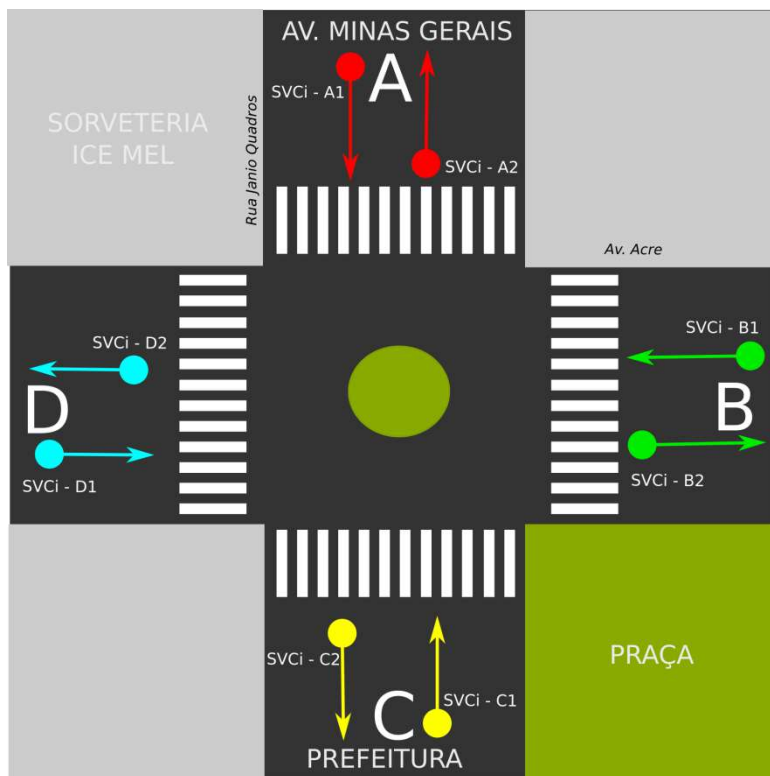


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2. SVCi2 – AVENIDA ACRE X RUA JÂNIO QUADROS

O ponto de Pesquisa SVCi2 corresponde ao cruzamento da Avenida Acre com a Rua Jânio Quadros. Na Figura 3-11, está ilustrado o croqui do ponto de pesquisa.

Figura 3-11  
Croqui Pesquisa Ciclistas – Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 3.2.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 3.2.1.1. SVCi2 – A1 – Avenida Acre x Rua Jânio Quadros

Tabela 17  
Tabulação Ciclistas Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.

SVCi2 – A1 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	5
07:15	07:30	2	2	
07:30	07:45	3	5	
07:45	08:00	0	5	
08:00	08:15	0	5	0
08:15	08:30	0	5	
08:30	08:45	0	5	
08:45	09:00	0	5	
09:00	09:15	0	5	2
09:15	09:30	0	5	
09:30	09:45	0	5	
09:45	10:00	2	7	
10:00	10:15	2	9	6
10:15	10:30	1	10	
10:30	10:45	1	11	
10:45	11:00	2	13	
11:00	11:15	3	16	6
11:15	11:30	1	17	
11:30	11:45	1	18	
11:45	12:00	1	19	
12:00	12:15	1	20	8
12:15	12:30	2	22	
12:30	12:45	4	26	
12:45	13:00	1	27	
13:00	13:15	0	27	1
13:15	13:30	0	27	
13:30	13:45	1	28	
13:45	14:00	0	28	
14:00	14:15	1	29	22
14:15	14:30	16	45	
14:30	14:45	3	48	
14:45	15:00	2	50	
15:00	15:15	2	52	14
15:15	15:30	8	60	
15:30	15:45	2	62	
15:45	16:00	2	64	
16:00	16:15	2	66	10
16:15	16:30	0	66	
16:30	16:45	2	68	
16:45	17:00	6	74	

SVCi2 – A1 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
17:00	17:15	1	75	7
17:15	17:30	0	75	
17:30	17:45	0	75	
17:45	18:00	6	81	
18:00	18:15	1	82	3
18:15	18:30	2	84	
18:30	18:45	0	84	
18:45	19:00	0	84	

Fonte: Pesquisa em campo, 2016.

### 3.2.1.2. SVCi2 – A2 – Avenida Acre x Rua Jânio Quadros

Tabela 18  
Tabulação Ciclistas Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.

SVCi2 – A2 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	3	3	10
07:15	07:30	2	5	
07:30	07:45	3	8	
07:45	08:00	2	10	
08:00	08:15	2	12	12
08:15	08:30	4	16	
08:30	08:45	1	17	
08:45	09:00	5	22	
09:00	09:15	4	26	14
09:15	09:30	4	30	
09:30	09:45	3	33	
09:45	10:00	3	36	
10:00	10:15	2	38	6
10:15	10:30	1	39	
10:30	10:45	1	40	
10:45	11:00	2	42	
11:00	11:15	4	46	10
11:15	11:30	2	48	
11:30	11:45	1	49	
11:45	12:00	3	52	
12:00	12:15	6	58	15
12:15	12:30	1	59	
12:30	12:45	5	64	
12:45	13:00	3	67	
13:00	13:15	6	73	17
13:15	13:30	4	77	
13:30	13:45	4	81	
13:45	14:00	3	84	
14:00	14:15	6	90	11
14:15	14:30	3	93	
14:30	14:45	0	93	

SVCi2 – A2 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
14:45	15:00	2	95	9
15:00	15:15	3	98	
15:15	15:30	0	98	
15:30	15:45	3	101	
15:45	16:00	3	104	
16:00	16:15	2	106	12
16:15	16:30	0	106	
16:30	16:45	4	110	
16:45	17:00	6	116	
17:00	17:15	5	121	10
17:15	17:30	1	122	
17:30	17:45	2	124	
17:45	18:00	2	126	
18:00	18:15	1	127	
18:15	18:30	1	128	5
18:30	18:45	0	128	
18:45	19:00	3	131	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2.1.3. SVCi2 – B1 – Avenida Acre x Rua Jânio Quadros

Tabela 19  
Tabulação Ciclistas Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.

SVCi2 – B1 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	2
07:15	07:30	1	1	
07:30	07:45	0	1	
07:45	08:00	1	2	
08:00	08:15	4	6	11
08:15	08:30	2	8	
08:30	08:45	2	10	
08:45	09:00	3	13	
09:00	09:15	2	15	
09:15	09:30	4	19	8
09:30	09:45	1	20	
09:45	10:00	1	21	
10:00	10:15	2	23	3
10:15	10:30	0	23	
10:30	10:45	0	23	
10:45	11:00	1	24	
11:00	11:15	3	27	12
11:15	11:30	2	29	
11:30	11:45	5	34	
11:45	12:00	2	36	
12:00	12:15	1	37	
12:15	12:30	2	39	8

SVCi2 – B1 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
12:30	12:45	2	41	11
12:45	13:00	3	44	
13:00	13:15	3	47	
13:15	13:30	2	49	
13:30	13:45	2	51	
13:45	14:00	4	55	
14:00	14:15	2	57	
14:15	14:30	1	58	
14:30	14:45	1	59	
14:45	15:00	10	69	
15:00	15:15	2	71	12
15:15	15:30	1	72	
15:30	15:45	2	74	
15:45	16:00	7	81	
16:00	16:15	6	87	11
16:15	16:30	2	89	
16:30	16:45	2	91	
16:45	17:00	1	92	
17:00	17:15	6	98	18
17:15	17:30	2	100	
17:30	17:45	6	106	
17:45	18:00	4	110	
18:00	18:15	6	116	15
18:15	18:30	6	122	
18:30	18:45	3	125	
18:45	19:00	0	125	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2.1.4. SVCi2 – B2 – Avenida Acre x Rua Jânio Quadros

Tabela 20  
Tabulação Ciclistas Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.

SVCi2 – B2 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	1
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	1	1	
07:45	08:00	0	1	
08:00	08:15	0	1	2
08:15	08:30	1	2	
08:30	08:45	0	2	
08:45	09:00	1	3	
09:00	09:15	3	6	4
09:15	09:30	0	6	
09:30	09:45	1	7	
09:45	10:00	0	7	
10:00	10:15	1	8	7

SVCi2 – B2 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
10:15	10:30	1	9	7
10:30	10:45	4	13	
10:45	11:00	1	14	
11:00	11:15	2	16	
11:15	11:30	0	16	
11:30	11:45	2	18	
11:45	12:00	3	21	
12:00	12:15	2	23	4
12:15	12:30	0	23	
12:30	12:45	1	24	
12:45	13:00	1	25	
13:00	13:15	0	25	5
13:15	13:30	4	29	
13:30	13:45	1	30	
13:45	14:00	0	30	
14:00	14:15	2	32	13
14:15	14:30	7	39	
14:30	14:45	4	43	
14:45	15:00	0	43	
15:00	15:15	2	45	15
15:15	15:30	10	55	
15:30	15:45	3	58	
15:45	16:00	0	58	
16:00	16:15	2	60	4
16:15	16:30	0	60	
16:30	16:45	1	61	
16:45	17:00	1	62	
17:00	17:15	1	63	3
17:15	17:30	2	65	
17:30	17:45	0	65	
17:45	18:00	0	65	
18:00	18:15	4	69	5
18:15	18:30	1	70	
18:30	18:45	0	70	
18:45	19:00	0	70	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2.1.5. SVCi2 – C1 – Avenida Acre x Rua Jânio Quadros

Tabela 21  
Tabulação Ciclistas Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.

SVCi2 – C1 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	2	2	10
07:15	07:30	1	3	
07:30	07:45	4	7	
07:45	08:00	3	10	

SVCi2 – C1 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
08:00	08:15	2	12	9
08:15	08:30	3	15	
08:30	08:45	0	15	
08:45	09:00	4	19	
09:00	09:15	5	24	11
09:15	09:30	1	25	
09:30	09:45	4	29	
09:45	10:00	1	30	
10:00	10:15	2	32	6
10:15	10:30	1	33	
10:30	10:45	2	35	
10:45	11:00	1	36	
11:00	11:15	3	39	11
11:15	11:30	2	41	
11:30	11:45	2	43	
11:45	12:00	4	47	
12:00	12:15	6	53	16
12:15	12:30	0	53	
12:30	12:45	6	59	
12:45	13:00	4	63	
13:00	13:15	2	65	11
13:15	13:30	5	70	
13:30	13:45	3	73	
13:45	14:00	1	74	
14:00	14:15	5	79	8
14:15	14:30	1	80	
14:30	14:45	1	81	
14:45	15:00	1	82	
15:00	15:15	1	83	5
15:15	15:30	1	84	
15:30	15:45	1	85	
15:45	16:00	2	87	
16:00	16:15	1	88	10
16:15	16:30	0	88	
16:30	16:45	2	90	
16:45	17:00	7	97	
17:00	17:15	4	101	6
17:15	17:30	1	102	
17:30	17:45	0	102	
17:45	18:00	1	103	
18:00	18:15	0	103	4
18:15	18:30	1	104	
18:30	18:45	0	104	
18:45	19:00	3	107	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.2.1.6. SVCi2 – C2 – Avenida Acre x Rua Jânio Quadros

Tabela 22  
Tabulação Ciclistas Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.

SVCi2 – C2 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	4	8
07:15	07:30	4	7	
07:30	07:45	3	8	
07:45	08:00	1	11	
08:00	08:15	3	11	5
08:15	08:30	0	11	
08:30	08:45	0	13	
08:45	09:00	2	13	
09:00	09:15	0	13	3
09:15	09:30	0	14	
09:30	09:45	1	16	
09:45	10:00	2	20	
10:00	10:15	4	21	8
10:15	10:30	1	22	
10:30	10:45	1	24	
10:45	11:00	2	27	
11:00	11:15	3	28	10
11:15	11:30	1	33	
11:30	11:45	5	34	
11:45	12:00	1	35	
12:00	12:15	1	37	8
12:15	12:30	2	41	
12:30	12:45	4	42	
12:45	13:00	1	43	
13:00	13:15	1	44	4
13:15	13:30	1	46	
13:30	13:45	2	46	
13:45	14:00	0	46	
14:00	14:15	0	54	11
14:15	14:30	8	56	
14:30	14:45	2	57	
14:45	15:00	1	58	
15:00	15:15	1	60	7
15:15	15:30	2	62	
15:30	15:45	2	64	
15:45	16:00	2	64	
16:00	16:15	0	64	9
16:15	16:30	0	66	
16:30	16:45	2	73	
16:45	17:00	7	75	
17:00	17:15	2	75	10
17:15	17:30	0	77	
17:30	17:45	2	83	
17:45	18:00	6	85	



SVCi2 – C2 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	2	86	5
18:15	18:30	1	88	
18:30	18:45	2	88	
18:45	19:00	0	107	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2.1.7. SVCi2 – D1 – Avenida Acre x Rua Jânio Quadros

Tabela 23  
Tabulação Ciclistas Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.

SVCi2 – D1 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	2	2	4
07:15	07:30	2	4	
07:30	07:45	0	4	
07:45	08:00	0	4	
08:00	08:15	0	4	2
08:15	08:30	1	5	
08:30	08:45	0	5	
08:45	09:00	1	6	
09:00	09:15	1	7	2
09:15	09:30	0	7	
09:30	09:45	0	7	
09:45	10:00	1	8	
10:00	10:15	1	9	6
10:15	10:30	1	10	
10:30	10:45	3	13	
10:45	11:00	1	14	
11:00	11:15	0	14	4
11:15	11:30	0	14	
11:30	11:45	2	16	
11:45	12:00	2	18	
12:00	12:15	1	19	2
12:15	12:30	0	19	
12:30	12:45	1	20	
12:45	13:00	0	20	
13:00	13:15	3	23	10
13:15	13:30	4	27	
13:30	13:45	2	29	
13:45	14:00	1	30	
14:00	14:15	2	32	5
14:15	14:30	2	34	
14:30	14:45	1	35	
14:45	15:00	0	35	
15:00	15:15	1	36	7
15:15	15:30	3	39	
15:30	15:45	3	42	

SVCi2 – D1 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
15:45	16:00	0	42	6
16:00	16:15	2	44	
16:15	16:30	0	44	
16:30	16:45	2	46	
16:45	17:00	2	48	
17:00	17:15	0	48	1
17:15	17:30	1	49	
17:30	17:45	0	49	
17:45	18:00	0	49	3
18:00	18:15	3	52	
18:15	18:30	0	52	
18:30	18:45	0	52	
18:45	19:00	0	52	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2.1.8. SVCi2 – D2 – Avenida Acre x Rua Jânio Quadros

Tabela 24  
Tabulação Ciclistas Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.

SVCi2 – D2 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	1	1	2
07:15	07:30	0	1	
07:30	07:45	0	1	
07:45	08:00	1	2	3
08:00	08:15	1	3	
08:15	08:30	1	4	
08:30	08:45	1	5	
08:45	09:00	0	5	
09:00	09:15	1	6	2
09:15	09:30	1	7	
09:30	09:45	0	7	
09:45	10:00	0	7	0
10:00	10:15	0	7	
10:15	10:30	0	7	
10:30	10:45	0	7	
10:45	11:00	0	7	
11:00	11:15	0	7	6
11:15	11:30	2	9	
11:30	11:45	2	11	
11:45	12:00	2	13	7
12:00	12:15	0	13	
12:15	12:30	1	14	
12:30	12:45	3	17	
12:45	13:00	3	20	
13:00	13:15	1	21	7
13:15	13:30	2	23	

SVCi2 – D2 Av. Acre x Rua Jânio Quadros				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
13:30	13:45	1	24	
13:45	14:00	3	27	
14:00	14:15	2	29	14
14:15	14:30	2	31	
14:30	14:45	0	31	
14:45	15:00	10	41	
15:00	15:15	0	41	7
15:15	15:30	1	42	
15:30	15:45	0	42	
15:45	16:00	6	48	12
16:00	16:15	7	55	
16:15	16:30	2	57	
16:30	16:45	1	58	
16:45	17:00	2	60	9
17:00	17:15	3	63	
17:15	17:30	1	64	
17:30	17:45	2	66	
17:45	18:00	3	69	10
18:00	18:15	3	72	
18:15	18:30	6	78	
18:30	18:45	1	79	
18:45	19:00	0	79	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

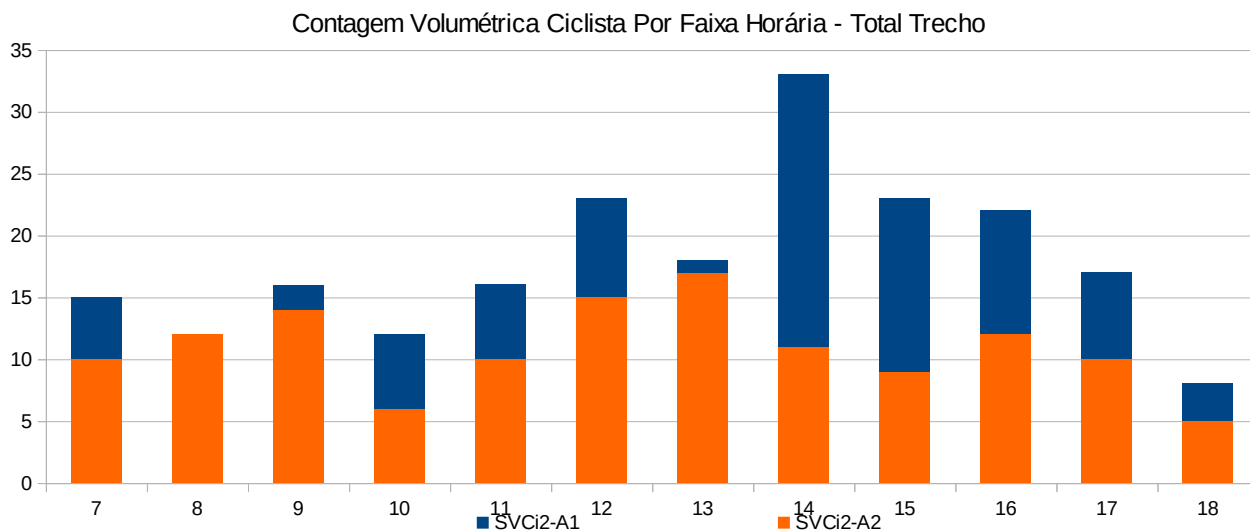
### 3.2.2. Síntese

#### 3.2.2.1. Ciclistas – SVCi2 – A1 e SVC2 – A2

O trecho pesquisado apresentou **215** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **84** no Ponto A1 e **131** ciclistas no Ponto A2.

Na Figura 3-12, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 16 horas, onde foram contabilizados 35 ciclistas.

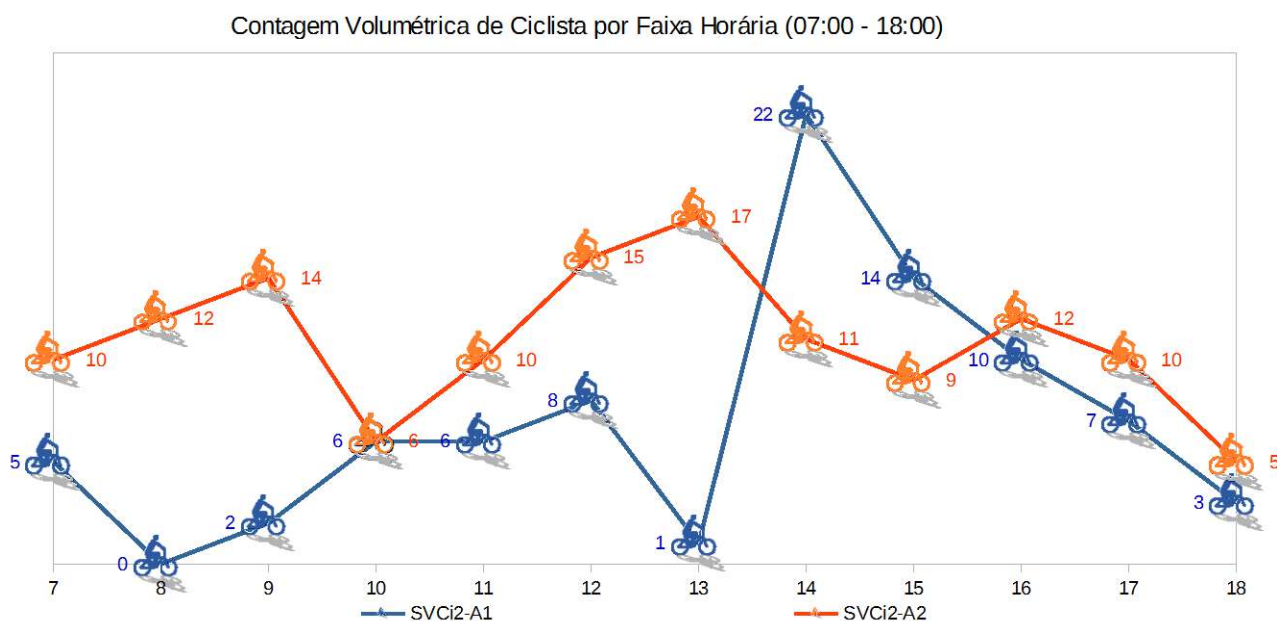
Figura 3-12  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-13, demonstra que o Ponto A2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-13  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



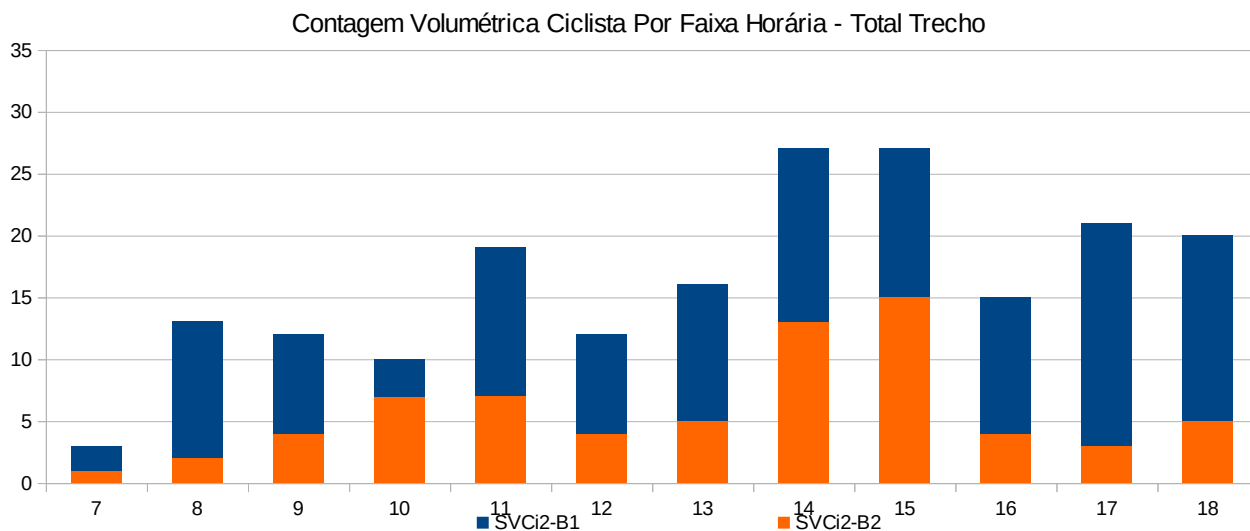
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2.2.2. Ciclistas – SVCi2 – B1 e SVCi2 – B2

O trecho pesquisado apresentou **195** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **125** no Ponto B1 e **70** ciclistas no Ponto B2.

Na Figura 3-14, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 14 horas e 15 horas, onde foram contabilizados 27 ciclistas.

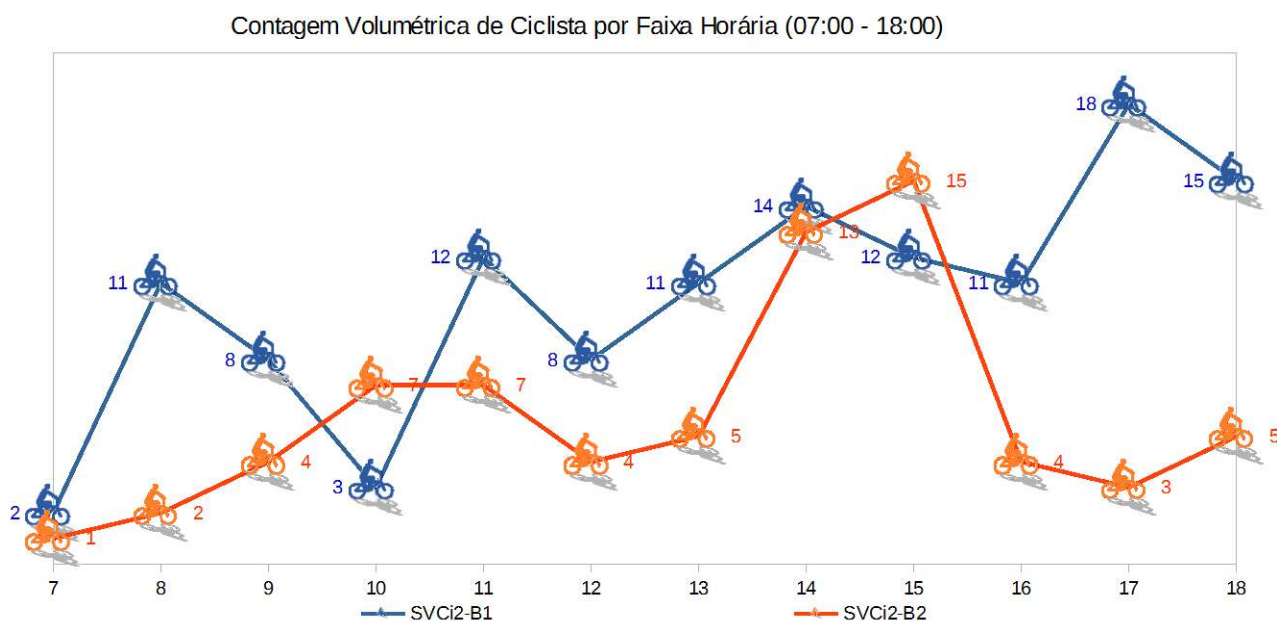
Figura 3-14  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-15, demonstra que o Ponto B1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-15  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



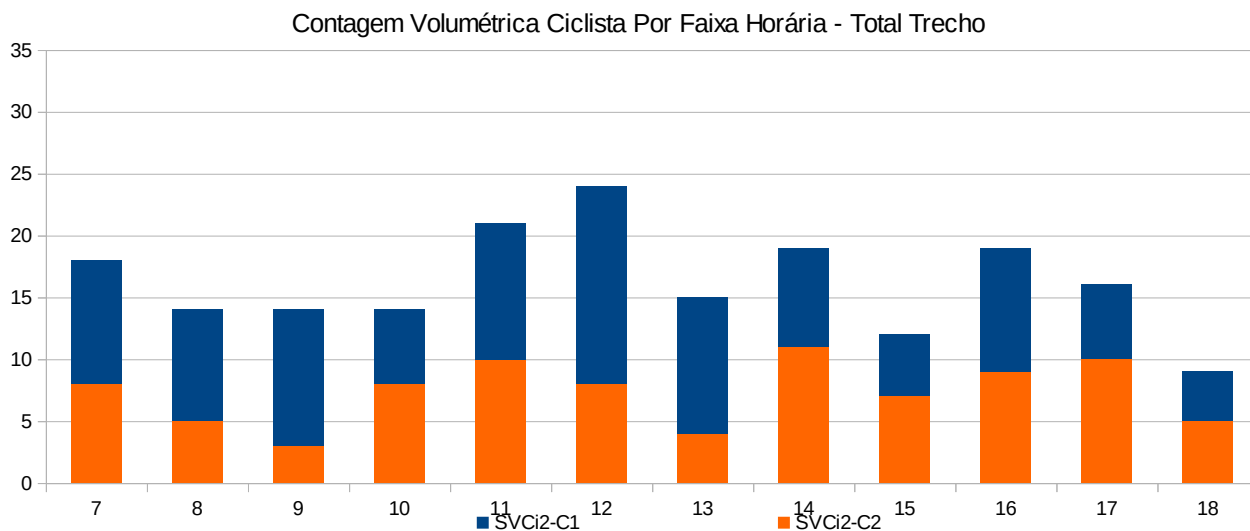
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2.2.3. Ciclistas – SVCi2 – C1 e SVCi2 – C2

O trecho pesquisado apresentou **195** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **107** no Ponto C1 e **88** ciclistas no Ponto C2.

Na Figura 3-16, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 12 horas, onde foram contabilizados 24 ciclistas.

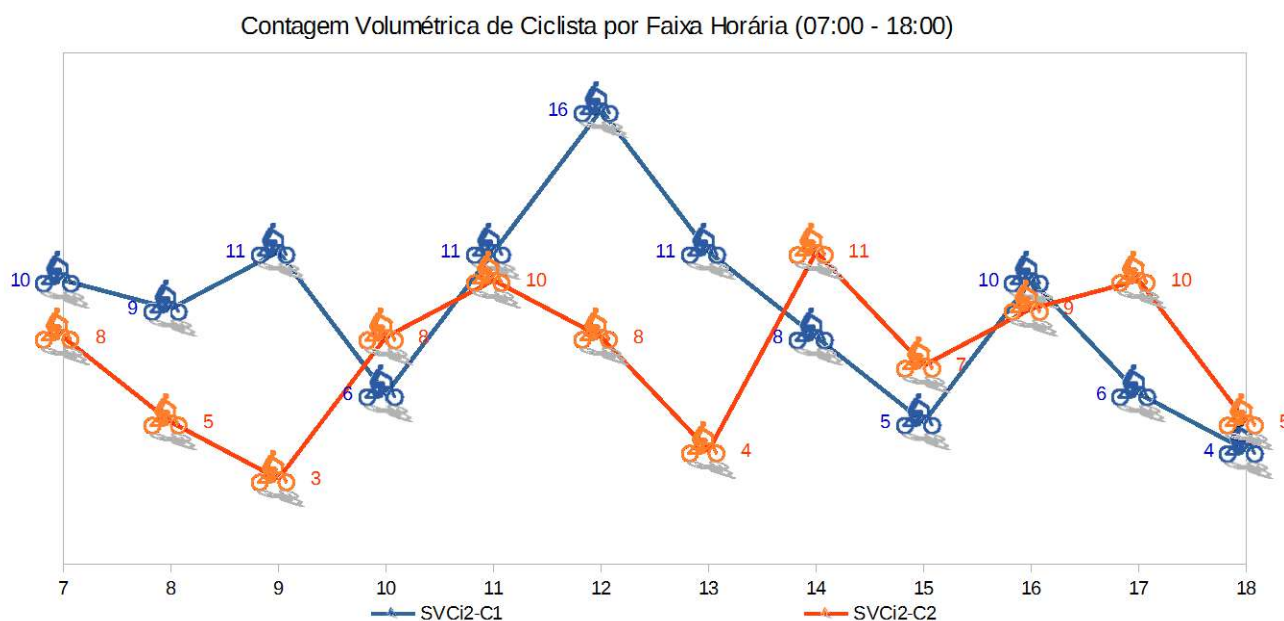
Figura 3-16  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-17, demonstra que o Ponto C1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-17  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



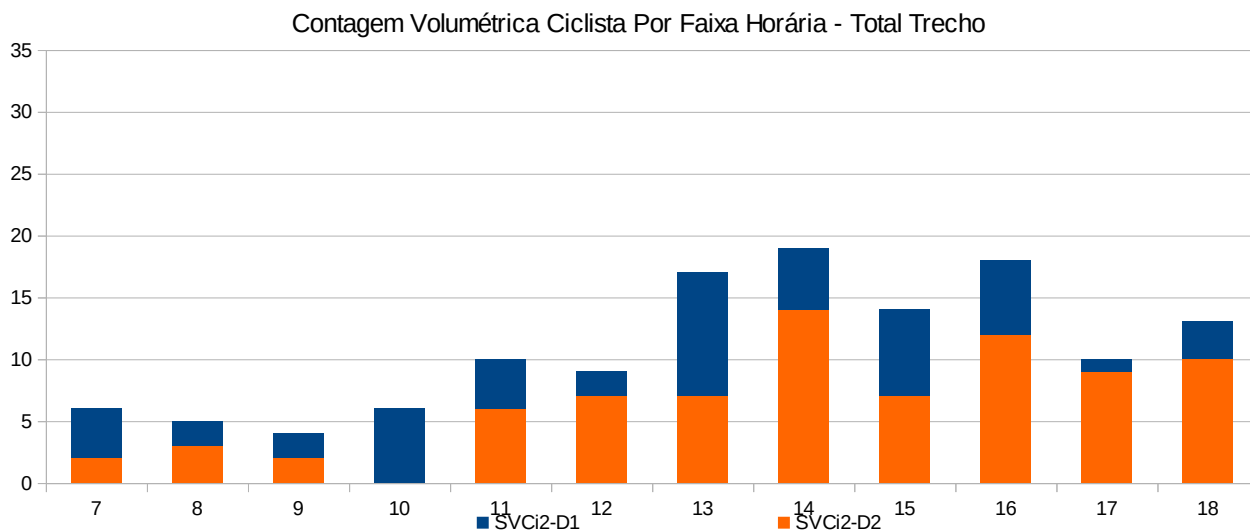
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 3.2.2.4. Ciclistas – SVCi2- D1 e SVCi2 – D2

O trecho pesquisado apresentou **131** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **52** no Ponto D1 e **79** ciclistas no Ponto D2.

Na Figura 3-18, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 16 horas, onde foram contabilizados 18 ciclistas.

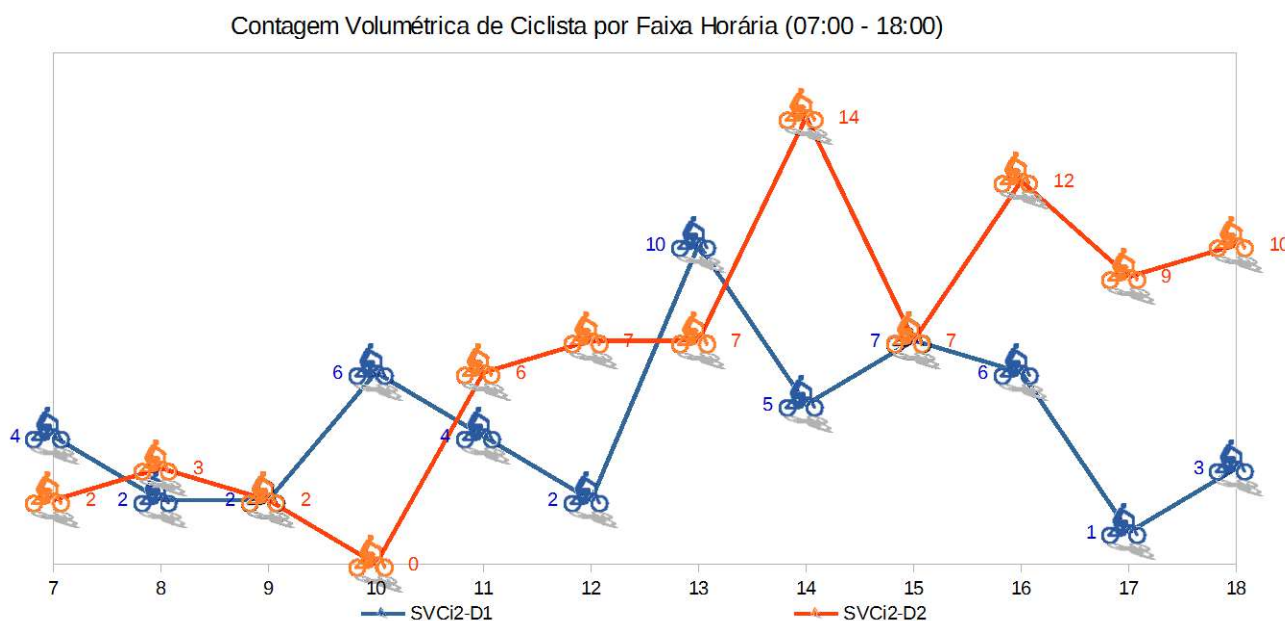
Figura 3-18  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-19, demonstra que o Ponto D2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-19  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



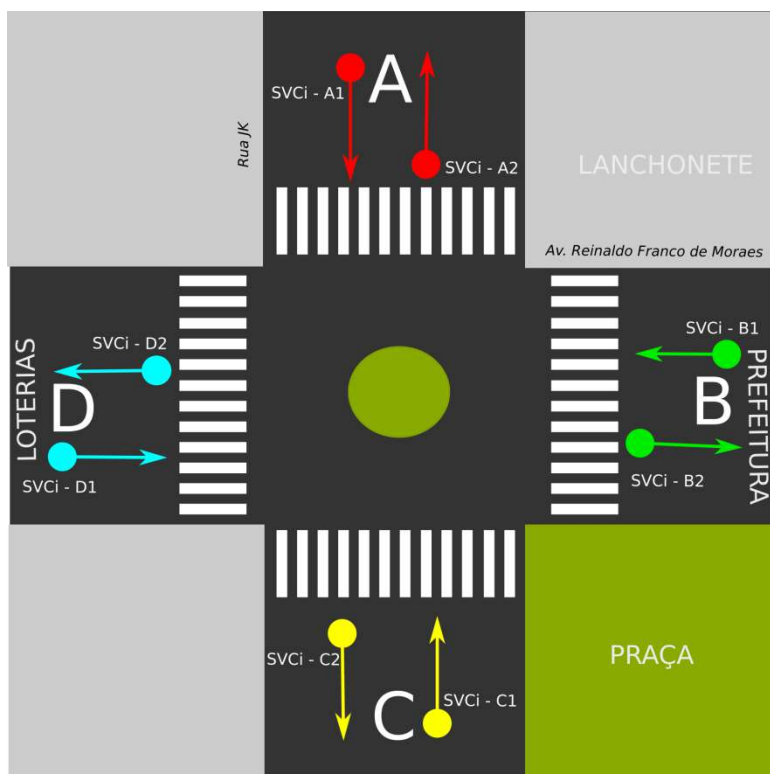
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3. SVCi3 – AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES X RUA JK

O ponto de Pesquisa SVCi3 corresponde ao cruzamento da Avenida Reinaldo Franco de Moraes com a Rua JK. Na Figura 3-20, está ilustrado o croqui do ponto de pesquisa.



Figura 3-20  
Croqui Pesquisa Ciclistas – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 3.3.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 3.3.1.1. SVCi3 – A1 – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK

Tabela 25  
Tabulação Ciclistas Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.

SVCi3 – A1 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	15	15	28
07:15	07:30	5	20	
07:30	07:45	5	25	
07:45	08:00	3	28	
08:00	08:15	4	32	21
08:15	08:30	4	36	
08:30	08:45	7	43	
08:45	09:00	6	49	
09:00	09:15	2	51	15
09:15	09:30	1	52	
09:30	09:45	8	60	
09:45	10:00	4	64	
10:00	10:15	2	66	11
10:15	10:30	3	69	
10:30	10:45	2	71	

SVCi3 – A1 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
10:45	11:00	4	75	
11:00	11:15	4	79	
11:15	11:30	0	79	8
11:30	11:45	3	82	
11:45	12:00	1	83	
12:00	12:15	8	91	
12:15	12:30	16	107	41
12:30	12:45	8	115	
12:45	13:00	9	124	
13:00	13:15	8	132	
13:15	13:30	7	139	22
13:30	13:45	3	142	
13:45	14:00	4	146	
14:00	14:15	3	149	
14:15	14:30	7	156	19
14:30	14:45	1	157	
14:45	15:00	8	165	
15:00	15:15	4	169	
15:15	15:30	3	172	14
15:30	15:45	4	176	
15:45	16:00	3	179	
16:00	16:15	1	180	
16:15	16:30	3	183	11
16:30	16:45	4	187	
16:45	17:00	3	190	
17:00	17:15	1	191	
17:15	17:30	1	192	9
17:30	17:45	4	196	
17:45	18:00	3	199	
18:00	18:15	4	203	
18:15	18:30	3	206	11
18:30	18:45	3	209	
18:45	19:00	1	210	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3.1.2. SVCi3 – A2 – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK

Tabela 26  
Tabulação Ciclistas Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.

SVCi3 – A2 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	3	3	11
07:15	07:30	2	5	
07:30	07:45	4	9	
07:45	08:00	2	11	
08:00	08:15	2	13	7
08:15	08:30	1	14	

SVCi3 – A2 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
08:30	08:45	3	17	
08:45	09:00	1	18	
09:00	09:15	3	21	7
09:15	09:30	3	24	
09:30	09:45	0	24	
09:45	10:00	1	25	
10:00	10:15	2	27	
10:15	10:30	2	29	11
10:30	10:45	2	31	
10:45	11:00	5	36	
11:00	11:15	6	42	34
11:15	11:30	2	44	
11:30	11:45	23	67	
11:45	12:00	3	70	
12:00	12:15	1	71	
12:15	12:30	2	73	15
12:30	12:45	8	81	
12:45	13:00	4	85	
13:00	13:15	3	88	
13:15	13:30	2	90	9
13:30	13:45	3	93	
13:45	14:00	1	94	
14:00	14:15	0	94	
14:15	14:30	2	96	4
14:30	14:45	1	97	
14:45	15:00	1	98	
15:00	15:15	0	98	3
15:15	15:30	1	99	
15:30	15:45	2	101	
15:45	16:00	0	101	
16:00	16:15	2	103	8
16:15	16:30	3	106	
16:30	16:45	0	106	
16:45	17:00	3	109	
17:00	17:15	1	110	8
17:15	17:30	2	112	
17:30	17:45	3	115	
17:45	18:00	2	117	
18:00	18:15	2	119	7
18:15	18:30	2	121	
18:30	18:45	2	123	
18:45	19:00	1	124	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.3.1.3. SVCi3 – B1 – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK

Tabela 27  
Tabulação Ciclistas Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.

SVCi3 – B1 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	1	1	13
07:15	07:30	0	1	
07:30	07:45	3	4	
07:45	08:00	9	13	
08:00	08:15	0	13	7
08:15	08:30	0	13	
08:30	08:45	7	20	
08:45	09:00	0	20	
09:00	09:15	3	23	17
09:15	09:30	8	31	
09:30	09:45	2	33	
09:45	10:00	4	37	
10:00	10:15	8	45	22
10:15	10:30	8	53	
10:30	10:45	3	56	
10:45	11:00	3	59	
11:00	11:15	1	60	11
11:15	11:30	3	63	
11:30	11:45	7	70	
11:45	12:00	0	70	
12:00	12:15	6	76	27
12:15	12:30	10	86	
12:30	12:45	5	91	
12:45	13:00	6	97	
13:00	13:15	9	106	25
13:15	13:30	4	110	
13:30	13:45	3	113	
13:45	14:00	9	122	
14:00	14:15	2	124	13
14:15	14:30	7	131	
14:30	14:45	3	134	
14:45	15:00	1	135	
15:00	15:15	3	138	11
15:15	15:30	3	141	
15:30	15:45	1	142	
15:45	16:00	4	146	
16:00	16:15	4	150	11
16:15	16:30	7	157	
16:30	16:45	0	157	
16:45	17:00	0	157	
17:00	17:15	4	161	12
17:15	17:30	2	163	
17:30	17:45	4	167	
17:45	18:00	2	169	

SVCi3 – B1 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	2	171	5
18:15	18:30	2	173	
18:30	18:45	0	173	
18:45	19:00	1	174	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3.1.4. SVCi3 – B2 – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK

Tabela 28  
Tabulação Ciclistas Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua Jk.

SVCi3 – B2 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	1	1	11
07:15	07:30	4	5	
07:30	07:45	4	9	
07:45	08:00	2	11	
08:00	08:15	1	12	9
08:15	08:30	2	14	
08:30	08:45	2	16	
08:45	09:00	4	20	
09:00	09:15	7	27	15
09:15	09:30	1	28	
09:30	09:45	3	31	
09:45	10:00	4	35	
10:00	10:15	2	37	15
10:15	10:30	4	41	
10:30	10:45	4	45	
10:45	11:00	5	50	
11:00	11:15	6	56	51
11:15	11:30	14	70	
11:30	11:45	24	94	
11:45	12:00	7	101	
12:00	12:15	1	102	14
12:15	12:30	3	105	
12:30	12:45	6	111	
12:45	13:00	4	115	
13:00	13:15	2	117	21
13:15	13:30	8	125	
13:30	13:45	7	132	
13:45	14:00	4	136	
14:00	14:15	9	145	21
14:15	14:30	4	149	
14:30	14:45	7	156	
14:45	15:00	1	157	
15:00	15:15	4	161	11
15:15	15:30	3	164	
15:30	15:45	1	165	

SVCi3 – B2 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
15:45	16:00	3	168	14
16:00	16:15	1	169	
16:15	16:30	4	173	
16:30	16:45	6	179	
16:45	17:00	3	182	
17:00	17:15	12	194	20
17:15	17:30	5	199	
17:30	17:45	2	201	
17:45	18:00	1	202	15
18:00	18:15	5	207	
18:15	18:30	7	214	
18:30	18:45	1	215	
18:45	19:00	2	217	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3.1.5. SVCi3 – C1 – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK

Tabela 29  
Tabulação Ciclistas Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.

SVCi3 – C1 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	4
07:15	07:30	2	2	
07:30	07:45	2	4	
07:45	08:00	0	4	
08:00	08:15	0	4	0
08:15	08:30	0	4	
08:30	08:45	0	4	
08:45	09:00	0	4	
09:00	09:15	6	10	11
09:15	09:30	4	14	
09:30	09:45	1	15	
09:45	10:00	0	15	
10:00	10:15	1	16	2
10:15	10:30	1	17	
10:30	10:45	0	17	
10:45	11:00	0	17	
11:00	11:15	3	20	49
11:15	11:30	6	26	
11:30	11:45	31	57	
11:45	12:00	9	66	
12:00	12:15	4	70	17
12:15	12:30	2	72	
12:30	12:45	9	81	
12:45	13:00	2	83	
13:00	13:15	6	89	18
13:15	13:30	2	91	

SVCi3 – C1 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
13:30	13:45	7	98	7
13:45	14:00	3	101	
14:00	14:15	3	104	
14:15	14:30	2	106	
14:30	14:45	1	107	
14:45	15:00	1	108	
15:00	15:15	0	108	4
15:15	15:30	2	110	
15:30	15:45	2	112	
15:45	16:00	0	112	12
16:00	16:15	1	113	
16:15	16:30	5	118	
16:30	16:45	2	120	
16:45	17:00	4	124	7
17:00	17:15	1	125	
17:15	17:30	2	127	
17:30	17:45	1	128	
17:45	18:00	3	131	7
18:00	18:15	2	133	
18:15	18:30	3	136	
18:30	18:45	1	137	
18:45	19:00	1	138	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3.1.6. SVCi3 – C2 – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK

Tabela 30  
Tabulação Ciclistas Avenida Reinaldo Franco de Moraes.

SVCi3 – C2 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	4	4	16
07:15	07:30	5	9	
07:30	07:45	4	13	
07:45	08:00	3	16	
08:00	08:15	5	21	16
08:15	08:30	2	23	
08:30	08:45	7	30	
08:45	09:00	2	32	
09:00	09:15	3	35	10
09:15	09:30	3	38	
09:30	09:45	2	40	
09:45	10:00	2	42	
10:00	10:15	4	46	13
10:15	10:30	5	51	
10:30	10:45	1	52	
10:45	11:00	3	55	
11:00	11:15	4	59	15



SVCi3 – C2 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
11:15	11:30	6	65	
11:30	11:45	4	69	
11:45	12:00	1	70	
12:00	12:15	7	77	27
12:15	12:30	10	87	
12:30	12:45	6	93	
12:45	13:00	4	97	
13:00	13:15	6	103	13
13:15	13:30	2	105	
13:30	13:45	1	106	
13:45	14:00	4	110	15
14:00	14:15	4	114	
14:15	14:30	4	118	
14:30	14:45	2	120	
14:45	15:00	5	125	11
15:00	15:15	5	130	
15:15	15:30	3	133	
15:30	15:45	2	135	
15:45	16:00	1	136	13
16:00	16:15	1	137	
16:15	16:30	2	139	
16:30	16:45	6	145	
16:45	17:00	4	149	10
17:00	17:15	1	150	
17:15	17:30	3	153	
17:30	17:45	4	157	
17:45	18:00	2	159	7
18:00	18:15	2	161	
18:15	18:30	2	163	
18:30	18:45	2	165	
18:45	19:00	1	166	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3.1.7. SVCi3 – D1 – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK

Tabela 31  
Tabulação Ciclistas Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.

SVCi3 – D1 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	6	6	24
07:15	07:30	6	12	
07:30	07:45	6	18	
07:45	08:00	6	24	
08:00	08:15	6	30	24
08:15	08:30	3	33	
08:30	08:45	8	41	
08:45	09:00	7	48	

SVCi3 – D1 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
09:00	09:15	8	56	17
09:15	09:30	1	57	
09:30	09:45	3	60	
09:45	10:00	5	65	
10:00	10:15	6	71	34
10:15	10:30	7	78	
10:30	10:45	8	86	
10:45	11:00	13	99	
11:00	11:15	11	110	45
11:15	11:30	15	125	
11:30	11:45	16	141	
11:45	12:00	3	144	
12:00	12:15	4	148	21
12:15	12:30	7	155	
12:30	12:45	4	159	
12:45	13:00	6	165	
13:00	13:15	0	165	10
13:15	13:30	5	170	
13:30	13:45	3	173	
13:45	14:00	2	175	
14:00	14:15	7	182	19
14:15	14:30	1	183	
14:30	14:45	9	192	
14:45	15:00	2	194	
15:00	15:15	5	199	10
15:15	15:30	2	201	
15:30	15:45	0	201	
15:45	16:00	3	204	
16:00	16:15	0	204	10
16:15	16:30	0	204	
16:30	16:45	7	211	
16:45	17:00	3	214	
17:00	17:15	12	226	20
17:15	17:30	5	231	
17:30	17:45	3	234	
17:45	18:00	0	234	
18:00	18:15	3	237	12
18:15	18:30	5	242	
18:30	18:45	2	244	
18:45	19:00	2	246	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.3.1.8. SVCi3 – D2 – Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua Jk

Tabela 32  
Tabulação Ciclistas Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.

SVCi3 – D2 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	14	14	31
07:15	07:30	2	16	
07:30	07:45	4	20	
07:45	08:00	11	31	
08:00	08:15	2	33	20
08:15	08:30	2	35	
08:30	08:45	10	45	
08:45	09:00	6	51	
09:00	09:15	6	57	28
09:15	09:30	7	64	
09:30	09:45	9	73	
09:45	10:00	6	79	
10:00	10:15	9	88	30
10:15	10:30	8	96	
10:30	10:45	6	102	
10:45	11:00	7	109	
11:00	11:15	3	112	13
11:15	11:30	2	114	
11:30	11:45	6	120	
11:45	12:00	2	122	
12:00	12:15	13	135	50
12:15	12:30	20	155	
12:30	12:45	6	161	
12:45	13:00	11	172	
13:00	13:15	12	184	32
13:15	13:30	6	190	
13:30	13:45	5	195	
13:45	14:00	9	204	
14:00	14:15	2	206	18
14:15	14:30	7	213	
14:30	14:45	4	217	
14:45	15:00	5	222	
15:00	15:15	3	225	14
15:15	15:30	3	228	
15:30	15:45	2	230	
15:45	16:00	6	236	
16:00	16:15	2	238	9
16:15	16:30	6	244	
16:30	16:45	1	245	
16:45	17:00	0	245	
17:00	17:15	4	249	10
17:15	17:30	0	249	
17:30	17:45	3	252	
17:45	18:00	3	255	

SVCi3 – D2 Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	2	257	6
18:15	18:30	2	259	
18:30	18:45	1	260	
18:45	19:00	1	261	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

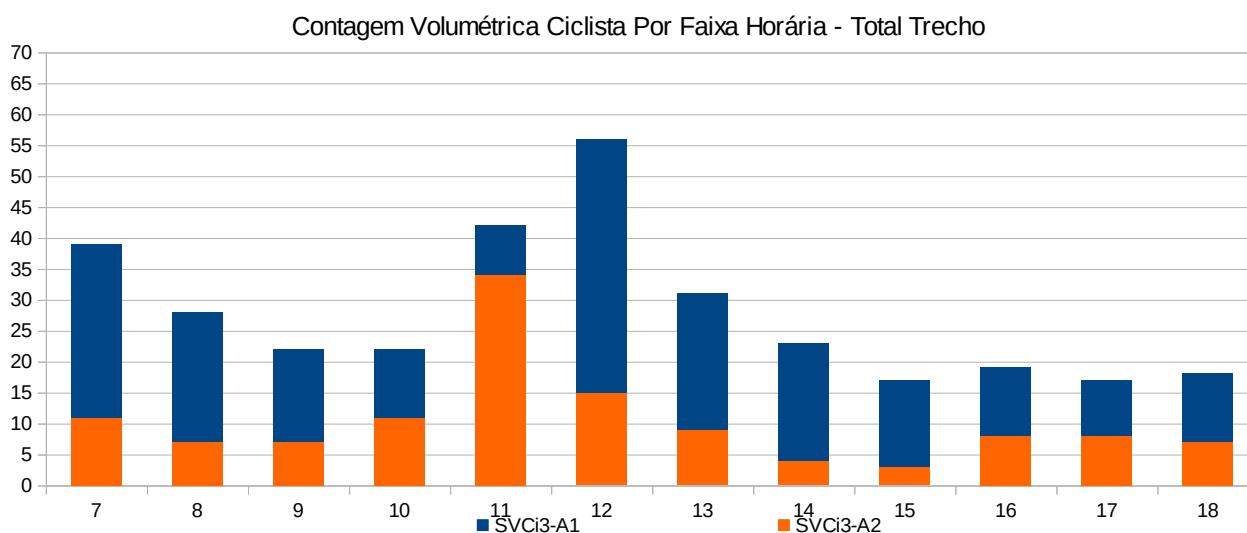
### 3.3.2. Síntese

#### 3.3.2.1. Ciclistas – SVCi3 – A1 e SVCi3 – A2

O trecho pesquisado apresentou **334** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **210** no Ponto A1 e **124** ciclistas no Ponto A2.

Na Figura 3-21, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 12 horas, onde foram contabilizados 56 ciclistas.

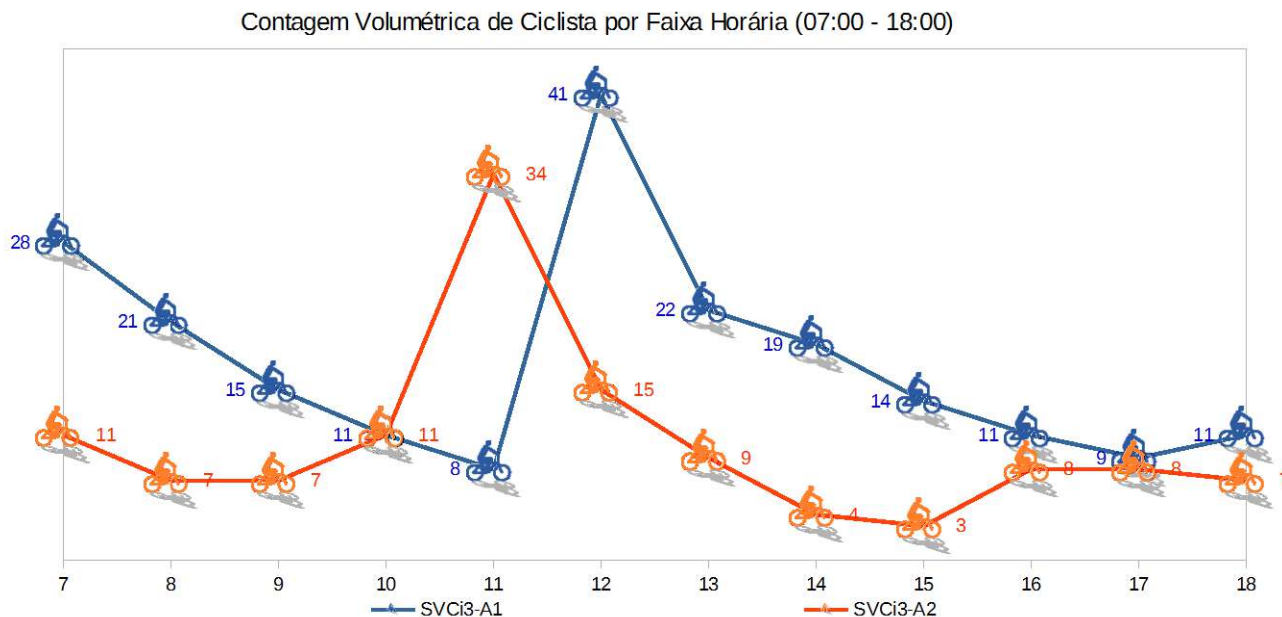
Figura 3-21  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-22, demonstra que o Ponto A1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-22  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



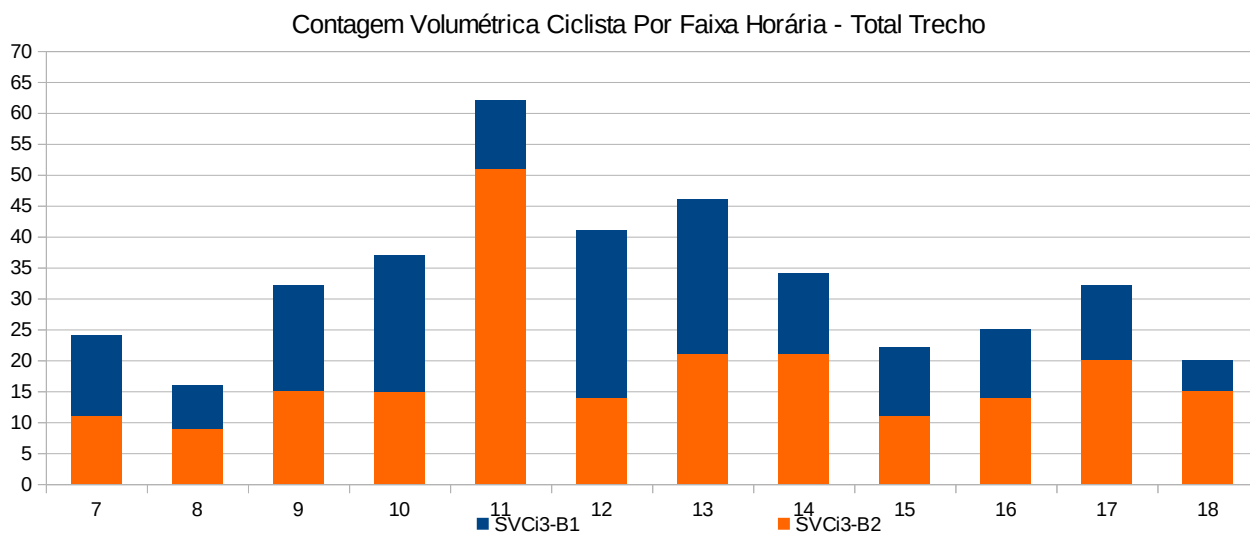
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3.2.2. Ciclistas – SVCi3 – B1 e SVCi3 – B2

O trecho pesquisado apresentou **391** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **174** no Ponto B1 e **217** ciclistas no Ponto B2.

Na Figura 3-23, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizados 62 ciclistas.

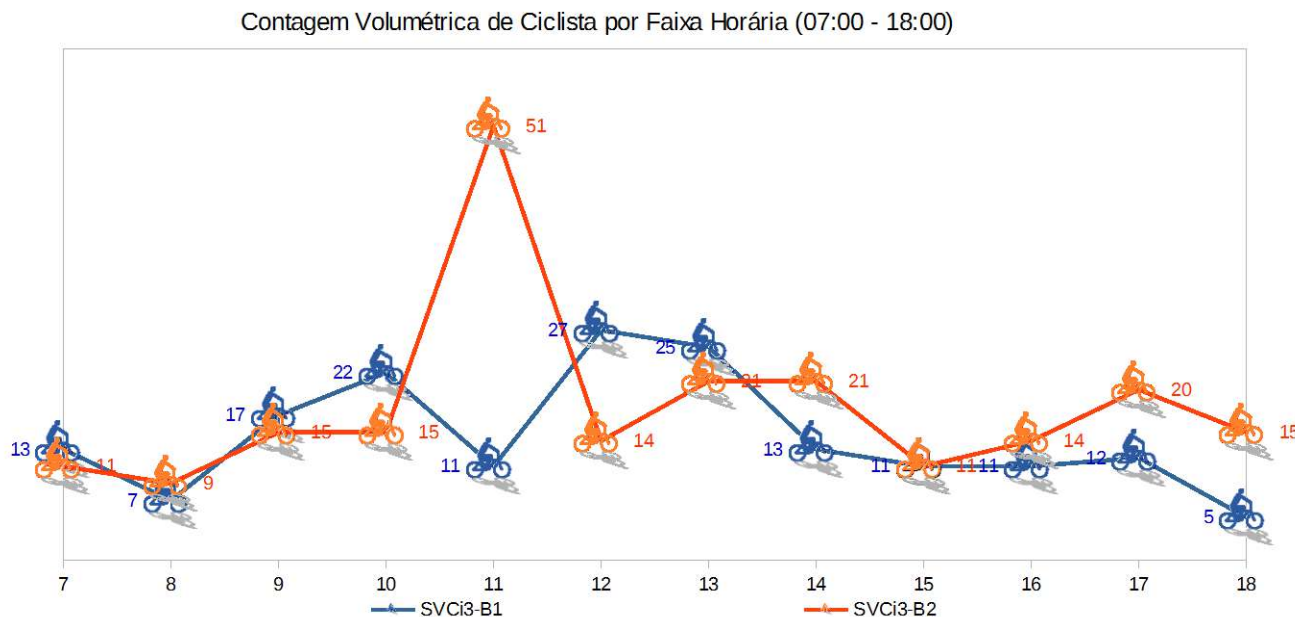
Figura 3-23  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-24, demonstra que o Ponto B2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-24  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



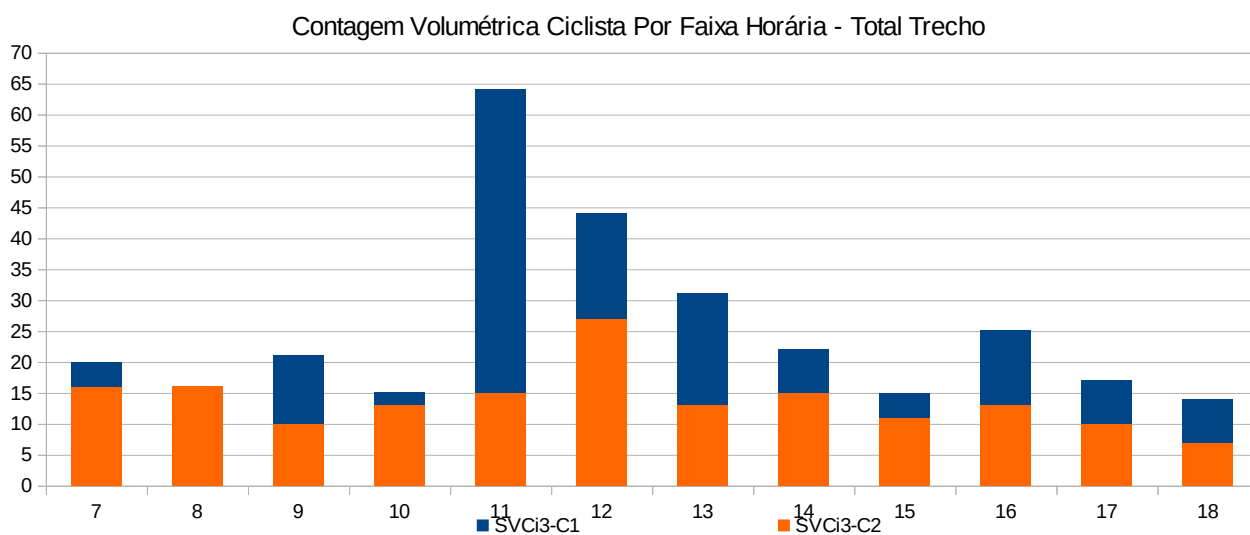
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3.2.3. Ciclistas – SVCi3 – C1 e SVCi3 – C2

O trecho pesquisado apresentou **304** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **138** no Ponto C1 e **166** ciclistas no Ponto C2.

Na Figura 3-25, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizados 64 ciclistas.

Figura 3-25  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

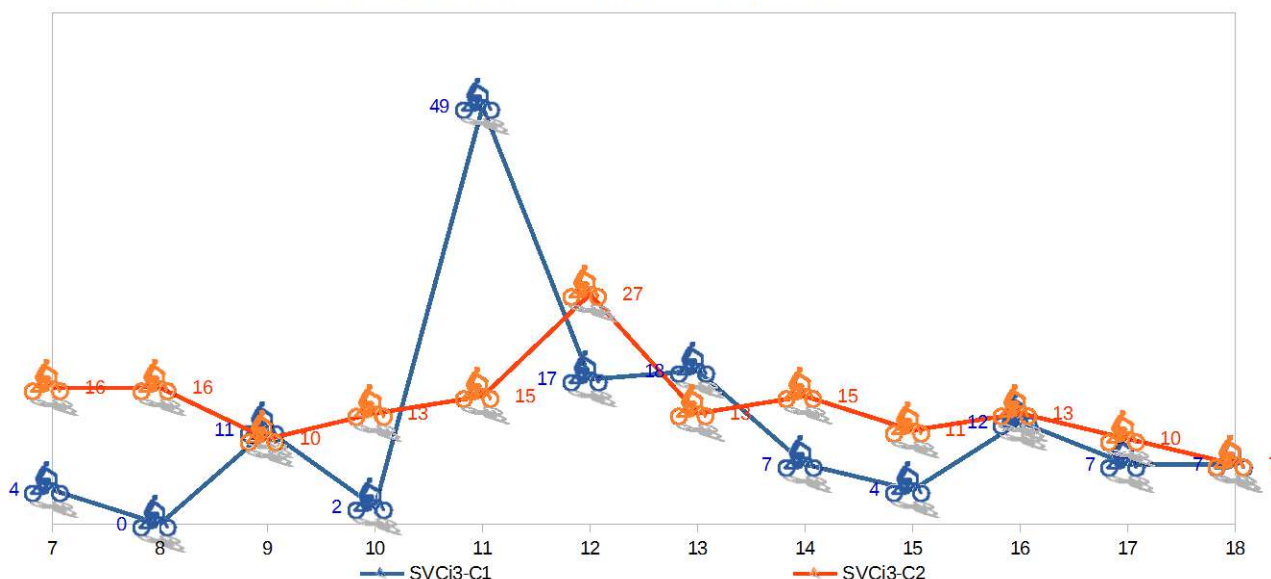


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-26, demonstra que o Ponto C2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-26  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

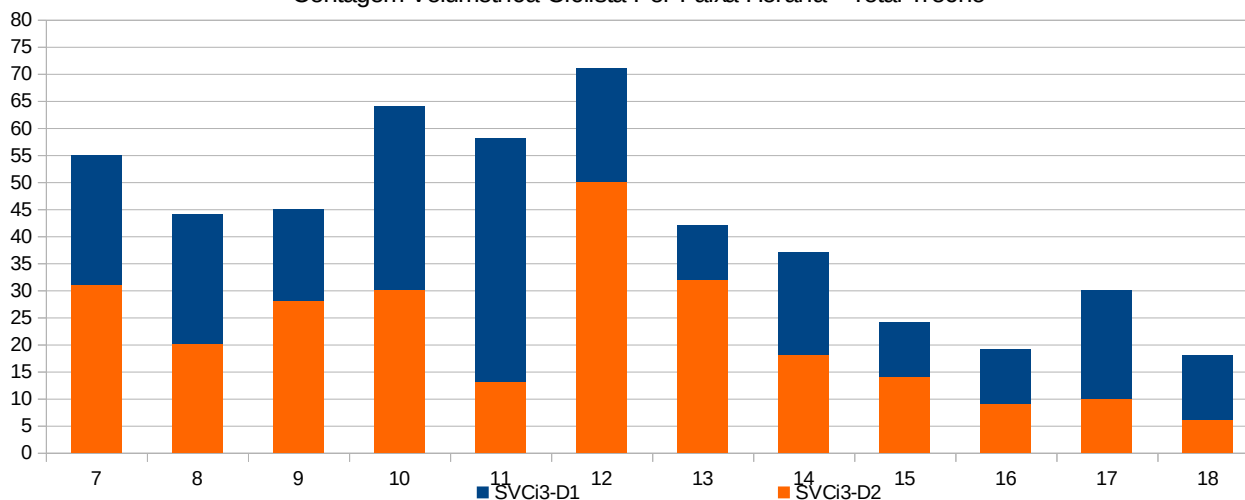
3.3.2.4. Ciclistas - SVCi3 – D1 e SVCi3 – D2

O trecho pesquisado apresentou **507** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **246** no Ponto D1 e **261** ciclistas no Ponto D2.

Na Figura 3-27, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 12 horas, onde foram contabilizados 71 ciclistas.

Figura 3-27  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

Contagem Volumétrica Ciclista Por Faixa Horária - Total Trecho



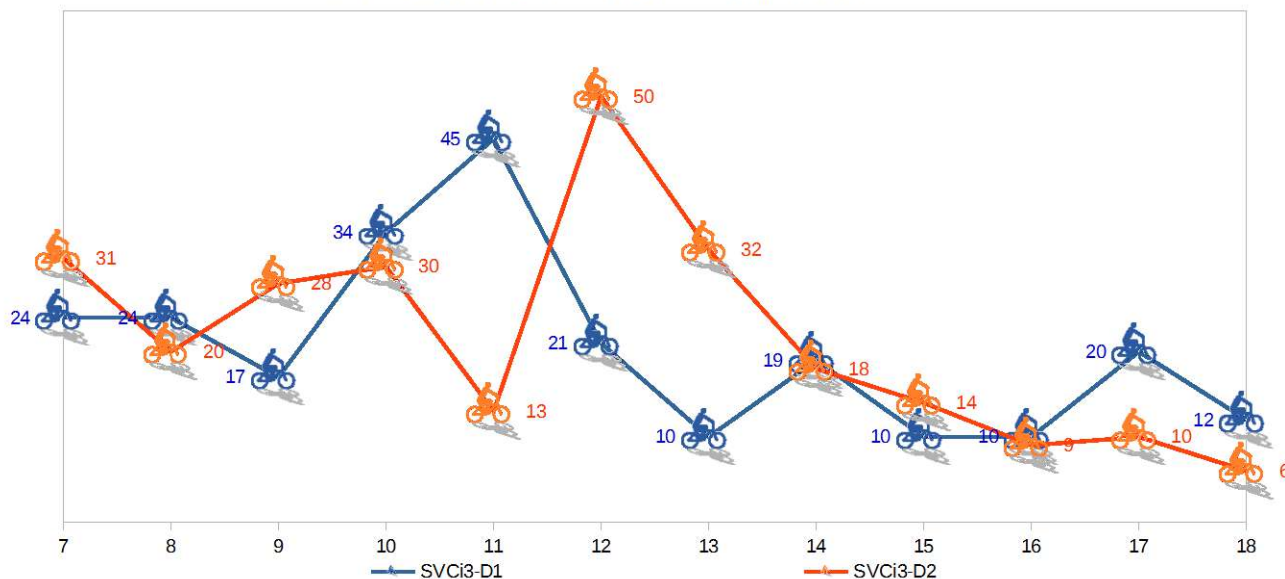
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-28, demonstra que o Ponto D2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-28

Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



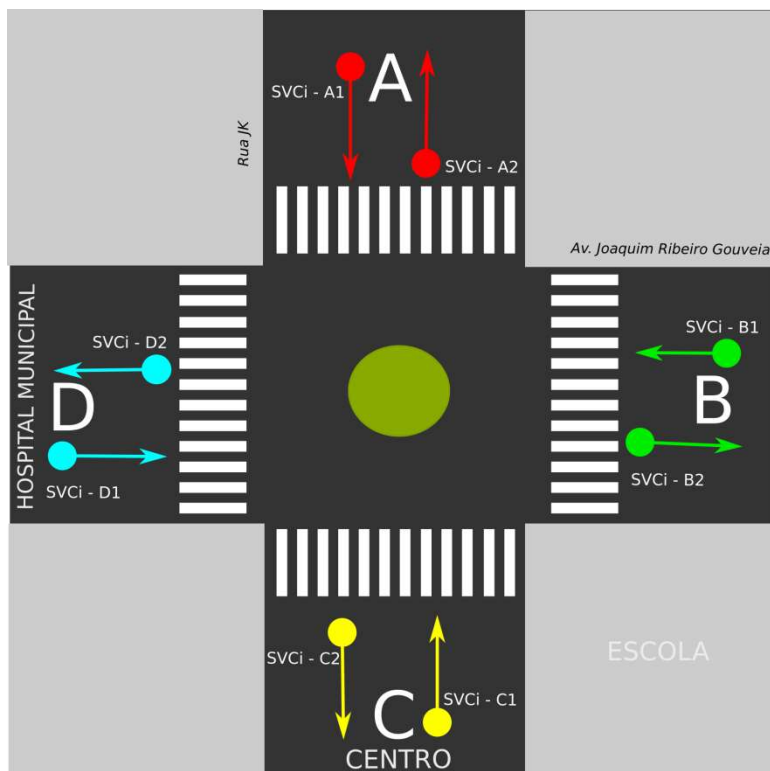
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4. SVCi4 – AVENIDA JOAQUIM RIBEIRO GOUVEIA X RUA JK

O ponto de Pesquisa SVCi4 corresponde ao cruzamento da Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia com a Rua JK. Na Figura 3-29, está ilustrado o croqui do ponto de pesquisa.

Figura 3-29

Croqui Pesquisa Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua Jk.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.



### 3.4.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 3.4.1.1. SVCi4 – A1 – Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK

Tabela 33  
Tabulação Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.

SVCi4 – A1 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	5	5	15
07:15	07:30	5	10	
07:30	07:45	0	10	
07:45	08:00	5	15	
08:00	08:15	0	15	7
08:15	08:30	2	17	
08:30	08:45	2	19	
08:45	09:00	3	22	
09:00	09:15	2	24	3
09:15	09:30	0	24	
09:30	09:45	0	24	
09:45	10:00	1	25	
10:00	10:15	1	26	8
10:15	10:30	5	31	
10:30	10:45	2	33	
10:45	11:00	0	33	
11:00	11:15	4	37	15
11:15	11:30	3	40	
11:30	11:45	1	41	
11:45	12:00	7	48	
12:00	12:15	3	51	22
12:15	12:30	12	63	
12:30	12:45	6	69	
12:45	13:00	1	70	
13:00	13:15	0	70	3
13:15	13:30	0	70	
13:30	13:45	3	73	
13:45	14:00	0	73	
14:00	14:15	0	73	7
14:15	14:30	2	75	
14:30	14:45	3	78	
14:45	15:00	2	80	
15:00	15:15	0	80	0
15:15	15:30	0	80	
15:30	15:45	0	80	
15:45	16:00	0	80	
16:00	16:15	7	87	21
16:15	16:30	3	90	
16:30	16:45	0	90	
16:45	17:00	11	101	

SVCi4 – A1 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
17:00	17:15	2	103	5
17:15	17:30	1	104	
17:30	17:45	1	105	
17:45	18:00	1	106	
18:00	18:15	2	108	7
18:15	18:30	0	108	
18:30	18:45	2	110	
18:45	19:00	3	113	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4.1.2. SVCi4 – A2 – Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK

Tabela 34  
Tabulação Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.

SVCi4 – A2 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	2	2	5
07:15	07:30	1	3	
07:30	07:45	1	4	
07:45	08:00	1	5	
08:00	08:15	0	5	4
08:15	08:30	0	5	
08:30	08:45	1	6	
08:45	09:00	3	9	
09:00	09:15	1	10	7
09:15	09:30	0	10	
09:30	09:45	1	11	
09:45	10:00	5	16	
10:00	10:15	1	17	3
10:15	10:30	0	17	
10:30	10:45	2	19	
10:45	11:00	0	19	
11:00	11:15	2	21	12
11:15	11:30	3	24	
11:30	11:45	5	29	
11:45	12:00	2	31	
12:00	12:15	3	34	7
12:15	12:30	0	34	
12:30	12:45	2	36	
12:45	13:00	2	38	
13:00	13:15	0	38	7
13:15	13:30	6	44	
13:30	13:45	0	44	
13:45	14:00	1	45	
14:00	14:15	0	45	3
14:15	14:30	0	45	
14:30	14:45	2	47	

SVCi4 – A2 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
14:45	15:00	1	48	6
15:00	15:15	2	50	
15:15	15:30	1	51	
15:30	15:45	0	51	
15:45	16:00	3	54	
16:00	16:15	1	55	10
16:15	16:30	3	58	
16:30	16:45	1	59	
16:45	17:00	5	64	
17:00	17:15	3	67	9
17:15	17:30	0	67	
17:30	17:45	3	70	
17:45	18:00	3	73	
18:00	18:15	4	77	8
18:15	18:30	3	80	
18:30	18:45	0	80	
18:45	19:00	1	81	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4.1.3. SVCi4 – B1 \_ Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK

Tabela 35  
Tabulação Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.

SVCi4 – B1 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	22	22	45
07:15	07:30	11	33	
07:30	07:45	8	41	
07:45	08:00	4	45	
08:00	08:15	6	51	13
08:15	08:30	3	54	
08:30	08:45	1	55	
08:45	09:00	3	58	
09:00	09:15	0	58	11
09:15	09:30	1	59	
09:30	09:45	3	62	
09:45	10:00	7	69	
10:00	10:15	4	73	11
10:15	10:30	1	74	
10:30	10:45	3	77	
10:45	11:00	3	80	
11:00	11:15	2	82	12
11:15	11:30	3	85	
11:30	11:45	6	91	
11:45	12:00	1	92	
12:00	12:15	5	97	32
12:15	12:30	14	111	

SVCi4 – B1 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
12:30	12:45	5	116	
12:45	13:00	8	124	
13:00	13:15	5	129	14
13:15	13:30	2	131	
13:30	13:45	4	135	
13:45	14:00	3	138	
14:00	14:15	2	140	
14:15	14:30	3	143	10
14:30	14:45	2	145	
14:45	15:00	3	148	
15:00	15:15	4	152	10
15:15	15:30	2	154	
15:30	15:45	1	155	
15:45	16:00	3	158	
16:00	16:15	7	165	29
16:15	16:30	4	169	
16:30	16:45	9	178	
16:45	17:00	9	187	24
17:00	17:15	6	193	
17:15	17:30	5	198	
17:30	17:45	7	205	
17:45	18:00	6	211	
18:00	18:15	8	219	22
18:15	18:30	5	224	
18:30	18:45	3	227	
18:45	19:00	6	233	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 3.4.1.4. SVCi4 – B2 – Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK

Figura 3-30  
Tabulação Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.

SVCi4 – B2 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	9	9	32
07:15	07:30	6	15	
07:30	07:45	12	27	
07:45	08:00	5	32	
08:00	08:15	1	33	8
08:15	08:30	2	35	
08:30	08:45	2	37	
08:45	09:00	3	40	
09:00	09:15	1	41	4
09:15	09:30	0	41	
09:30	09:45	2	43	
09:45	10:00	1	44	
10:00	10:15	3	47	7

SVCi4 – B2 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
10:15	10:30	1	48	
10:30	10:45	2	50	
10:45	11:00	1	51	
11:00	11:15	10	61	114
11:15	11:30	28	89	
11:30	11:45	67	156	
11:45	12:00	9	165	
12:00	12:15	3	168	17
12:15	12:30	1	169	
12:30	12:45	7	176	
12:45	13:00	6	182	9
13:00	13:15	2	184	
13:15	13:30	3	187	
13:30	13:45	0	187	
13:45	14:00	4	191	10
14:00	14:15	7	198	
14:15	14:30	1	199	
14:30	14:45	2	201	
14:45	15:00	0	201	3
15:00	15:15	0	201	
15:15	15:30	3	204	
15:30	15:45	0	204	
15:45	16:00	0	204	43
16:00	16:15	10	214	
16:15	16:30	4	218	
16:30	16:45	1	219	
16:45	17:00	28	247	25
17:00	17:15	16	263	
17:15	17:30	2	265	
17:30	17:45	5	270	
17:45	18:00	2	272	23
18:00	18:15	6	278	
18:15	18:30	9	287	
18:30	18:45	3	290	
18:45	19:00	5	295	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4.1.5. SVCi4 – C1 – Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK

Tabela 36  
Tabulação Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.

SVCi4 – C1 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	4	4	19
07:15	07:30	1	5	
07:30	07:45	13	18	
07:45	08:00	1	19	

SVCi4 – C1 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
08:00	08:15	0	19	3
08:15	08:30	1	20	
08:30	08:45	1	21	
08:45	09:00	1	22	
09:00	09:15	1	23	1
09:15	09:30	0	23	
09:30	09:45	0	23	
09:45	10:00	0	23	
10:00	10:15	0	23	1
10:15	10:30	0	23	
10:30	10:45	0	23	
10:45	11:00	1	24	
11:00	11:15	8	32	121
11:15	11:30	27	59	
11:30	11:45	76	135	
11:45	12:00	10	145	
12:00	12:15	2	147	10
12:15	12:30	0	147	
12:30	12:45	3	150	
12:45	13:00	5	155	
13:00	13:15	2	157	13
13:15	13:30	8	165	
13:30	13:45	0	165	
13:45	14:00	3	168	
14:00	14:15	4	172	8
14:15	14:30	1	173	
14:30	14:45	3	176	
14:45	15:00	0	176	
15:00	15:15	1	177	3
15:15	15:30	2	179	
15:30	15:45	0	179	
15:45	16:00	0	179	
16:00	16:15	2	181	44
16:15	16:30	6	187	
16:30	16:45	3	190	
16:45	17:00	33	223	
17:00	17:15	17	240	28
17:15	17:30	1	241	
17:30	17:45	6	247	
17:45	18:00	4	251	
18:00	18:15	6	257	18
18:15	18:30	6	263	
18:30	18:45	2	265	
18:45	19:00	4	269	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.4.1.6. SVCi4 – C2 – Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua Jk

Tabela 37  
Tabulação Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.

SVCi4 – C2 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	17	17	34
07:15	07:30	9	26	
07:30	07:45	5	31	
07:45	08:00	3	34	
08:00	08:15	4	38	7
08:15	08:30	1	39	
08:30	08:45	0	39	
08:45	09:00	2	41	
09:00	09:15	1	42	1
09:15	09:30	0	42	
09:30	09:45	0	42	
09:45	10:00	0	42	
10:00	10:15	0	42	7
10:15	10:30	3	45	
10:30	10:45	2	47	
10:45	11:00	2	49	
11:00	11:15	3	52	13
11:15	11:30	1	53	
11:30	11:45	3	56	
11:45	12:00	6	62	
12:00	12:15	6	68	42
12:15	12:30	21	89	
12:30	12:45	7	96	
12:45	13:00	8	104	
13:00	13:15	4	108	13
13:15	13:30	1	109	
13:30	13:45	7	116	
13:45	14:00	1	117	
14:00	14:15	1	118	9
14:15	14:30	5	123	
14:30	14:45	2	125	
14:45	15:00	1	126	
15:00	15:15	0	126	2
15:15	15:30	1	127	
15:30	15:45	1	128	
15:45	16:00	0	128	
16:00	16:15	4	132	31
16:15	16:30	4	136	
16:30	16:45	7	143	
16:45	17:00	16	159	
17:00	17:15	1	160	15
17:15	17:30	4	164	
17:30	17:45	6	170	
17:45	18:00	4	174	

SVCi4 – C2 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	1	175	12
18:15	18:30	2	177	
18:30	18:45	3	180	
18:45	19:00	6	186	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4.1.7. SVCi4- D1 – Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK

Tabela 38  
Tabulação Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.

SVCi4 – D1 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	1	1	5
07:15	07:30	2	3	
07:30	07:45	0	3	
07:45	08:00	2	5	
08:00	08:15	1	6	3
08:15	08:30	1	7	
08:30	08:45	0	7	
08:45	09:00	1	8	
09:00	09:15	0	8	4
09:15	09:30	0	8	
09:30	09:45	3	11	
09:45	10:00	1	12	
10:00	10:15	2	14	4
10:15	10:30	0	14	
10:30	10:45	2	16	
10:45	11:00	0	16	
11:00	11:15	3	19	4
11:15	11:30	0	19	
11:30	11:45	0	19	
11:45	12:00	1	20	
12:00	12:15	3	23	12
12:15	12:30	1	24	
12:30	12:45	6	30	
12:45	13:00	2	32	
13:00	13:15	0	32	3
13:15	13:30	1	33	
13:30	13:45	1	34	
13:45	14:00	1	35	
14:00	14:15	3	38	4
14:15	14:30	0	38	
14:30	14:45	1	39	
14:45	15:00	0	39	
15:00	15:15	0	39	1
15:15	15:30	1	40	
15:30	15:45	0	40	



SVCi4 – D1 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
15:45	16:00	0	40	5
16:00	16:15	2	42	
16:15	16:30	2	44	
16:30	16:45	1	45	
16:45	17:00	0	45	
17:00	17:15	1	46	3
17:15	17:30	1	47	
17:30	17:45	1	48	
17:45	18:00	0	48	9
18:00	18:15	0	48	
18:15	18:30	4	52	
18:30	18:45	3	55	
18:45	19:00	2	57	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4.1.8. SVCi4 – D2 – Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK

Tabela 39  
Tabulação Ciclistas Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.

SVCi4 – D2 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	4	4	13
07:15	07:30	3	7	
07:30	07:45	3	10	
07:45	08:00	3	13	
08:00	08:15	2	15	7
08:15	08:30	4	19	
08:30	08:45	1	20	
08:45	09:00	0	20	
09:00	09:15	0	20	7
09:15	09:30	1	21	
09:30	09:45	3	24	
09:45	10:00	3	27	
10:00	10:15	3	30	7
10:15	10:30	2	32	
10:30	10:45	1	33	
10:45	11:00	1	34	
11:00	11:15	2	36	13
11:15	11:30	1	37	
11:30	11:45	8	45	
11:45	12:00	2	47	
12:00	12:15	1	48	10
12:15	12:30	5	53	
12:30	12:45	4	57	
12:45	13:00	0	57	
13:00	13:15	1	58	4
13:15	13:30	1	59	

SVCi4 – D2 Av. Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
13:30	13:45	1	60	7
13:45	14:00	1	61	
14:00	14:15	1	62	
14:15	14:30	0	62	
14:30	14:45	3	65	
14:45	15:00	3	68	
15:00	15:15	3	71	
15:15	15:30	0	71	3
15:30	15:45	0	71	
15:45	16:00	0	71	
16:00	16:15	3	74	15
16:15	16:30	4	78	
16:30	16:45	4	82	
16:45	17:00	4	86	
17:00	17:15	6	92	11
17:15	17:30	2	94	
17:30	17:45	1	95	
17:45	18:00	2	97	
18:00	18:15	5	102	13
18:15	18:30	1	103	
18:30	18:45	4	107	
18:45	19:00	3	110	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

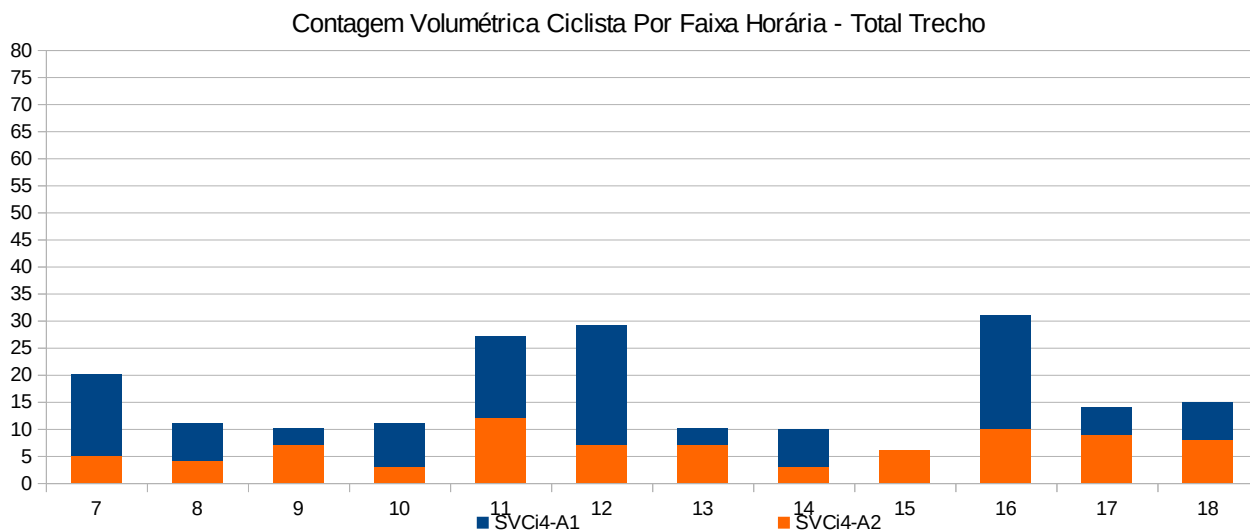
### 3.4.2. Síntese

#### 3.4.2.1. Ciclistas – SVCi4 – A1 e SVCi4 – A2

O trecho pesquisado apresentou **194** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **113** no Ponto A1 e **81** ciclistas no Ponto A2.

Na Figura 3-31, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 16 horas, onde foram contabilizados 31 ciclistas.

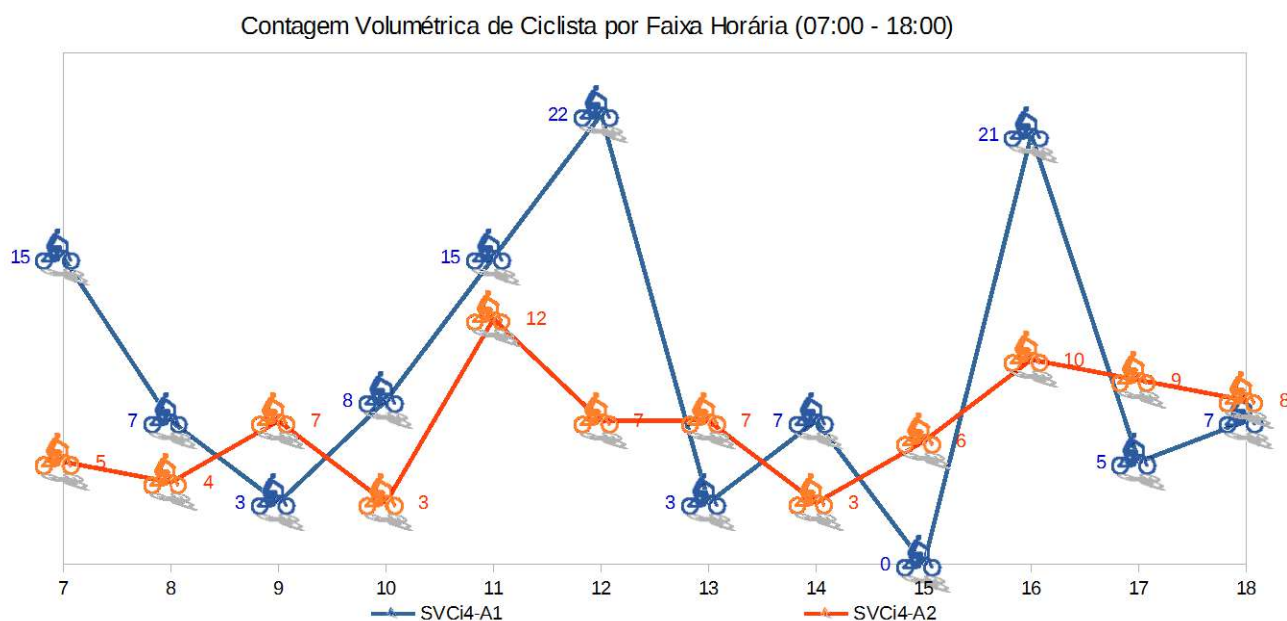
Figura 3-31  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-32, demonstra que o Ponto A1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-32  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



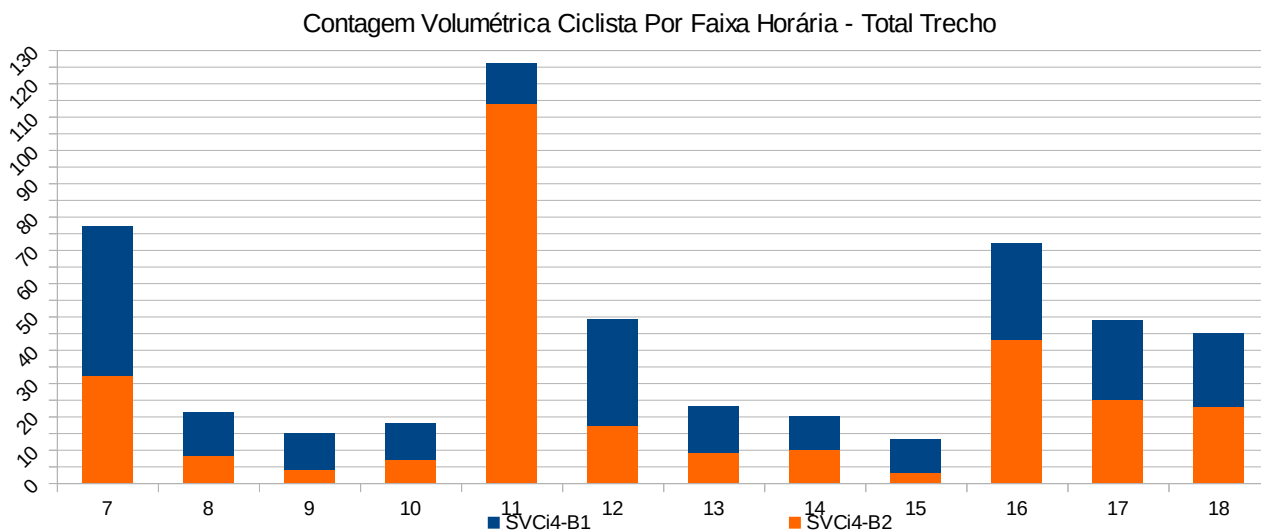
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4.2.2. Ciclistas – SVCi4 – B1 e SVCi4 – B2

O trecho pesquisado apresentou **528** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **233** no Ponto B1 e **295** ciclistas no Ponto B2.

Na Figura 3-33, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizados 126 ciclistas.

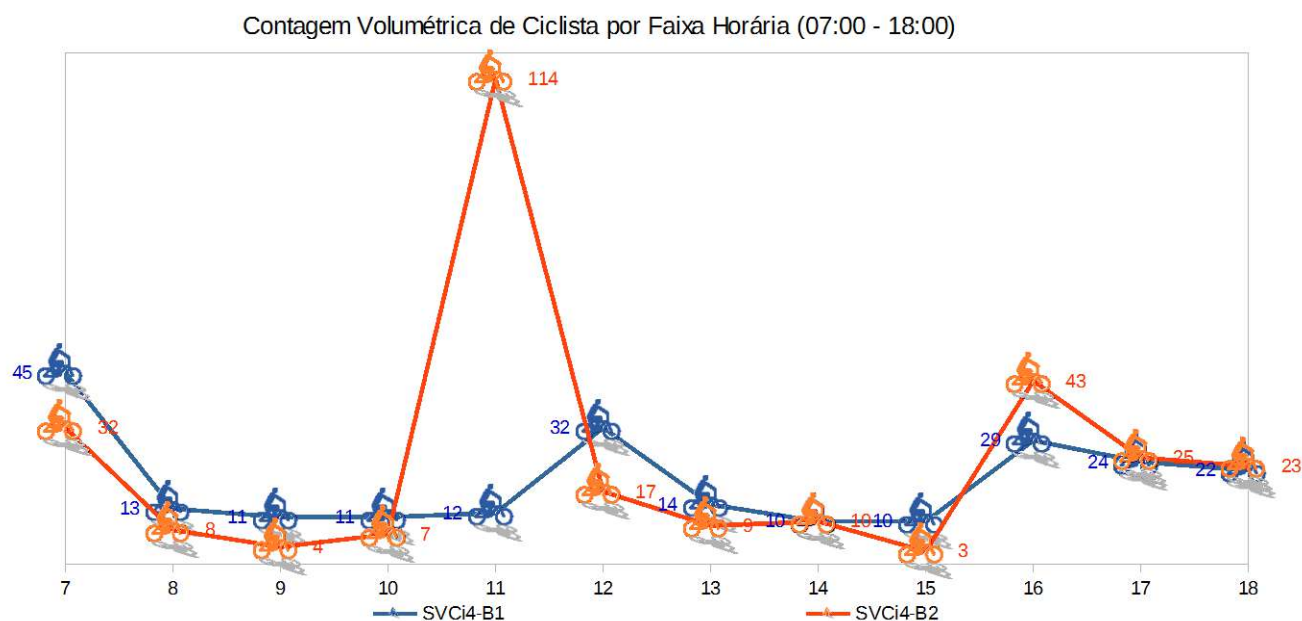
Figura 3-33  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-34, demonstra que o Ponto B2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-34  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



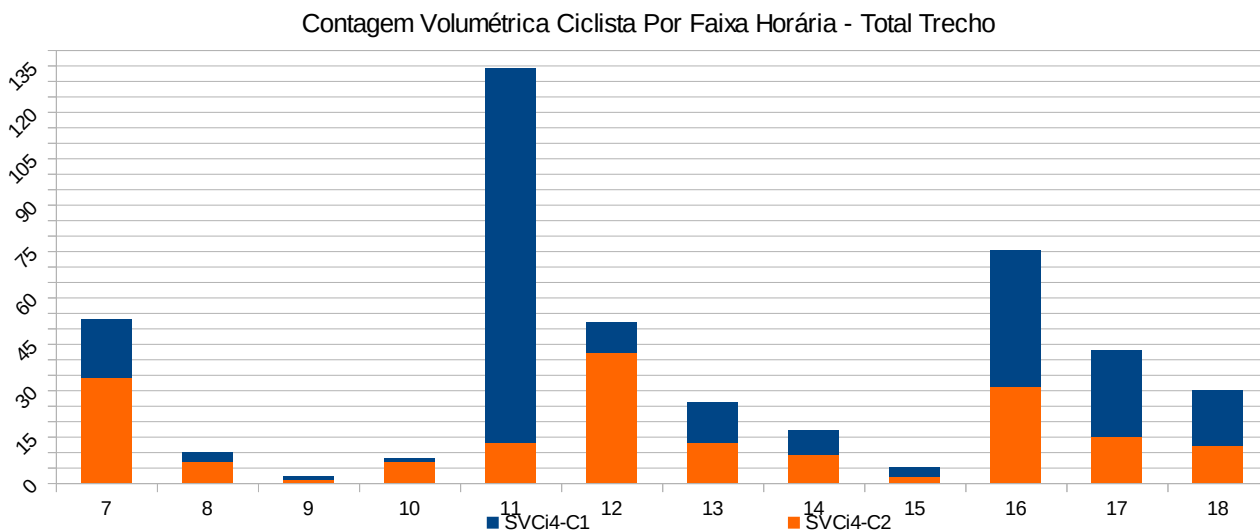
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4.2.3. Ciclistas – SVCi4 – C1 e SVCi4 – C2

O trecho pesquisado apresentou **455** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **269** no Ponto C1 e **186** ciclistas no Ponto C2.

Na Figura 3-35, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizados 134 ciclistas.

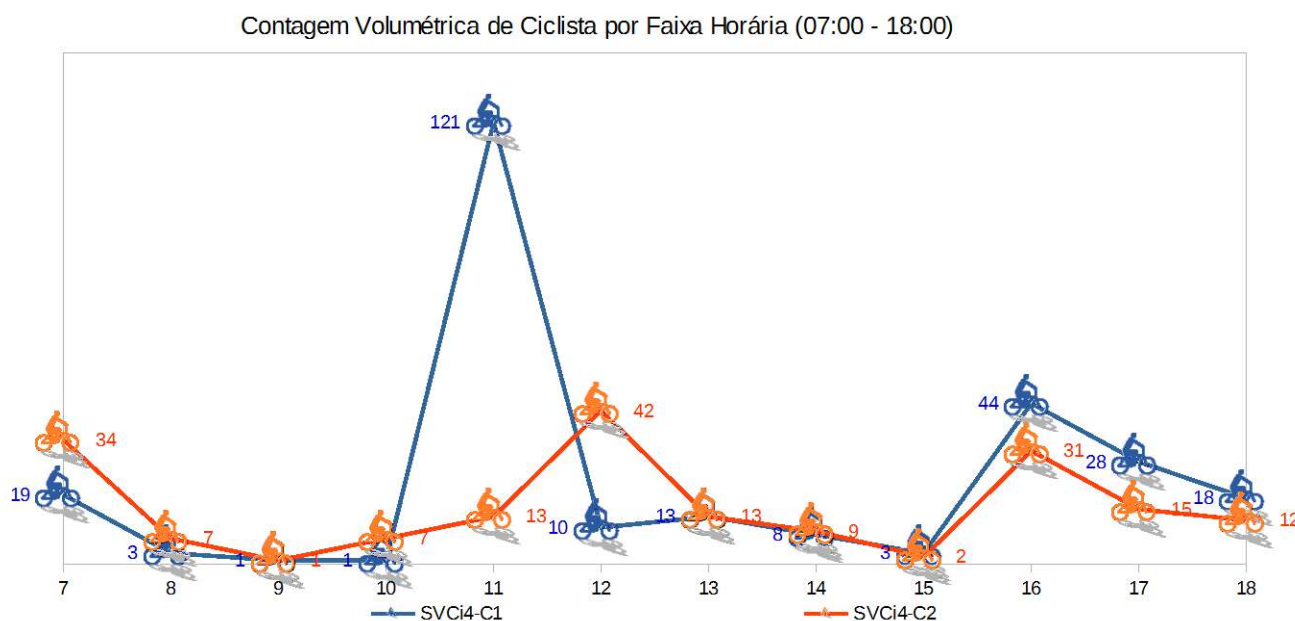
Figura 3-35  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-36, demonstra que o Ponto C1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-36  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



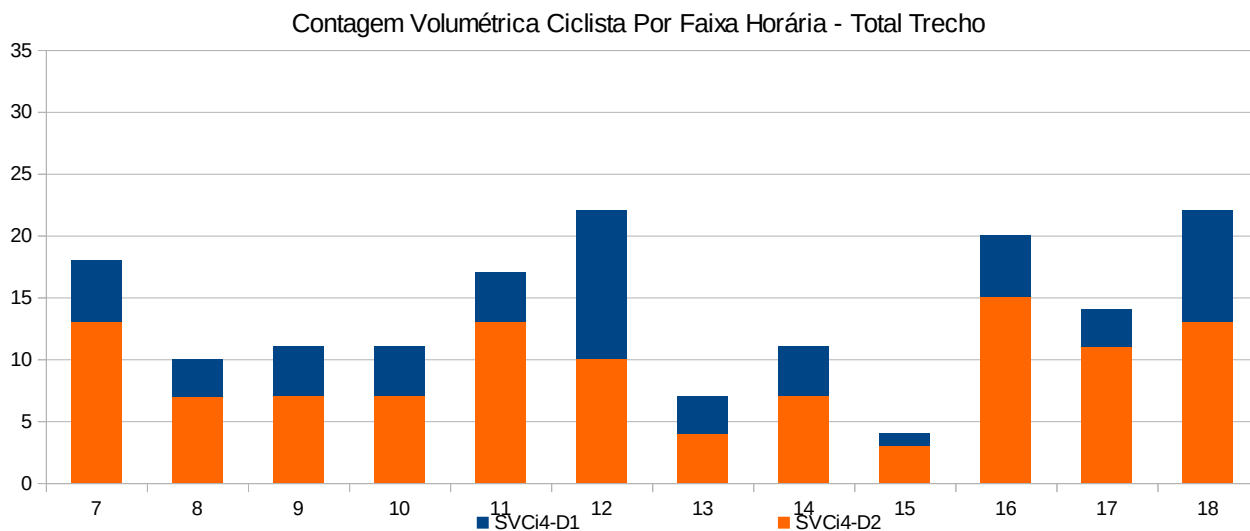
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 3.4.2.4. Ciclistas – SVCi4 – D1 e SVCi4 – D2

O trecho pesquisado apresentou **167** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **57** no Ponto D1 e **110** ciclistas no Ponto D2.

Na Figura 3-37, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 12 horas e 18 horas, onde foram contabilizados 22 ciclistas.

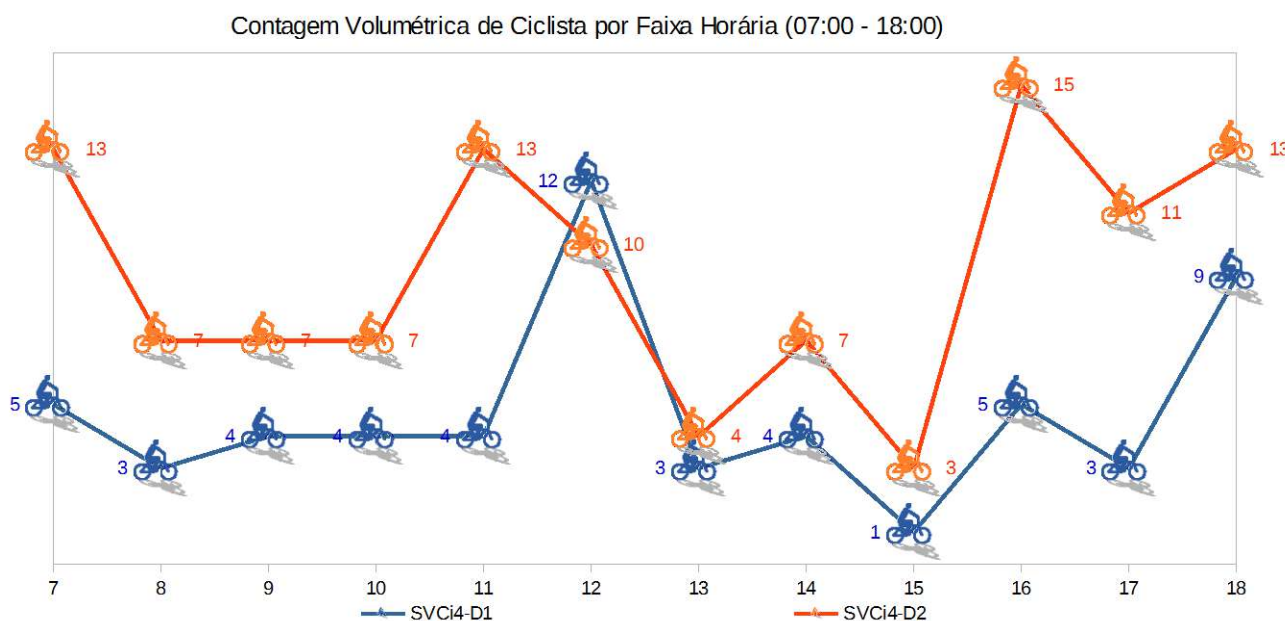
Figura 3-37  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-38, demonstra que o Ponto D1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-38  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

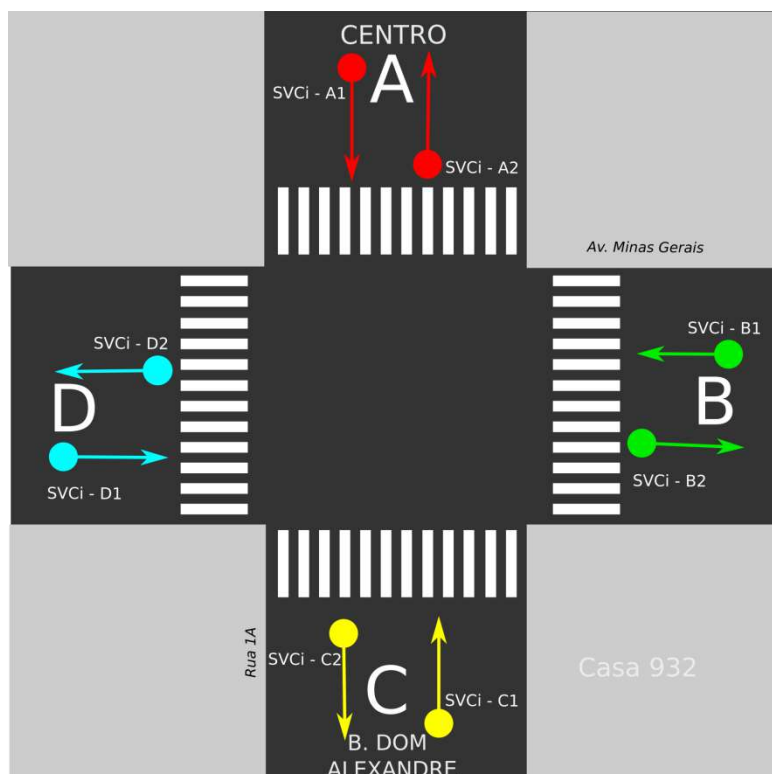


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5. SVCi5 – AVENIDA MINAS GERAIS X RUA 1A

O ponto de Pesquisa SVCi5 corresponde ao cruzamento da Avenida Minas Gerais com a Rua 1A. Na Figura 3-29, está ilustrado o croqui do ponto de pesquisa.

Figura 3-39  
Croqui Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua 1A.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 3.5.1.1. SVCi5 – A1 – Avenida Minas Gerais x Rua 1A

Tabela 40  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua 1A.

SVCi5 – A1 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	2	2	3
07:15	07:30	0	2	
07:30	07:45	0	2	
07:45	08:00	1	3	2
08:00	08:15	1	4	
08:15	08:30	0	4	
08:30	08:45	0	4	6
08:45	09:00	1	5	
09:00	09:15	2	7	
09:15	09:30	2	9	8
09:30	09:45	1	10	
09:45	10:00	1	11	
10:00	10:15	2	13	8
10:15	10:30	2	15	
10:30	10:45	0	15	

SVCi5 – A1 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
10:45	11:00	4	19	14
11:00	11:15	6	25	
11:15	11:30	1	26	
11:30	11:45	7	33	
11:45	12:00	0	33	2
12:00	12:15	0	33	
12:15	12:30	1	34	
12:30	12:45	1	35	
12:45	13:00	0	35	1
13:00	13:15	0	35	
13:15	13:30	1	36	
13:30	13:45	0	36	
13:45	14:00	0	36	1
14:00	14:15	0	36	
14:15	14:30	0	36	
14:30	14:45	0	36	
14:45	15:00	1	37	1
15:00	15:15	0	37	
15:15	15:30	1	38	
15:30	15:45	0	38	
15:45	16:00	0	38	3
16:00	16:15	0	38	
16:15	16:30	0	38	
16:30	16:45	0	38	
16:45	17:00	3	41	3
17:00	17:15	1	42	
17:15	17:30	1	43	
17:30	17:45	1	44	
17:45	18:00	0	44	13
18:00	18:15	10	54	
18:15	18:30	1	55	
18:30	18:45	1	56	
18:45	19:00	1	57	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.1.2. SVCi5 – A2 – Avenida Minas Gerais x Rua 1A

Tabela 41  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua 1 A.

SVCi5 – A2 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	1	1	3
08:15	08:30	0	1	



SVCi5 – A2 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
08:30	08:45	1	2	
08:45	09:00	1	3	
09:00	09:15	1	4	2
09:15	09:30	1	5	
09:30	09:45	0	5	
09:45	10:00	0	5	
10:00	10:15	1	6	
10:15	10:30	1	7	3
10:30	10:45	0	7	
10:45	11:00	1	8	
11:00	11:15	1	9	4
11:15	11:30	1	10	
11:30	11:45	2	12	
11:45	12:00	0	12	
12:00	12:15	0	12	3
12:15	12:30	1	13	
12:30	12:45	2	15	
12:45	13:00	0	15	
13:00	13:15	0	15	0
13:15	13:30	0	15	
13:30	13:45	0	15	
13:45	14:00	0	15	
14:00	14:15	0	15	1
14:15	14:30	0	15	
14:30	14:45	1	16	
14:45	15:00	0	16	1
15:00	15:15	0	16	
15:15	15:30	0	16	
15:30	15:45	0	16	
15:45	16:00	1	17	2
16:00	16:15	1	18	
16:15	16:30	0	18	
16:30	16:45	0	18	
16:45	17:00	1	19	0
17:00	17:15	0	19	
17:15	17:30	0	19	
17:30	17:45	0	19	
17:45	18:00	0	19	
18:00	18:15	1	20	4
18:15	18:30	2	22	
18:30	18:45	0	22	
18:45	19:00	1	23	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.5.1.3. SVCi5 – B1 – Avenida Minas Gerais x Rua 1A

Tabela 42  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua 1A.

SVCi5 – B1 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	7	7	25
07:15	07:30	7	14	
07:30	07:45	8	22	
07:45	08:00	3	25	
08:00	08:15	3	28	10
08:15	08:30	1	29	
08:30	08:45	4	33	
08:45	09:00	2	35	
09:00	09:15	4	39	9
09:15	09:30	3	42	
09:30	09:45	1	43	
09:45	10:00	1	44	
10:00	10:15	2	46	4
10:15	10:30	1	47	
10:30	10:45	0	47	
10:45	11:00	1	48	
11:00	11:15	1	49	11
11:15	11:30	4	53	
11:30	11:45	5	58	
11:45	12:00	1	59	
12:00	12:15	3	62	19
12:15	12:30	3	65	
12:30	12:45	7	72	
12:45	13:00	6	78	
13:00	13:15	3	81	12
13:15	13:30	5	86	
13:30	13:45	2	88	
13:45	14:00	2	90	
14:00	14:15	0	90	3
14:15	14:30	1	91	
14:30	14:45	1	92	
14:45	15:00	1	93	
15:00	15:15	4	97	6
15:15	15:30	0	97	
15:30	15:45	0	97	
15:45	16:00	2	99	
16:00	16:15	1	100	8
16:15	16:30	0	100	
16:30	16:45	2	102	
16:45	17:00	5	107	
17:00	17:15	1	108	7
17:15	17:30	1	109	
17:30	17:45	0	109	
17:45	18:00	5	114	

SVCi5 – B1 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	6	120	16
18:15	18:30	2	122	
18:30	18:45	2	124	
18:45	19:00	6	130	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.1.4. SVCi5 – B2 – Avenidas Minas Gerais x Rua 1A

Tabela 43  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua 1A.

SVCi5 – B2 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	6
07:15	07:30	3	3	
07:30	07:45	2	5	
07:45	08:00	1	6	
08:00	08:15	0	6	1
08:15	08:30	0	6	
08:30	08:45	1	7	
08:45	09:00	0	7	
09:00	09:15	1	8	2
09:15	09:30	0	8	
09:30	09:45	1	9	
09:45	10:00	0	9	
10:00	10:15	0	9	3
10:15	10:30	1	10	
10:30	10:45	0	10	
10:45	11:00	2	12	
11:00	11:15	1	13	3
11:15	11:30	1	14	
11:30	11:45	1	15	
11:45	12:00	0	15	
12:00	12:15	1	16	6
12:15	12:30	1	17	
12:30	12:45	2	19	
12:45	13:00	2	21	
13:00	13:15	1	22	2
13:15	13:30	1	23	
13:30	13:45	0	23	
13:45	14:00	0	23	
14:00	14:15	0	23	0
14:15	14:30	0	23	
14:30	14:45	0	23	
14:45	15:00	0	23	
15:00	15:15	0	23	0
15:15	15:30	0	23	
15:30	15:45	0	23	

SVCi5 – B2 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
15:45	16:00	0	23	1
16:00	16:15	0	23	
16:15	16:30	0	23	
16:30	16:45	0	23	
16:45	17:00	1	24	
17:00	17:15	0	24	1
17:15	17:30	0	24	
17:30	17:45	0	24	
17:45	18:00	1	25	
18:00	18:15	1	26	1
18:15	18:30	0	26	
18:30	18:45	0	26	
18:45	19:00	0	26	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.1.5. SVCi5 – C1 – Avenida Minas Gerais x Rua 1A

Tabela 44  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua 1A.

SVCi5 – C1 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	2	2	2
08:15	08:30	0	2	
08:30	08:45	0	2	
08:45	09:00	0	2	
09:00	09:15	1	3	2
09:15	09:30	1	4	
09:30	09:45	0	4	
09:45	10:00	0	4	
10:00	10:15	0	4	2
10:15	10:30	1	5	
10:30	10:45	0	5	
10:45	11:00	1	6	
11:00	11:15	0	6	1
11:15	11:30	0	6	
11:30	11:45	0	6	
11:45	12:00	1	7	
12:00	12:15	0	7	0
12:15	12:30	0	7	
12:30	12:45	0	7	
12:45	13:00	0	7	
13:00	13:15	0	7	0
13:15	13:30	0	7	

SVCi5 – C1 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
13:30	13:45	0	7	0
13:45	14:00	0	7	
14:00	14:15	0	7	
14:15	14:30	0	7	
14:30	14:45	0	7	
14:45	15:00	0	7	
15:00	15:15	1	8	2
15:15	15:30	0	8	
15:30	15:45	0	8	
15:45	16:00	1	9	1
16:00	16:15	1	10	
16:15	16:30	0	10	
16:30	16:45	0	10	
16:45	17:00	0	10	2
17:00	17:15	1	11	
17:15	17:30	0	11	
17:30	17:45	0	11	
17:45	18:00	1	12	
18:00	18:15	0	12	1
18:15	18:30	1	13	
18:30	18:45	0	13	
18:45	19:00	0	13	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.1.6. SVCi5 – C2 – Avenida Minas Gerais x Rua 1A

Tabela 45  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua 1A.

SVCi5 – C2 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	3	3	3
07:15	07:30	0	3	
07:30	07:45	0	3	
07:45	08:00	0	3	
08:00	08:15	3	6	5
08:15	08:30	0	6	
08:30	08:45	1	7	
08:45	09:00	1	8	
09:00	09:15	1	9	6
09:15	09:30	3	12	
09:30	09:45	1	13	
09:45	10:00	1	14	
10:00	10:15	1	15	5
10:15	10:30	1	16	
10:30	10:45	0	16	
10:45	11:00	3	19	
11:00	11:15	5	24	14

SVCi5 – C2 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
11:15	11:30	1	25	
11:30	11:45	7	32	
11:45	12:00	1	33	
12:00	12:15	0	33	
12:15	12:30	0	33	2
12:30	12:45	1	34	
12:45	13:00	1	35	
13:00	13:15	2	37	6
13:15	13:30	1	38	
13:30	13:45	2	40	
13:45	14:00	1	41	
14:00	14:15	0	41	1
14:15	14:30	0	41	
14:30	14:45	0	41	
14:45	15:00	1	42	
15:00	15:15	1	43	3
15:15	15:30	1	44	
15:30	15:45	0	44	
15:45	16:00	1	45	
16:00	16:15	0	45	3
16:15	16:30	0	45	
16:30	16:45	0	45	
16:45	17:00	3	48	
17:00	17:15	2	50	4
17:15	17:30	1	51	
17:30	17:45	1	52	
17:45	18:00	0	52	
18:00	18:15	11	63	16
18:15	18:30	1	64	
18:30	18:45	2	66	
18:45	19:00	2	68	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.1.7. SVCi5 – D1 – Avenida Minas Gerais x Rua 1A

Tabela 46  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua 1A.

SVCi5 – D1 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	2	2	2
08:15	08:30	0	2	
08:30	08:45	0	2	
08:45	09:00	0	2	

SVCi5 – D1 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
09:00	09:15	1	3	2
09:15	09:30	1	4	
09:30	09:45	0	4	
09:45	10:00	0	4	
10:00	10:15	0	4	2
10:15	10:30	1	5	
10:30	10:45	0	5	
10:45	11:00	1	6	
11:00	11:15	0	6	1
11:15	11:30	0	6	
11:30	11:45	0	6	
11:45	12:00	1	7	
12:00	12:15	0	7	0
12:15	12:30	0	7	
12:30	12:45	0	7	
12:45	13:00	0	7	
13:00	13:15	0	7	0
13:15	13:30	0	7	
13:30	13:45	0	7	
13:45	14:00	0	7	
14:00	14:15	0	7	0
14:15	14:30	0	7	
14:30	14:45	0	7	
14:45	15:00	0	7	
15:00	15:15	1	8	1
15:15	15:30	0	8	
15:30	15:45	0	8	
15:45	16:00	0	8	
16:00	16:15	0	8	0
16:15	16:30	0	8	
16:30	16:45	0	8	
16:45	17:00	0	8	
17:00	17:15	1	9	2
17:15	17:30	0	9	
17:30	17:45	0	9	
17:45	18:00	1	10	
18:00	18:15	0	10	0
18:15	18:30	0	10	
18:30	18:45	0	10	
18:45	19:00	0	10	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.5.1.8. SVCi5 – D2 – Avenida Minas Gerais x Rua 1 A

Tabela 47  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Geris x Rua 1A.

SVCi5 – D2 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	6	6	19
07:15	07:30	4	10	
07:30	07:45	6	16	
07:45	08:00	3	19	
08:00	08:15	2	21	5
08:15	08:30	1	22	
08:30	08:45	1	23	
08:45	09:00	1	24	
09:00	09:15	4	28	7
09:15	09:30	2	30	
09:30	09:45	0	30	
09:45	10:00	1	31	
10:00	10:15	2	33	3
10:15	10:30	1	34	
10:30	10:45	0	34	
10:45	11:00	0	34	
11:00	11:15	0	34	5
11:15	11:30	2	36	
11:30	11:45	2	38	
11:45	12:00	1	39	
12:00	12:15	2	41	10
12:15	12:30	2	43	
12:30	12:45	3	46	
12:45	13:00	3	49	
13:00	13:15	0	49	5
13:15	13:30	4	53	
13:30	13:45	0	53	
13:45	14:00	1	54	
14:00	14:15	0	54	2
14:15	14:30	1	55	
14:30	14:45	0	55	
14:45	15:00	1	56	
15:00	15:15	4	60	5
15:15	15:30	0	60	
15:30	15:45	0	60	
15:45	16:00	1	61	
16:00	16:15	1	62	6
16:15	16:30	0	62	
16:30	16:45	2	64	
16:45	17:00	3	67	
17:00	17:15	1	68	7
17:15	17:30	1	69	
17:30	17:45	0	69	
17:45	18:00	5	74	



SVCi5 – D2 Av. Minas Gerais x Rua 1A				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	3	77	9
18:15	18:30	1	78	
18:30	18:45	1	79	
18:45	19:00	4	83	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

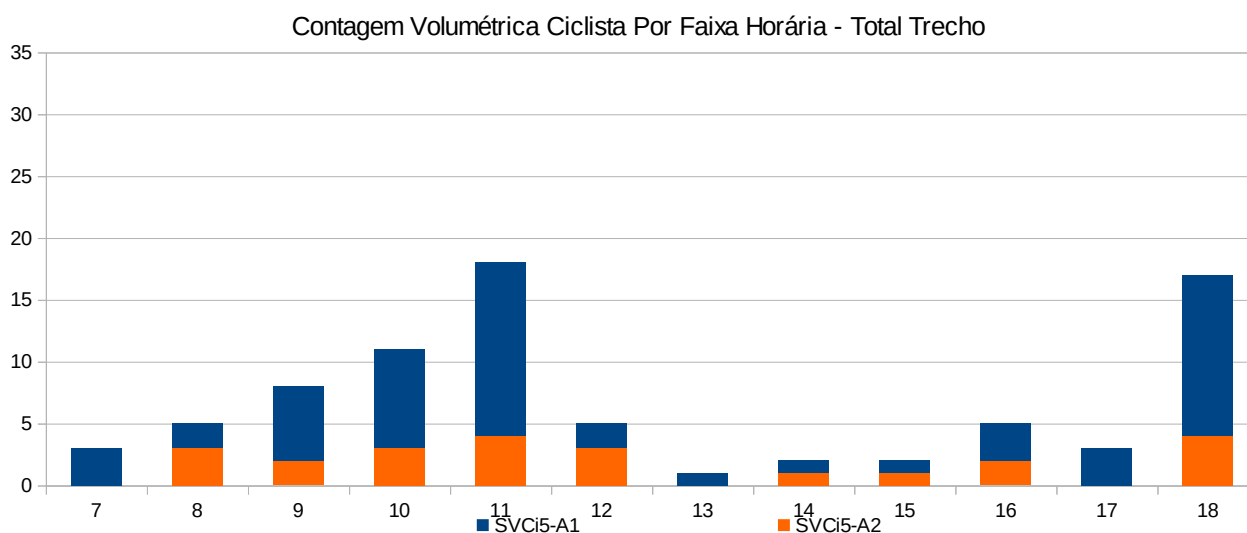
### 3.5.2. Síntese

#### 3.5.2.1. Ciclistas – SVCi5 – A1 e SVCi5 – A2

O trecho pesquisado apresentou **80** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **57** no Ponto A1 e **23** ciclistas no Ponto A2.

Na Figura 5-40, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizados 18 ciclistas.

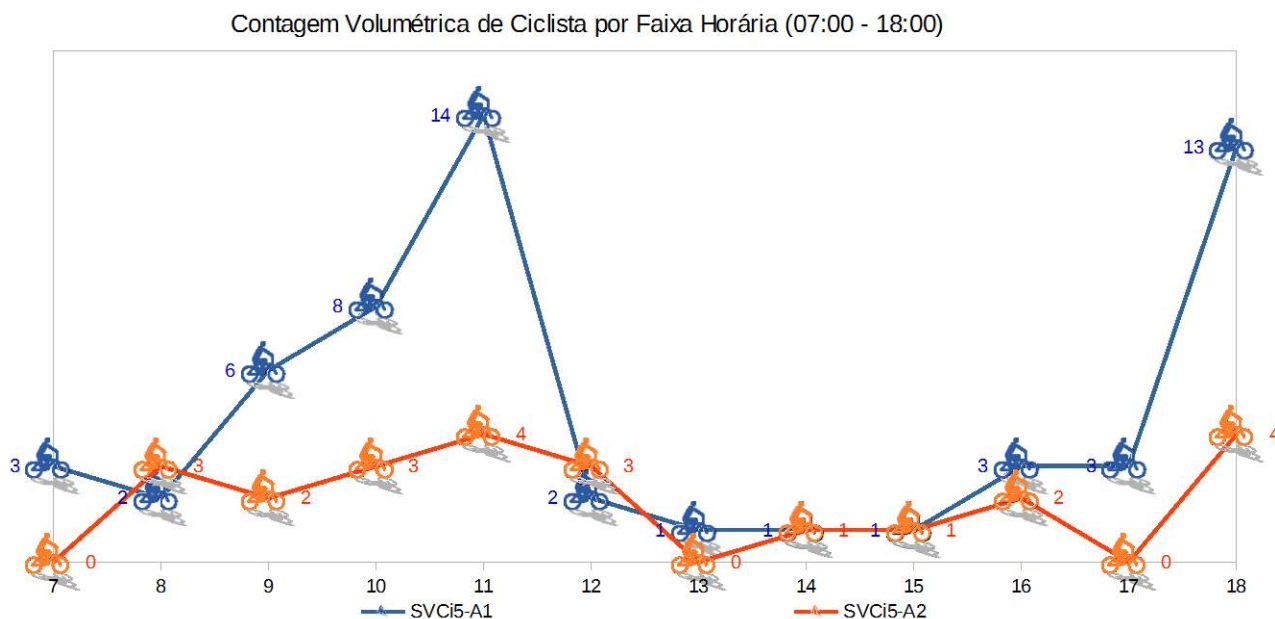
Figura 3-40  
 Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-41, demonstra que o Ponto A1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-41  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



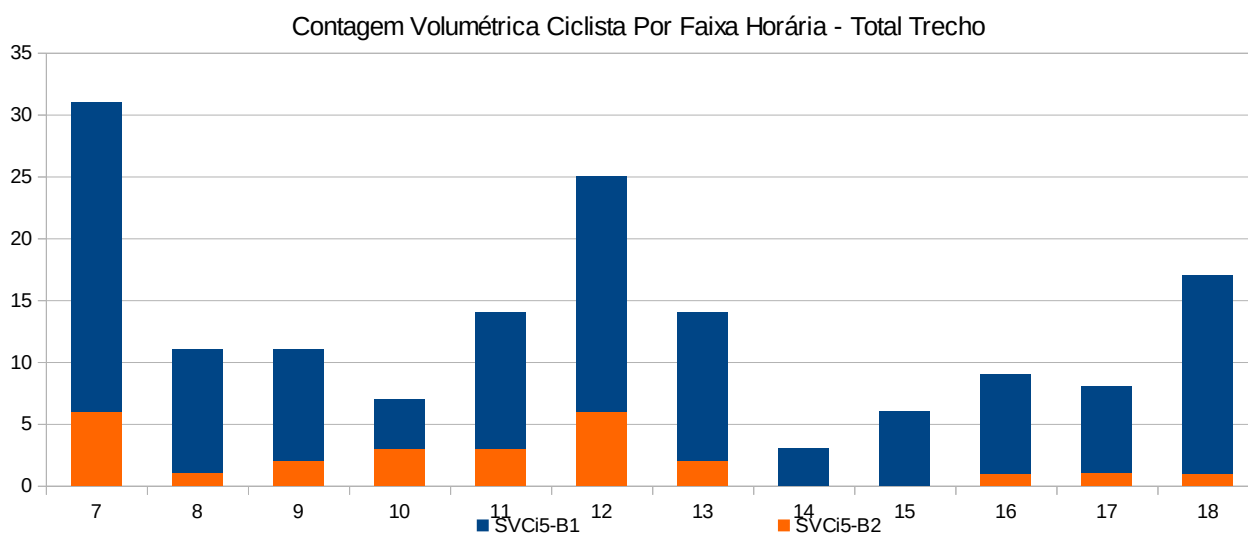
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.2.2. Ciclistas – SVCi5 – B1 e SVCi5 – B2

O trecho pesquisado apresentou **156** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **130** no Ponto B1 e **26** ciclistas no Ponto B2.

Na Figura 3-42, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 7 horas, onde foram contabilizados 31 ciclistas.

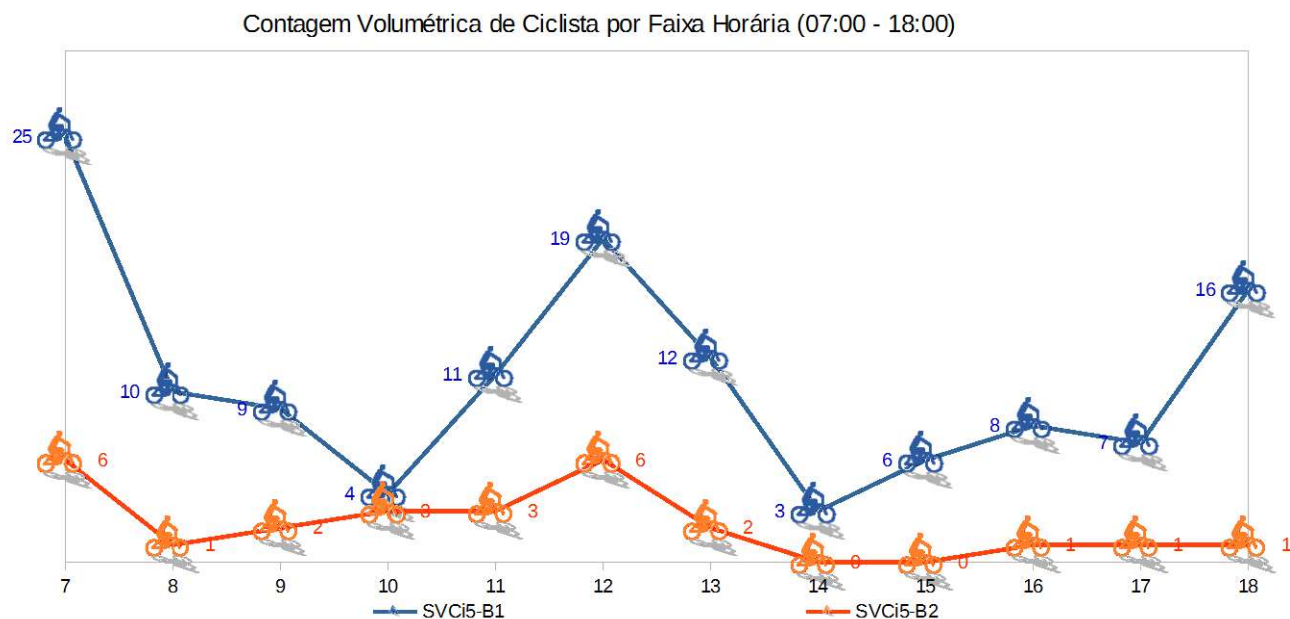
Figura 3-42  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-43, demonstra que o Ponto B1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-43  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



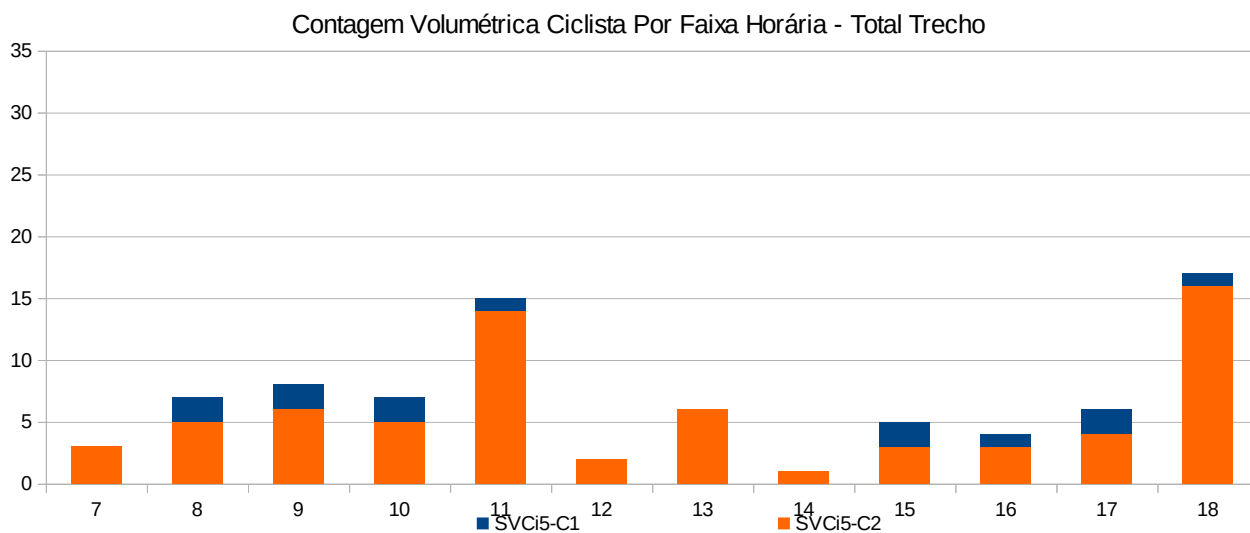
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.2.3. Ciclistas – SVCi5 – C1 e SVCi5 – C2

O trecho pesquisado apresentou **81** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **13** no Ponto C1 e **68** ciclistas no Ponto C2.

Na Figura 3-44, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 18 horas, onde foram contabilizadas 17 ciclistas.

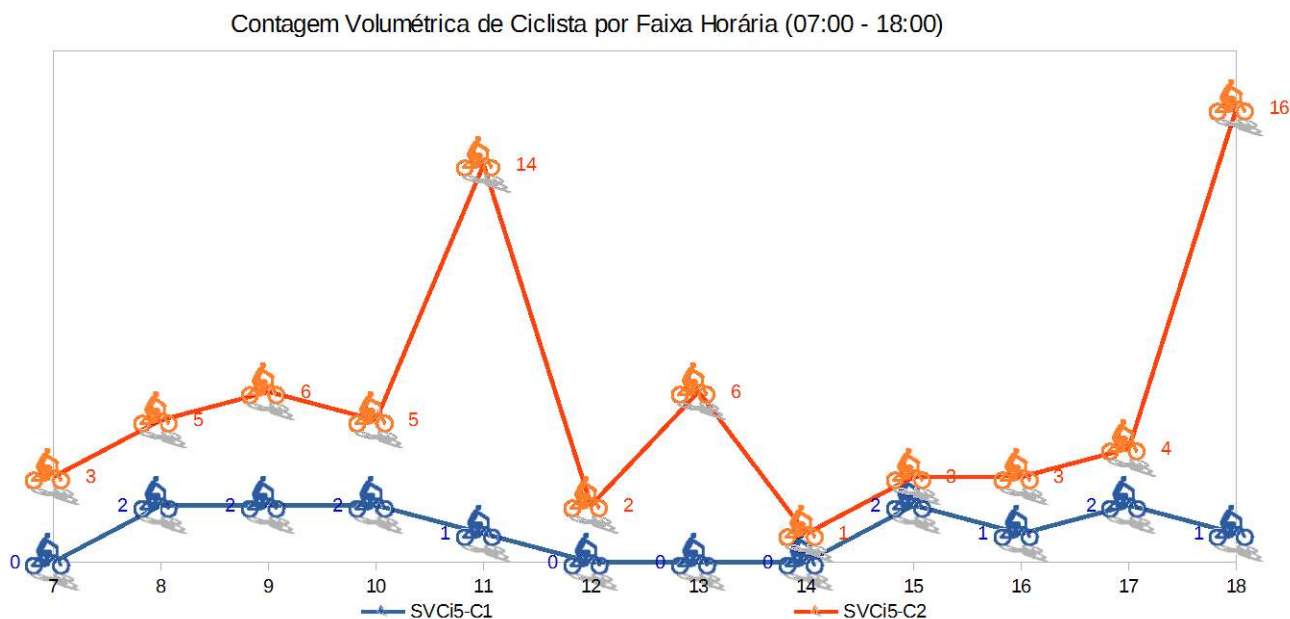
Figura 3-44  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-45, demonstra que o Ponto C2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-45  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



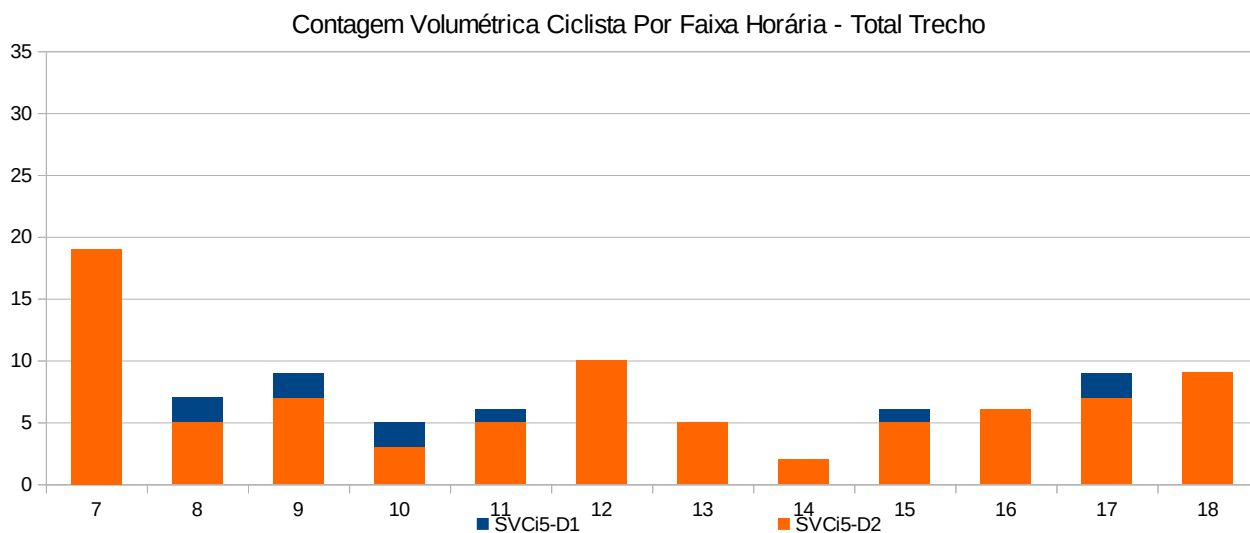
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5.2.4. Ciclistas – SVCi5 – D1 e SVCi5 – D2

O trecho pesquisado apresentou **93** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **10** no Ponto D1 e **83** ciclistas no Ponto D2.

Na Figura 3-46, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 7 horas, onde foram contabilizados 19 ciclistas.

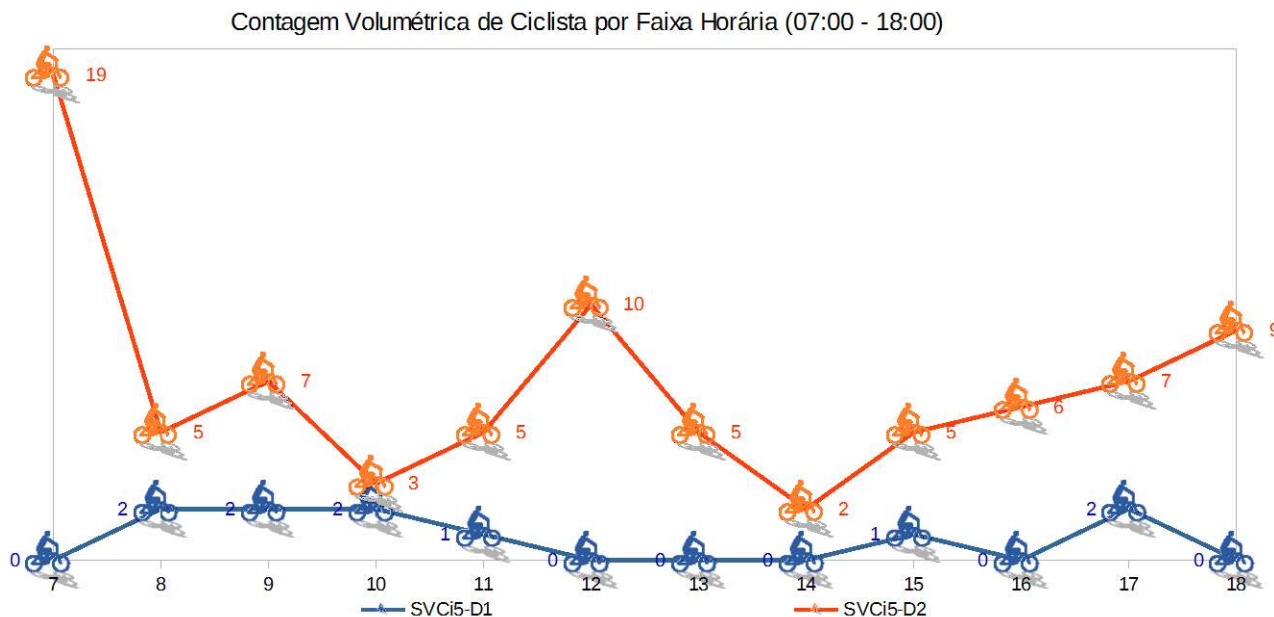
Figura 3-46  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-47, demonstra que o Ponto D2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-47  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

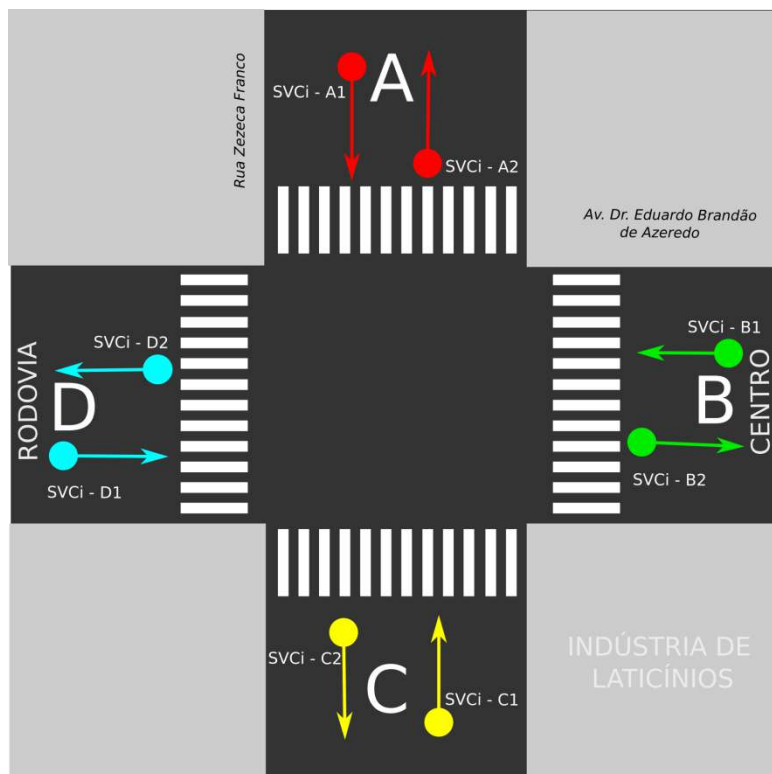


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.6. SVCi6 – AVENIDA DR. EDUARDO BRANDÃO AZEREDO X RUA ZEZECA FRANCO

O ponto de Pesquisa SVCi6 corresponde ao cruzamento da Avenida Dr. Eduardo Brandão de Azeredo com a Rua Zezecca Franco. Na Figura 3-48, está ilustrado o croqui do ponto de pesquisa.

Figura 3-48  
 Croqui Pesquisa Ciclistas Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezecca Franco.



Fonte: SigmaGeo Sistemas, 2016.

### 3.6.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 3.6.1.1. SVCi6 – A1- Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco

Figura 3-49  
Tabulação Ciclistas Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco.

SVCi6 – A1 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	3	3	11
07:15	07:30	5	8	
07:30	07:45	2	10	
07:45	08:00	1	11	
08:00	08:15	2	13	2
08:15	08:30	0	13	
08:30	08:45	0	13	
08:45	09:00	0	13	
09:00	09:15	1	14	3
09:15	09:30	1	15	
09:30	09:45	1	16	
09:45	10:00	0	16	
10:00	10:15	1	17	4
10:15	10:30	0	17	
10:30	10:45	0	17	
10:45	11:00	3	20	
11:00	11:15	4	24	5
11:15	11:30	0	24	
11:30	11:45	0	24	
11:45	12:00	1	25	
12:00	12:15	0	25	3
12:15	12:30	0	25	
12:30	12:45	2	27	
12:45	13:00	1	28	
13:00	13:15	2	30	4
13:15	13:30	1	31	
13:30	13:45	0	31	
13:45	14:00	1	32	
14:00	14:15	1	33	5
14:15	14:30	4	37	
14:30	14:45	0	37	
14:45	15:00	0	37	
15:00	15:15	4	41	8
15:15	15:30	1	42	
15:30	15:45	1	43	
15:45	16:00	2	45	
16:00	16:15	0	45	9
16:15	16:30	3	48	
16:30	16:45	3	51	
16:45	17:00	3	54	

SVCi6 – A1 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
17:00	17:15	1	55	10
17:15	17:30	1	56	
17:30	17:45	6	62	
17:45	18:00	2	64	
18:00	18:15	1	65	4
18:15	18:30	2	67	
18:30	18:45	0	67	
18:45	19:00	1	68	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.6.1.2. SVCi6 – B1 – Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco

Tabela 48  
Tabulação Ciclistas Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco.

SVCi6 – B1 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	2	2	4
07:15	07:30	0	2	
07:30	07:45	0	2	
07:45	08:00	2	4	
08:00	08:15	1	5	1
08:15	08:30	0	5	
08:30	08:45	0	5	
08:45	09:00	0	5	
09:00	09:15	0	5	0
09:15	09:30	0	5	
09:30	09:45	0	5	
09:45	10:00	0	5	
10:00	10:15	0	5	3
10:15	10:30	1	6	
10:30	10:45	1	7	
10:45	11:00	1	8	
11:00	11:15	2	10	5
11:15	11:30	0	10	
11:30	11:45	1	11	
11:45	12:00	2	13	
12:00	12:15	0	13	1
12:15	12:30	0	13	
12:30	12:45	0	13	
12:45	13:00	1	14	
13:00	13:15	0	14	3
13:15	13:30	0	14	
13:30	13:45	2	16	
13:45	14:00	1	17	
14:00	14:15	3	20	7
14:15	14:30	3	23	
14:30	14:45	0	23	

SVCi6 – B1 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
14:45	15:00	1	24	1
15:00	15:15	1	25	
15:15	15:30	0	25	
15:30	15:45	0	25	
15:45	16:00	0	25	
16:00	16:15	1	26	7
16:15	16:30	3	29	
16:30	16:45	0	29	
16:45	17:00	3	32	
17:00	17:15	0	32	7
17:15	17:30	0	32	
17:30	17:45	2	34	
17:45	18:00	5	39	
18:00	18:15	2	41	8
18:15	18:30	3	44	
18:30	18:45	1	45	
18:45	19:00	2	47	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.6.1.3. SVCi6 – B2 – Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco

Tabela 49  
Tabulação Ciclistas Avenida Dr. Eduardo Brandão de Azeredo x Rua Zezeca Franco.

SVCi6 – B2 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	6	6	16
07:15	07:30	4	10	
07:30	07:45	4	14	
07:45	08:00	2	16	
08:00	08:15	3	19	5
08:15	08:30	1	20	
08:30	08:45	0	20	
08:45	09:00	1	21	
09:00	09:15	2	23	5
09:15	09:30	1	24	
09:30	09:45	1	25	
09:45	10:00	1	26	
10:00	10:15	2	28	5
10:15	10:30	2	30	
10:30	10:45	1	31	
10:45	11:00	0	31	
11:00	11:15	3	34	4
11:15	11:30	0	34	
11:30	11:45	0	34	
11:45	12:00	1	35	
12:00	12:15	4	39	11
12:15	12:30	2	41	



SVCi6 – B2 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
12:30	12:45	1	42	
12:45	13:00	4	46	
13:00	13:15	0	46	
13:15	13:30	3	49	
13:30	13:45	1	50	
13:45	14:00	1	51	5
14:00	14:15	3	54	
14:15	14:30	2	56	
14:30	14:45	0	56	
14:45	15:00	0	56	
15:00	15:15	5	61	
15:15	15:30	3	64	
15:30	15:45	0	64	
15:45	16:00	0	64	
16:00	16:15	1	65	
16:15	16:30	4	69	
16:30	16:45	1	70	
16:45	17:00	2	72	
17:00	17:15	2	74	
17:15	17:30	2	76	
17:30	17:45	4	80	
17:45	18:00	1	81	
18:00	18:15	3	84	
18:15	18:30	1	85	
18:30	18:45	3	88	
18:45	19:00	3	91	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.6.1.4. SVCi6 - C1 – Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco

Tabela 50  
Tabulação Ciclistas Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco.

SVCi6 – C1 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	2	2	
07:15	07:30	3	5	
07:30	07:45	2	7	
07:45	08:00	1	8	
08:00	08:15	2	10	
08:15	08:30	1	11	
08:30	08:45	0	11	
08:45	09:00	0	11	
09:00	09:15	0	11	
09:15	09:30	1	12	
09:30	09:45	1	13	
09:45	10:00	0	13	
10:00	10:15	1	14	2

SVCi6 – C1 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
10:15	10:30	1	15	
10:30	10:45	0	15	
10:45	11:00	0	15	
11:00	11:15	1	16	2
11:15	11:30	0	16	
11:30	11:45	0	16	
11:45	12:00	1	17	
12:00	12:15	1	18	6
12:15	12:30	1	19	
12:30	12:45	1	20	
12:45	13:00	3	23	
13:00	13:15	0	23	3
13:15	13:30	1	24	
13:30	13:45	1	25	
13:45	14:00	1	26	
14:00	14:15	1	27	1
14:15	14:30	0	27	
14:30	14:45	0	27	
14:45	15:00	0	27	
15:00	15:15	2	29	5
15:15	15:30	3	32	
15:30	15:45	0	32	
15:45	16:00	0	32	
16:00	16:15	0	32	5
16:15	16:30	3	35	
16:30	16:45	0	35	
16:45	17:00	2	37	
17:00	17:15	2	39	5
17:15	17:30	1	40	
17:30	17:45	2	42	
17:45	18:00	0	42	
18:00	18:15	3	45	5
18:15	18:30	0	45	
18:30	18:45	2	47	
18:45	19:00	0	47	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.6.1.5. SVCi6 – C2 – Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco

Tabela 51  
Tabulação Ciclistas Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco.

SVCi6 – C2 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	4	4	13
07:15	07:30	5	9	
07:30	07:45	2	11	
07:45	08:00	2	13	

SVCi6 – C2 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
08:00	08:15	2	15	2
08:15	08:30	0	15	
08:30	08:45	0	15	
08:45	09:00	0	15	
09:00	09:15	1	16	3
09:15	09:30	1	17	
09:30	09:45	1	18	
09:45	10:00	0	18	
10:00	10:15	1	19	3
10:15	10:30	0	19	
10:30	10:45	0	19	
10:45	11:00	2	21	
11:00	11:15	5	26	7
11:15	11:30	0	26	
11:30	11:45	0	26	
11:45	12:00	2	28	
12:00	12:15	0	28	4
12:15	12:30	0	28	
12:30	12:45	2	30	
12:45	13:00	2	32	
13:00	13:15	2	34	4
13:15	13:30	0	34	
13:30	13:45	0	34	
13:45	14:00	2	36	
14:00	14:15	1	37	5
14:15	14:30	4	41	
14:30	14:45	0	41	
14:45	15:00	0	41	
15:00	15:15	3	44	6
15:15	15:30	1	45	
15:30	15:45	0	45	
15:45	16:00	2	47	
16:00	16:15	0	47	11
16:15	16:30	4	51	
16:30	16:45	2	53	
16:45	17:00	5	58	
17:00	17:15	1	59	8
17:15	17:30	0	59	
17:30	17:45	5	64	
17:45	18:00	2	66	
18:00	18:15	1	67	6
18:15	18:30	4	71	
18:30	18:45	0	71	
18:45	19:00	1	72	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.6.1.6. SVCi6 – D1 – Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco

Tabela 52  
Tabulação Ciclistas Avenida Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Rua Zezeca Franco.

SVCi6 – D1 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	3	3	7
07:15	07:30	1	4	
07:30	07:45	2	6	
07:45	08:00	1	7	
08:00	08:15	1	8	2
08:15	08:30	0	8	
08:30	08:45	0	8	
08:45	09:00	1	9	
09:00	09:15	2	11	3
09:15	09:30	0	11	
09:30	09:45	0	11	
09:45	10:00	1	12	
10:00	10:15	1	13	3
10:15	10:30	1	14	
10:30	10:45	1	15	
10:45	11:00	0	15	
11:00	11:15	2	17	2
11:15	11:30	0	17	
11:30	11:45	0	17	
11:45	12:00	0	17	
12:00	12:15	3	20	5
12:15	12:30	1	21	
12:30	12:45	0	21	
12:45	13:00	1	22	
13:00	13:15	0	22	1
13:15	13:30	1	23	
13:30	13:45	0	23	
13:45	14:00	0	23	
14:00	14:15	0	23	1
14:15	14:30	1	24	
14:30	14:45	0	24	
14:45	15:00	0	24	
15:00	15:15	1	25	1
15:15	15:30	0	25	
15:30	15:45	0	25	
15:45	16:00	0	25	
16:00	16:15	1	26	1
16:15	16:30	0	26	
16:30	16:45	0	26	
16:45	17:00	0	26	
17:00	17:15	0	26	3
17:15	17:30	1	27	
17:30	17:45	1	28	
17:45	18:00	1	29	

SVCi6 – D1 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	0	29	5
18:15	18:30	1	30	
18:30	18:45	1	31	
18:45	19:00	3	34	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.6.1.7. SVCi6 – D2 – Avenida Dr. Eduardo Brandão de Azeredo x Rua Zezeca Franco

Tabela 53  
Tabulação Ciclistas Avenida Dr. Eduardo Brandão de Azeredo x Rua Zezeca Franco.

SVCi6 – D2 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	1
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	1	1	
08:00	08:15	1	2	1
08:15	08:30	0	2	
08:30	08:45	0	2	
08:45	09:00	0	2	
09:00	09:15	0	2	0
09:15	09:30	0	2	
09:30	09:45	0	2	
09:45	10:00	0	2	
10:00	10:15	0	2	4
10:15	10:30	1	3	
10:30	10:45	1	4	
10:45	11:00	2	6	
11:00	11:15	1	7	3
11:15	11:30	0	7	
11:30	11:45	1	8	
11:45	12:00	1	9	
12:00	12:15	0	9	0
12:15	12:30	0	9	
12:30	12:45	0	9	
12:45	13:00	0	9	
13:00	13:15	0	9	2
13:15	13:30	0	9	
13:30	13:45	2	11	
13:45	14:00	0	11	
14:00	14:15	1	12	4
14:15	14:30	2	14	
14:30	14:45	0	14	
14:45	15:00	1	15	
15:00	15:15	0	15	1
15:15	15:30	0	15	
15:30	15:45	1	16	

SVCi6 – D2 Av. Dr. Eduardo Brandão Azeredo x Zezeca Franco				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
15:45	16:00	0	16	3
16:00	16:15	1	17	
16:15	16:30	1	18	
16:30	16:45	0	18	
16:45	17:00	1	19	8
17:00	17:15	0	19	
17:15	17:30	1	20	
17:30	17:45	2	22	
17:45	18:00	5	27	6
18:00	18:15	2	29	
18:15	18:30	1	30	
18:30	18:45	1	31	
18:45	19:00	2	33	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.6.2. Síntese

#### 3.6.2.1. Ciclistas – SVCi6 – A1

O trecho pesquisado apresentou **68** ciclistas transitando no horário de pesquisa.

Na Figura 3-50, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 7 horas, onde foram contabilizados 11 ciclistas.

Figura 3-50  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

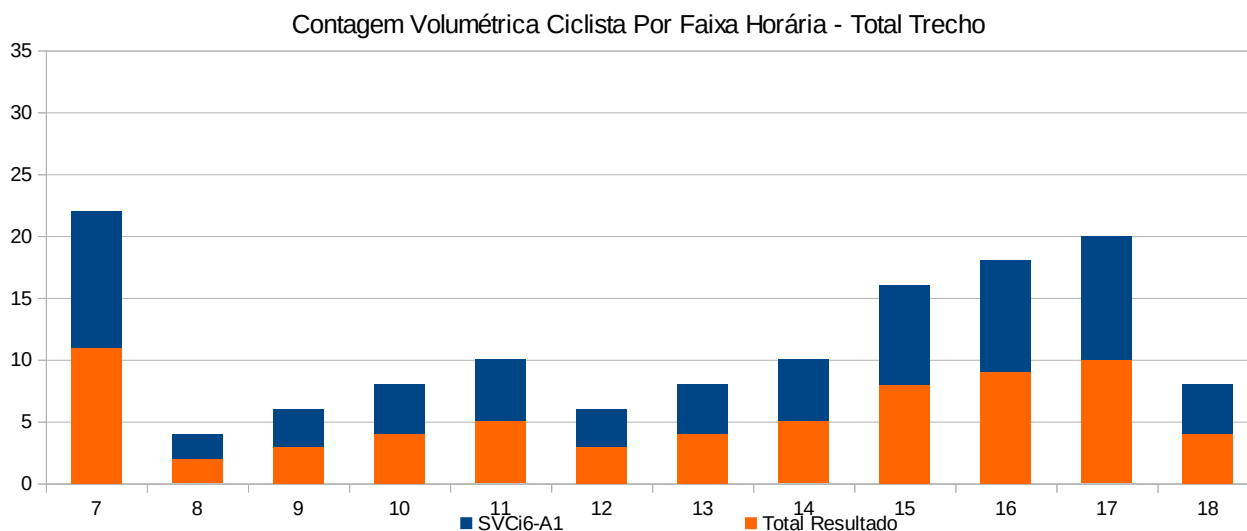
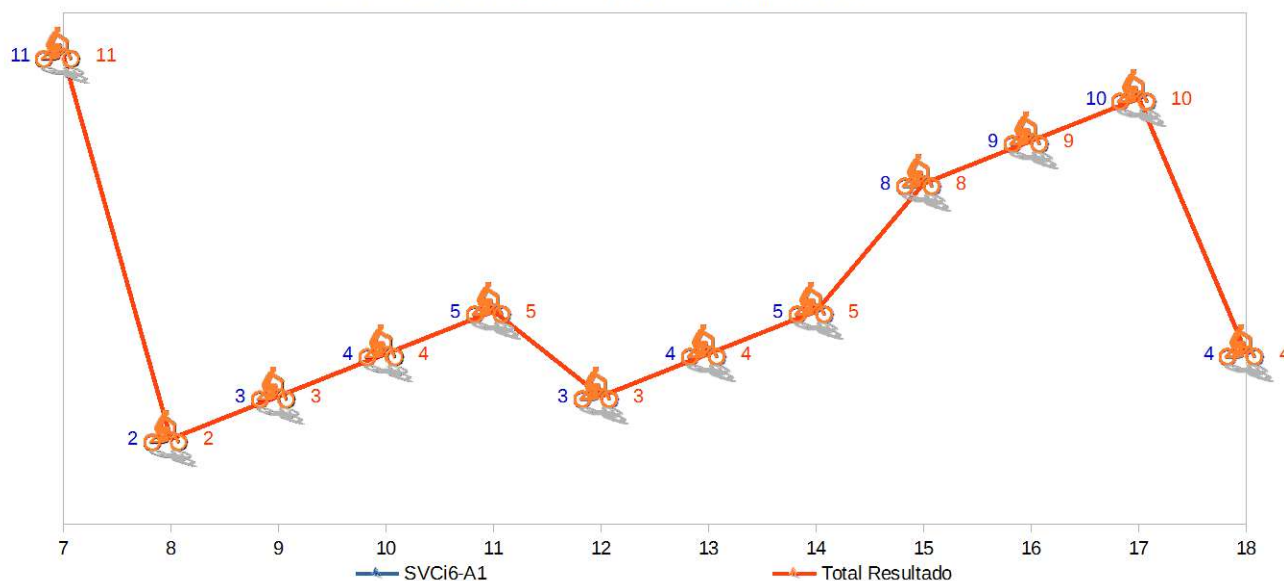


Figura 3-51  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



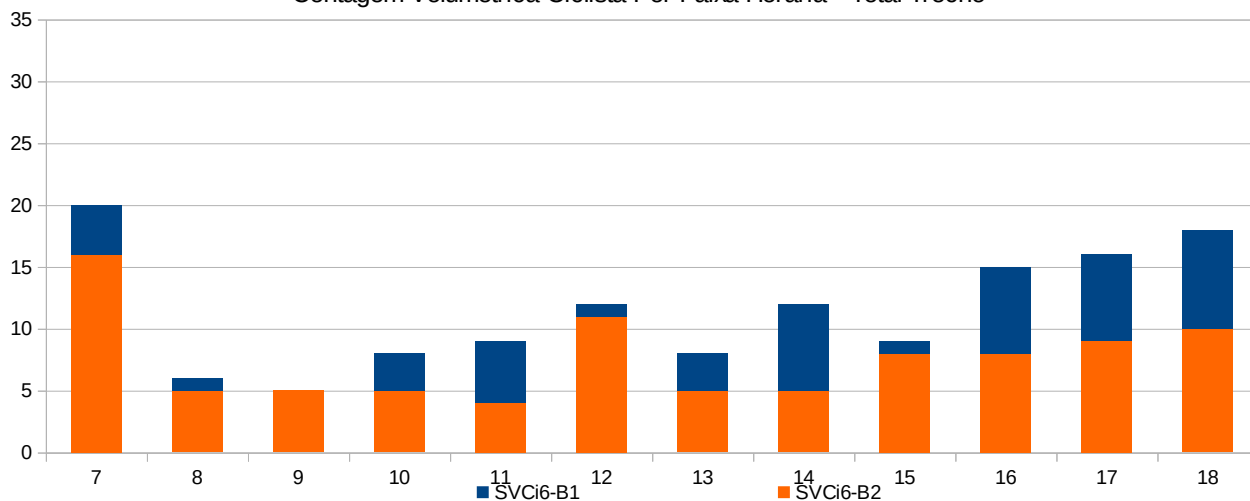
3.6.2.2. Ciclistas – SVCi6 – B1 e SVCi6 – B2

O trecho pesquisado apresentou **138** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **47** no Ponto B1 e **91** ciclistas no Ponto B2.

Na Figura 3-52, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 7 horas, onde foram contabilizados 20 ciclistas.

Figura 3-52  
 Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

Contagem Volumétrica Ciclista Por Faixa Horária - Total Trecho

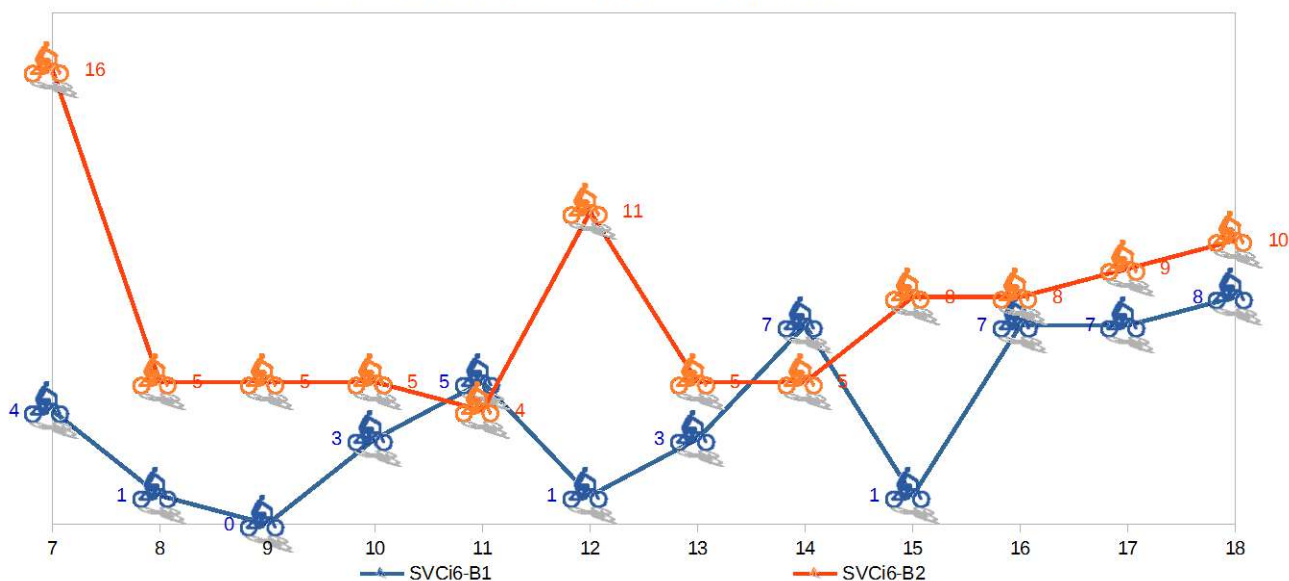


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-53, demonstra que o Ponto B2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-53  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

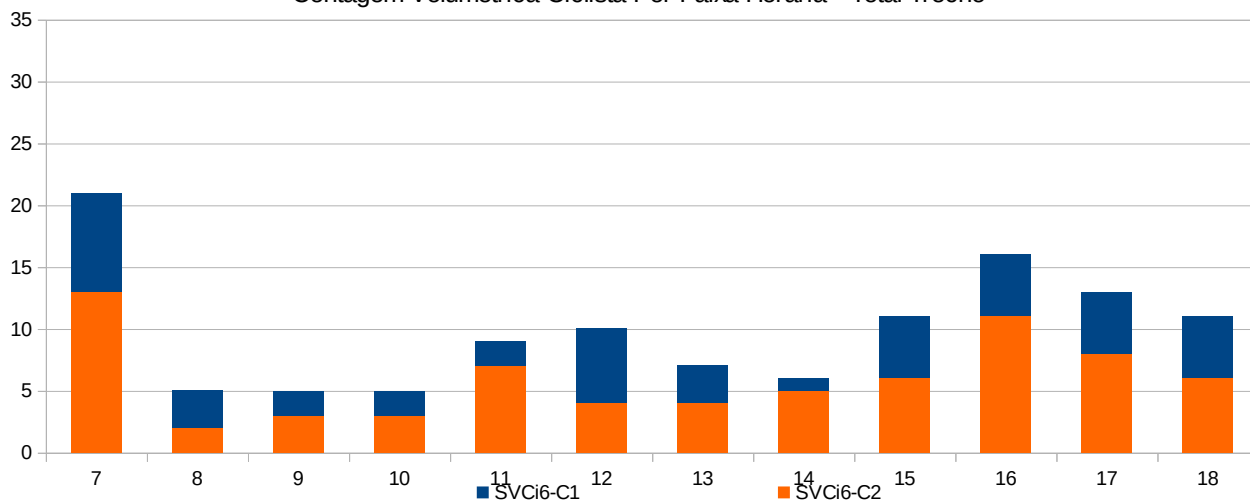
3.6.2.3. Ciclistas – SVCi6 – C1 e SVCi6 – C2

O trecho pesquisado apresentou **119** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **47** no Ponto C1 e **72** ciclistas no Ponto C2.

Na Figura 3-54, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 7 horas, onde foram contabilizadas 21 ciclistas.

Figura 3-54  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

Contagem Volumétrica Ciclista Por Faixa Horária - Total Trecho



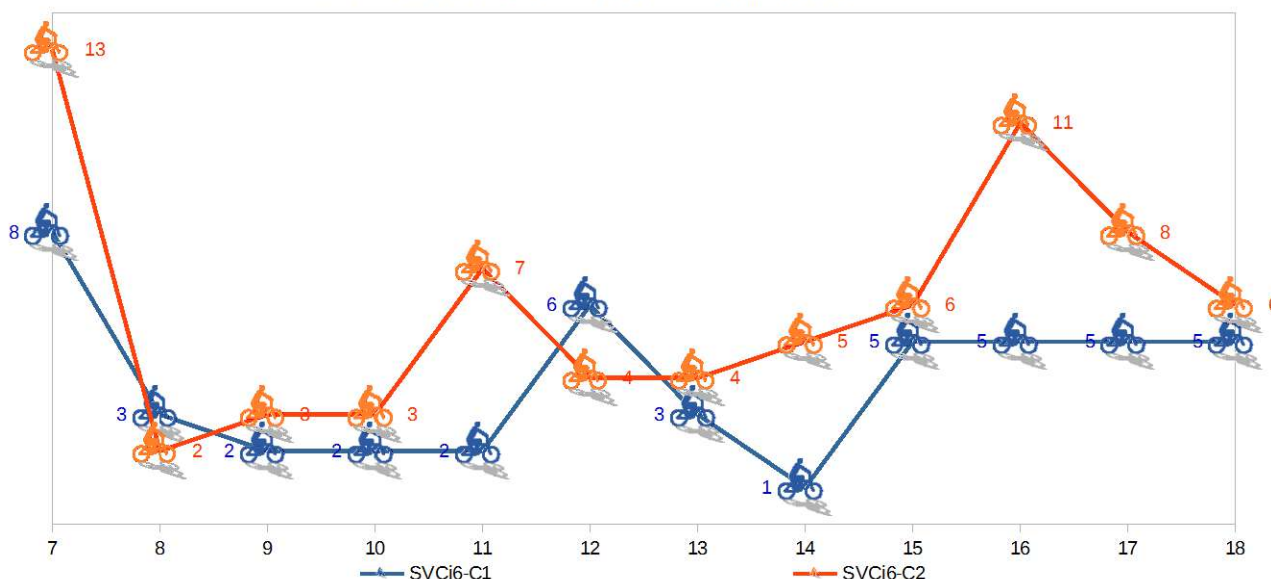
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-55, demonstra que o Ponto C2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.



Figura 3-55  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

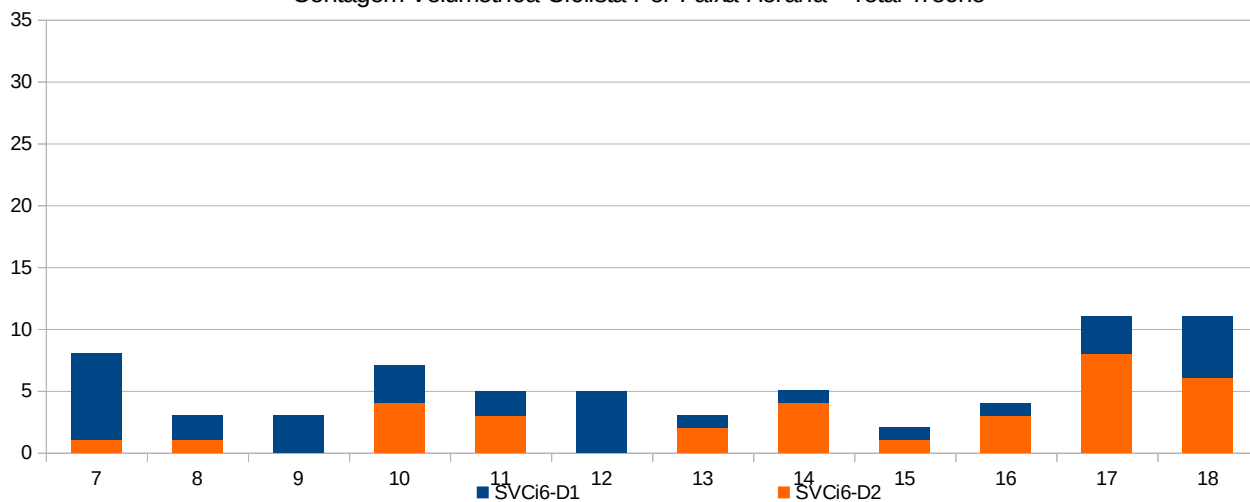
3.6.2.4. Ciclistas – SVCi6 – D1 e SVCi6 – D2

O trecho pesquisado apresentou **67** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **34** no Ponto D1 e **33** ciclistas no Ponto D2.

Na Figura 3-56, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 17 horas e 18 horas, onde foram contabilizados 11 ciclistas.

Figura 3-56  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.

Contagem Volumétrica Ciclista Por Faixa Horária - Total Trecho

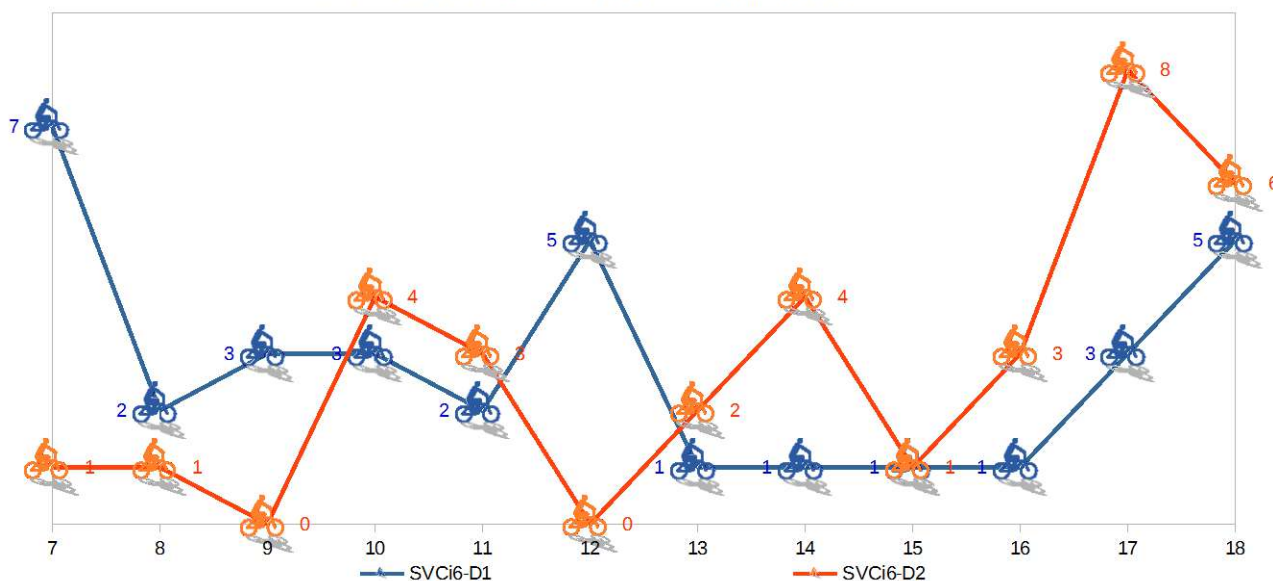


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-57, demonstra que o Ponto D1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-57  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

Contagem Volumétrica de Ciclista por Faixa Horária (07:00 - 18:00)

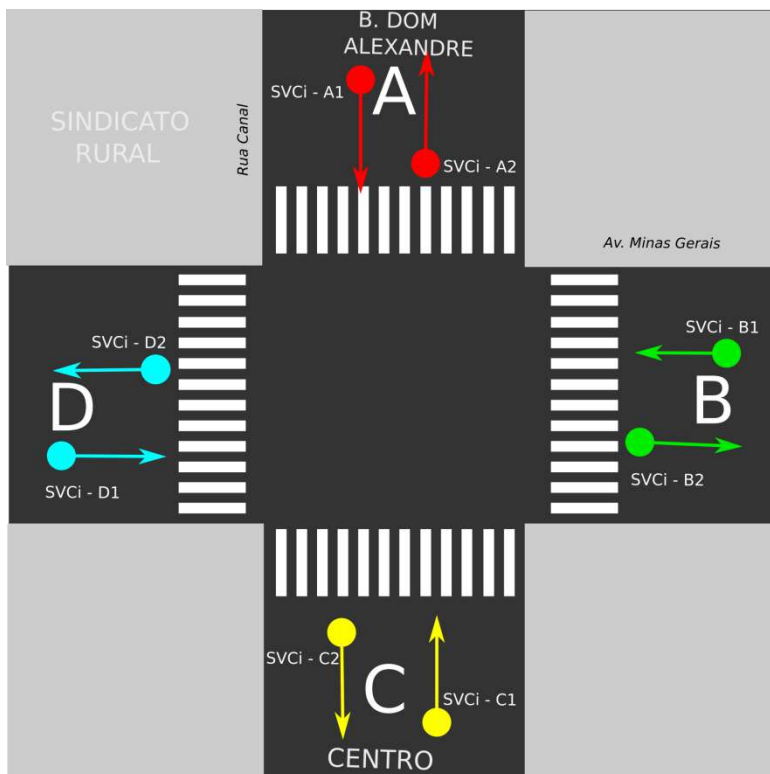


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7. AVENIDA MINAS GERAIS X RUA CANAL

O ponto de Pesquisa SVCi7 corresponde ao cruzamento da Avenida Minas Gerais com a Rua Canal. Na Figura 3-48, está ilustrado o croqui do ponto de pesquisa.

Figura 3-58  
 Croqui Pesquisa Ciclistas Avenida Minas Geras x Rua Canal.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 3.7.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 3.7.1.1. SVCi7 – A1 – Avenida Minas Gerais x Rua Canal

Tabela 54  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerias x Rua Canal.

SVCi7 – A1 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	8	8	28
07:15	07:30	10	18	
07:30	07:45	7	25	
07:45	08:00	3	28	
08:00	08:15	10	38	13
08:15	08:30	1	39	
08:30	08:45	0	39	
08:45	09:00	2	41	
09:00	09:15	0	41	0
09:15	09:30	0	41	
09:30	09:45	0	41	
09:45	10:00	0	41	
10:00	10:15	0	41	3
10:15	10:30	3	44	
10:30	10:45	0	44	
10:45	11:00	0	44	
11:00	11:15	1	45	7
11:15	11:30	2	47	
11:30	11:45	2	49	
11:45	12:00	2	51	
12:00	12:15	3	54	18
12:15	12:30	3	57	
12:30	12:45	6	63	
12:45	13:00	6	69	
13:00	13:15	10	79	26
13:15	13:30	6	85	
13:30	13:45	7	92	
13:45	14:00	3	95	
14:00	14:15	6	101	22
14:15	14:30	7	108	
14:30	14:45	4	112	
14:45	15:00	5	117	
15:00	15:15	1	118	16
15:15	15:30	5	123	
15:30	15:45	5	128	
15:45	16:00	5	133	
16:00	16:15	1	134	10
16:15	16:30	3	137	
16:30	16:45	3	140	
16:45	17:00	3	143	

SVCi7 – A1 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
17:00	17:15	4	147	11
17:15	17:30	2	149	
17:30	17:45	5	154	
17:45	18:00	0	154	
18:00	18:15	1	155	16
18:15	18:30	6	161	
18:30	18:45	7	168	
18:45	19:00	2	170	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7.1.2. SVCi7 –A2 – Avenida Minas Gerais x Rua Canal

Tabela 55  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua Canal.

SVCi7 – A2 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	1	1	8
07:15	07:30	2	3	
07:30	07:45	1	4	
07:45	08:00	4	8	
08:00	08:15	0	8	3
08:15	08:30	2	10	
08:30	08:45	0	10	
08:45	09:00	1	11	
09:00	09:15	0	11	6
09:15	09:30	1	12	
09:30	09:45	5	17	
09:45	10:00	0	17	
10:00	10:15	4	21	6
10:15	10:30	1	22	
10:30	10:45	0	22	
10:45	11:00	1	23	
11:00	11:15	5	28	37
11:15	11:30	5	33	
11:30	11:45	20	53	
11:45	12:00	7	60	
12:00	12:15	4	64	14
12:15	12:30	2	66	
12:30	12:45	5	71	
12:45	13:00	3	74	
13:00	13:15	0	74	4
13:15	13:30	0	74	
13:30	13:45	3	77	
13:45	14:00	1	78	
14:00	14:15	3	81	18
14:15	14:30	3	84	
14:30	14:45	3	87	

SVCi7 – A2 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
14:45	15:00	9	96	9
15:00	15:15	3	99	
15:15	15:30	3	102	
15:30	15:45	3	105	
15:45	16:00	0	105	
16:00	16:15	8	113	17
16:15	16:30	1	114	
16:30	16:45	2	116	
16:45	17:00	6	122	
17:00	17:15	5	127	16
17:15	17:30	3	130	
17:30	17:45	3	133	
17:45	18:00	5	138	
18:00	18:15	4	142	
18:15	18:30	3	145	18
18:30	18:45	3	148	
18:45	19:00	8	156	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7.1.3. SVCi7 –B1 – Avenida Minas Gerais x Rua Canal

Tabela 56  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua Canal.

SVCi7 – B1 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	3
07:15	07:30	2	2	
07:30	07:45	1	3	
07:45	08:00	0	3	
08:00	08:15	0	3	1
08:15	08:30	1	4	
08:30	08:45	0	4	
08:45	09:00	0	4	
09:00	09:15	0	4	1
09:15	09:30	0	4	
09:30	09:45	1	5	
09:45	10:00	0	5	
10:00	10:15	1	6	1
10:15	10:30	0	6	
10:30	10:45	0	6	
10:45	11:00	0	6	
11:00	11:15	2	8	9
11:15	11:30	0	8	
11:30	11:45	1	9	
11:45	12:00	6	15	
12:00	12:15	0	15	8
12:15	12:30	1	16	

SVCi7 – B1 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
12:30	12:45	5	21	
12:45	13:00	2	23	
13:00	13:15	0	23	2
13:15	13:30	0	23	
13:30	13:45	2	25	
13:45	14:00	0	25	
14:00	14:15	1	26	
14:15	14:30	0	26	4
14:30	14:45	1	27	
14:45	15:00	2	29	
15:00	15:15	1	30	2
15:15	15:30	0	30	
15:30	15:45	1	31	
15:45	16:00	0	31	
16:00	16:15	0	31	3
16:15	16:30	0	31	
16:30	16:45	1	32	
16:45	17:00	2	34	2
17:00	17:15	0	34	
17:15	17:30	0	34	
17:30	17:45	1	35	
17:45	18:00	1	36	
18:00	18:15	2	38	9
18:15	18:30	1	39	
18:30	18:45	0	39	
18:45	19:00	6	45	

Fonte: Pesquisa Campo, 2016.

### 3.7.1.4. SVCi7 –B2 – Avenida Minas Gerais x Rua Canal

Tabela 57  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua Canal.

SVCi7 – B2 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	2	2	9
07:15	07:30	6	8	
07:30	07:45	0	8	
07:45	08:00	1	9	
08:00	08:15	5	14	7
08:15	08:30	2	16	
08:30	08:45	0	16	
08:45	09:00	0	16	
09:00	09:15	0	16	0
09:15	09:30	0	16	
09:30	09:45	0	16	
09:45	10:00	0	16	
10:00	10:15	0	16	2

SVCi7 – B2 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
10:15	10:30	2	18	
10:30	10:45	0	18	
10:45	11:00	0	18	
11:00	11:15	0	18	
11:15	11:30	0	18	1
11:30	11:45	1	19	
11:45	12:00	0	19	
12:00	12:15	0	19	3
12:15	12:30	1	20	
12:30	12:45	0	20	
12:45	13:00	2	22	1
13:00	13:15	0	22	
13:15	13:30	0	22	
13:30	13:45	1	23	
13:45	14:00	0	23	1
14:00	14:15	0	23	
14:15	14:30	0	23	
14:30	14:45	1	24	
14:45	15:00	0	24	1
15:00	15:15	0	24	
15:15	15:30	0	24	
15:30	15:45	1	25	
15:45	16:00	0	25	1
16:00	16:15	0	25	
16:15	16:30	0	25	
16:30	16:45	0	25	
16:45	17:00	1	26	2
17:00	17:15	1	27	
17:15	17:30	0	27	
17:30	17:45	0	27	
17:45	18:00	1	28	1
18:00	18:15	1	29	
18:15	18:30	0	29	
18:30	18:45	0	29	
18:45	19:00	0	29	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7.1.5. SVCi7 –C1 – Avenida Minas Gerais x Rua Canal

Tabela 58  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua Canal.

SVCi7 – C1 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	1	1	7
07:15	07:30	1	2	
07:30	07:45	1	3	
07:45	08:00	4	7	

SVCi7 – C1 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
08:00	08:15	0	7	2
08:15	08:30	1	8	
08:30	08:45	0	8	
08:45	09:00	1	9	
09:00	09:15	0	9	5
09:15	09:30	1	10	
09:30	09:45	4	14	
09:45	10:00	0	14	
10:00	10:15	3	17	5
10:15	10:30	1	18	
10:30	10:45	0	18	
10:45	11:00	1	19	
11:00	11:15	3	22	28
11:15	11:30	5	27	
11:30	11:45	19	46	
11:45	12:00	1	47	
12:00	12:15	4	51	7
12:15	12:30	1	52	
12:30	12:45	1	53	
12:45	13:00	1	54	
13:00	13:15	0	54	3
13:15	13:30	0	54	
13:30	13:45	2	56	
13:45	14:00	1	57	
14:00	14:15	2	59	15
14:15	14:30	4	63	
14:30	14:45	2	65	
14:45	15:00	7	72	
15:00	15:15	2	74	7
15:15	15:30	3	77	
15:30	15:45	2	79	
15:45	16:00	0	79	
16:00	16:15	8	87	18
16:15	16:30	1	88	
16:30	16:45	2	90	
16:45	17:00	7	97	
17:00	17:15	5	102	13
17:15	17:30	2	104	
17:30	17:45	2	106	
17:45	18:00	4	110	
18:00	18:15	2	112	9
18:15	18:30	2	114	
18:30	18:45	3	117	
18:45	19:00	2	119	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



3.7.1.6. SVCi7 – C2 – Avenida Minas Gerais x Rua Canal

Tabela 59  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua Canal.

SVCi7 – C2 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	6	6	23
07:15	07:30	7	13	
07:30	07:45	8	21	
07:45	08:00	2	23	
08:00	08:15	5	28	9
08:15	08:30	1	29	
08:30	08:45	0	29	
08:45	09:00	3	32	
09:00	09:15	0	32	0
09:15	09:30	0	32	
09:30	09:45	0	32	
09:45	10:00	0	32	
10:00	10:15	0	32	1
10:15	10:30	1	33	
10:30	10:45	0	33	
10:45	11:00	0	33	
11:00	11:15	1	34	6
11:15	11:30	2	36	
11:30	11:45	1	37	
11:45	12:00	2	39	
12:00	12:15	3	42	16
12:15	12:30	3	45	
12:30	12:45	6	51	
12:45	13:00	4	55	
13:00	13:15	10	65	26
13:15	13:30	6	71	
13:30	13:45	7	78	
13:45	14:00	3	81	
14:00	14:15	6	87	24
14:15	14:30	9	96	
14:30	14:45	4	100	
14:45	15:00	5	105	
15:00	15:15	1	106	15
15:15	15:30	5	111	
15:30	15:45	4	115	
15:45	16:00	5	120	
16:00	16:15	1	121	11
16:15	16:30	3	124	
16:30	16:45	3	127	
16:45	17:00	4	131	
17:00	17:15	5	136	13
17:15	17:30	2	138	
17:30	17:45	5	143	
17:45	18:00	1	144	

SVCi7 – C2 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	1	145	17
18:15	18:30	6	151	
18:30	18:45	7	158	
18:45	19:00	3	161	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7.1.7. SVCi7 –D1 – Avenida Minas Gerais x Rua Canal

Tabela 60  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua Canal.

SVCi7 – D1 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	2
07:15	07:30	2	2	
07:30	07:45	0	2	
07:45	08:00	0	2	
08:00	08:15	0	2	3
08:15	08:30	2	4	
08:30	08:45	0	4	
08:45	09:00	1	5	
09:00	09:15	0	5	0
09:15	09:30	0	5	
09:30	09:45	0	5	
09:45	10:00	0	5	
10:00	10:15	0	5	0
10:15	10:30	0	5	
10:30	10:45	0	5	
10:45	11:00	0	5	
11:00	11:15	0	5	0
11:15	11:30	0	5	
11:30	11:45	0	5	
11:45	12:00	0	5	
12:00	12:15	0	5	1
12:15	12:30	1	6	
12:30	12:45	0	6	
12:45	13:00	0	6	
13:00	13:15	0	6	1
13:15	13:30	0	6	
13:30	13:45	1	7	
13:45	14:00	0	7	
14:00	14:15	0	7	3
14:15	14:30	2	9	
14:30	14:45	1	10	
14:45	15:00	0	10	
15:00	15:15	0	10	0
15:15	15:30	0	10	
15:30	15:45	0	10	

SVCi7 – D1 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
15:45	16:00	0	10	0
16:00	16:15	0	10	
16:15	16:30	0	10	
16:30	16:45	0	10	
16:45	17:00	0	10	
17:00	17:15	2	12	5
17:15	17:30	1	13	
17:30	17:45	0	13	
17:45	18:00	2	15	2
18:00	18:15	1	16	
18:15	18:30	0	16	
18:30	18:45	0	16	
18:45	19:00	1	17	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7.1.8. SVCi7 –D2 – Avenida Minas Gerais x Rua Canal

Tabela 61  
Tabulação Ciclistas Avenida Minas Gerais x Rua Canal.

SVCi7 – D2 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	0	0	0
08:15	08:30	0	0	
08:30	08:45	0	0	
08:45	09:00	0	0	
09:00	09:15	0	0	0
09:15	09:30	0	0	
09:30	09:45	0	0	
09:45	10:00	0	0	
10:00	10:15	0	0	0
10:15	10:30	0	0	
10:30	10:45	0	0	
10:45	11:00	0	0	
11:00	11:15	0	0	0
11:15	11:30	0	0	
11:30	11:45	0	0	
11:45	12:00	0	0	
12:00	12:15	0	0	1
12:15	12:30	0	0	
12:30	12:45	1	1	
12:45	13:00	0	1	
13:00	13:15	0	1	1
13:15	13:30	0	1	

SVCi7 – D2 Av. Minas Gerais x Rua Canal				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
13:30	13:45	1	2	
13:45	14:00	0	2	
14:00	14:15	0	2	
14:15	14:30	1	3	1
14:30	14:45	0	3	
14:45	15:00	0	3	
15:00	15:15	0	3	0
15:15	15:30	0	3	
15:30	15:45	0	3	
15:45	16:00	0	3	2
16:00	16:15	0	3	
16:15	16:30	0	3	
16:30	16:45	1	4	
16:45	17:00	1	5	
17:00	17:15	0	5	
17:15	17:30	0	5	0
17:30	17:45	0	5	
17:45	18:00	0	5	
18:00	18:15	0	5	0
18:15	18:30	0	5	
18:30	18:45	0	5	
18:45	19:00	0	5	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

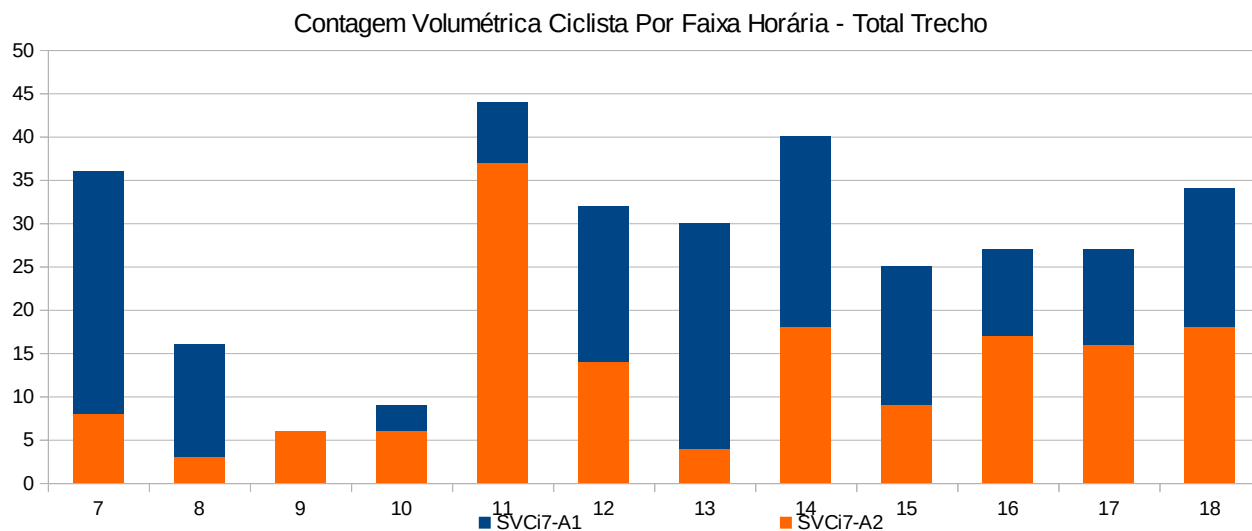
### 3.7.2. Síntese

#### 3.7.2.1. Ciclistas SVCi7 – A1 e SVCi7 – A2

O trecho pesquisado apresentou **326** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **170** no Ponto A1 e **156** ciclistas no Ponto A2.

Na Figura 3-59, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizados 44 ciclistas.

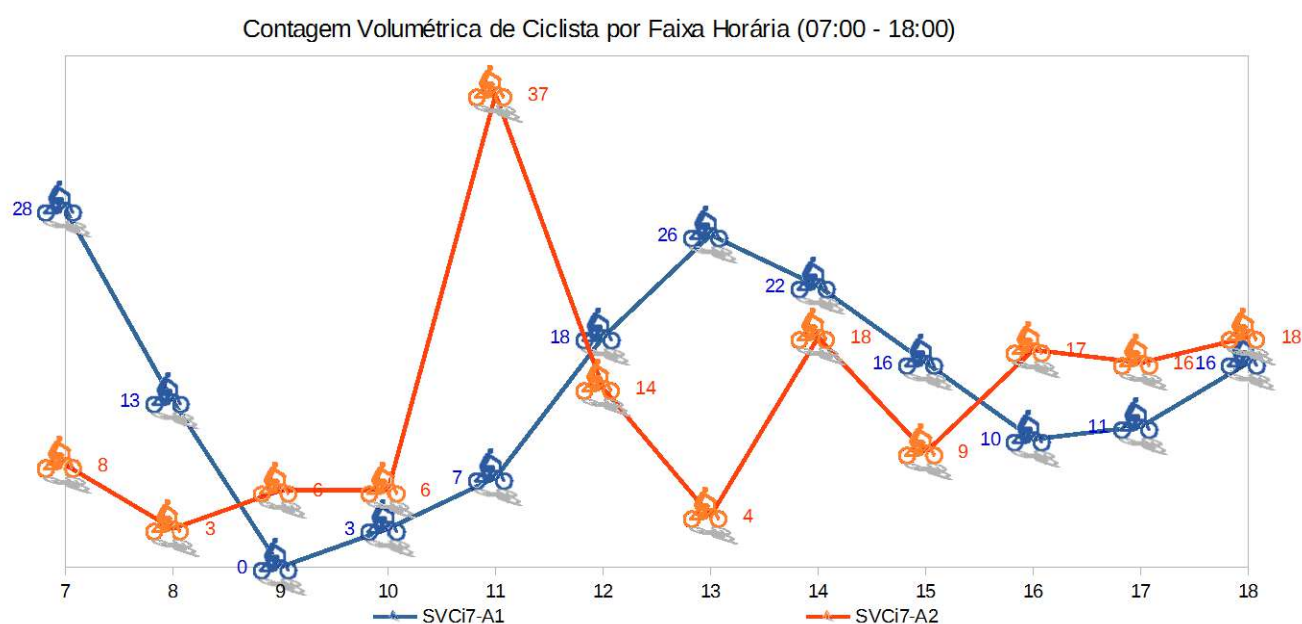
Figura 3-59  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-60, demonstra que o Ponto A1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-60  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



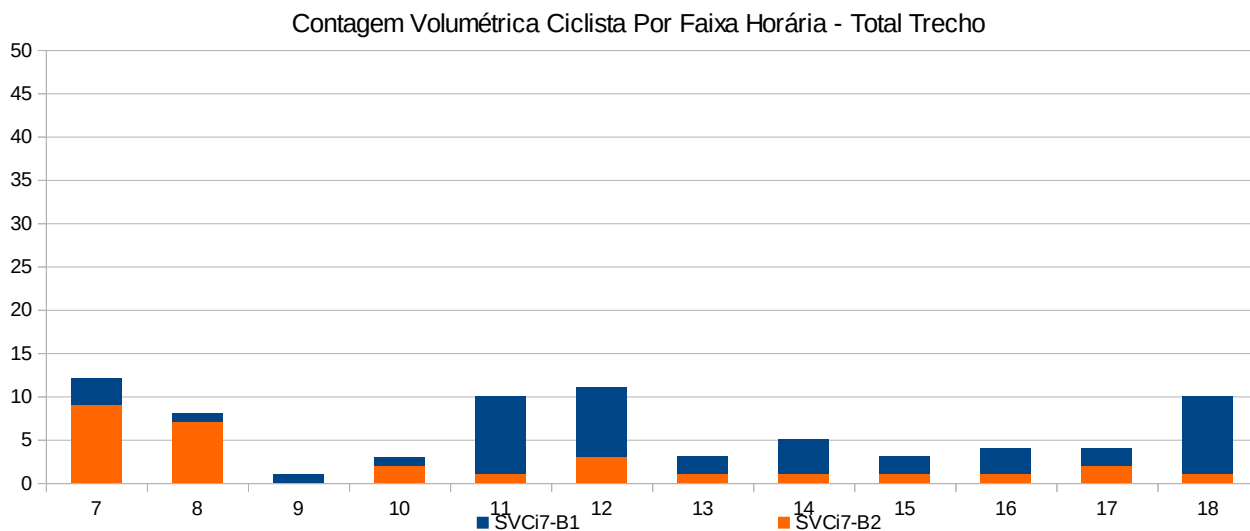
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7.2.2. Ciclistas SVCi7 – B1 e SVCi7 – B2

O trecho pesquisado apresentou **74** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **45** no Ponto B1 e **29** ciclistas no Ponto B2.

Na Figura 3-61, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 7 horas, onde foram contabilizados 12 ciclistas.

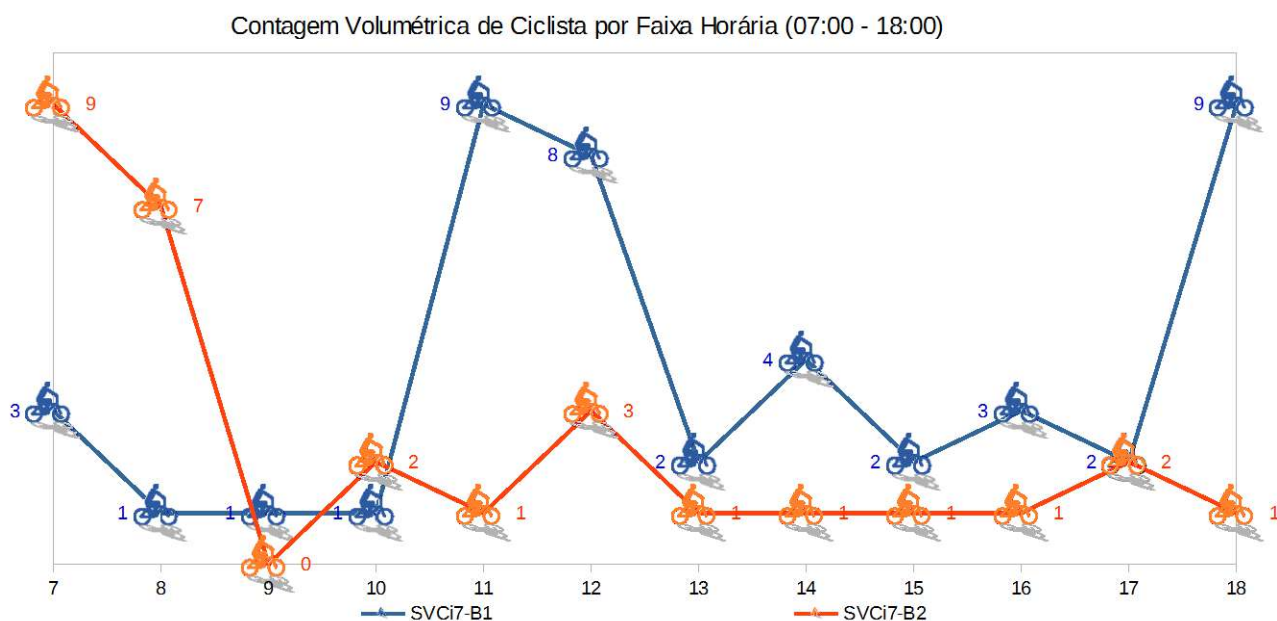
Figura 3-61  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-62, demonstra que o Ponto B1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-62  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



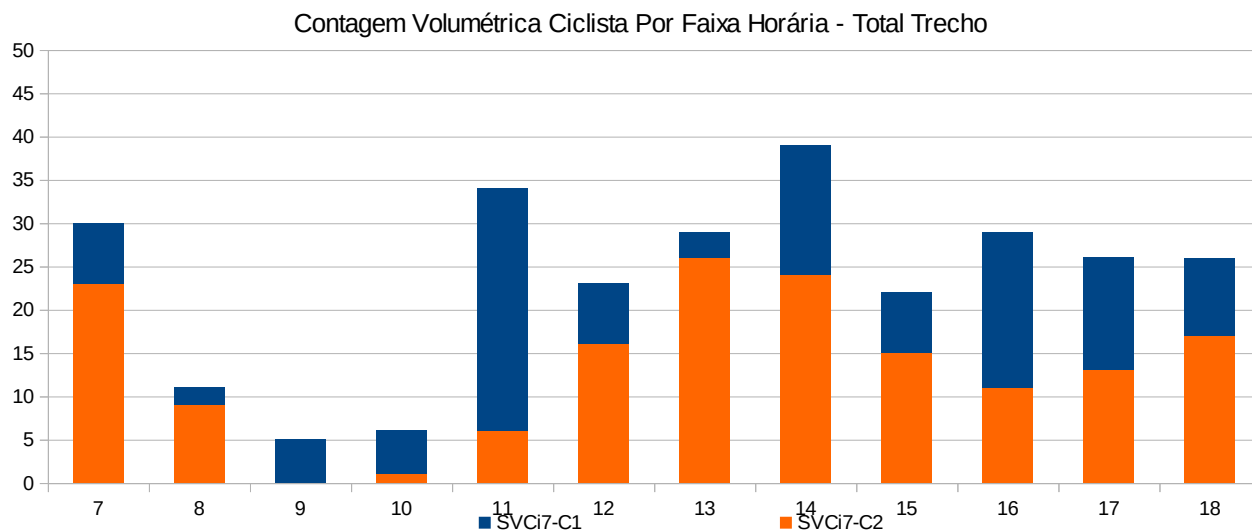
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7.2.3. Ciclistas SVCi7 – C1 e SVCi7 – C2

O trecho pesquisado apresentou **280** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **119** no Ponto C1 e **161** ciclistas no Ponto C2.

Na Figura 3-63, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 11 horas, onde foram contabilizados 34 ciclistas.

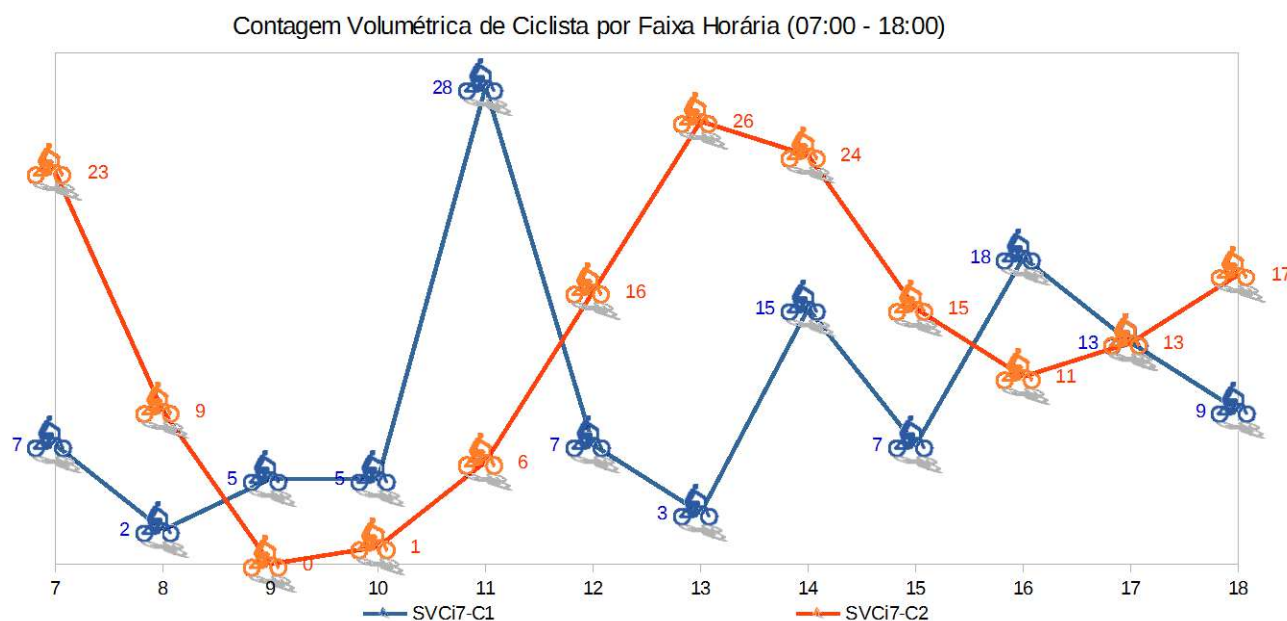
Figura 3-63  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-64, demonstra que o Ponto C2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-64  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



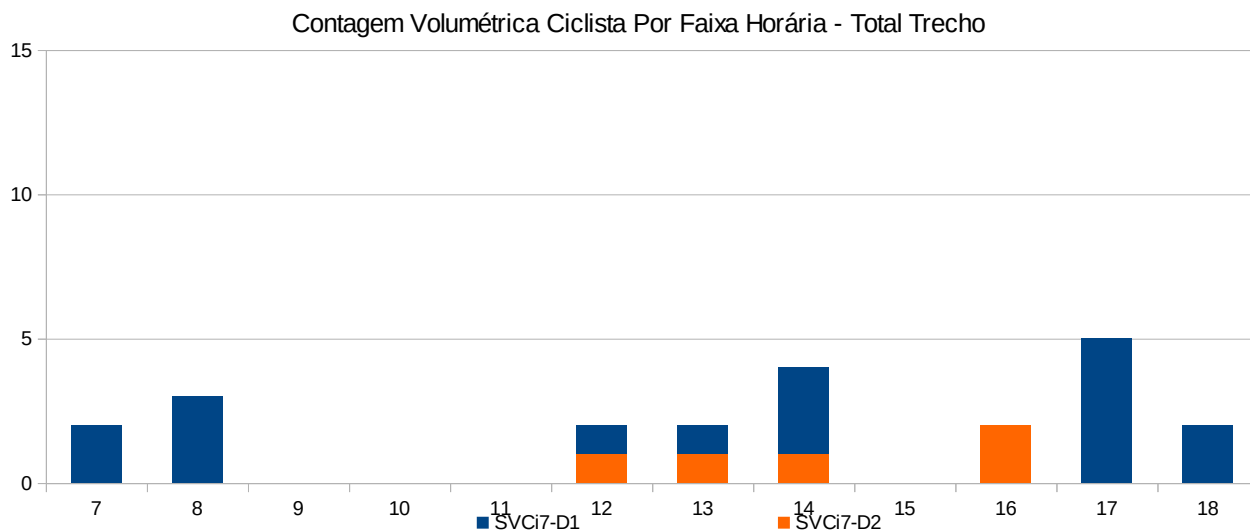
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 3.7.2.4. Ciclistas SVCi7 – D1 e SVCi7 – D2

O trecho pesquisado apresentou **22** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **17** no Ponto D1 e **5** ciclistas no Ponto D2.

Na Figura 3-65, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 17 horas, onde foram contabilizadas 5 ciclistas.

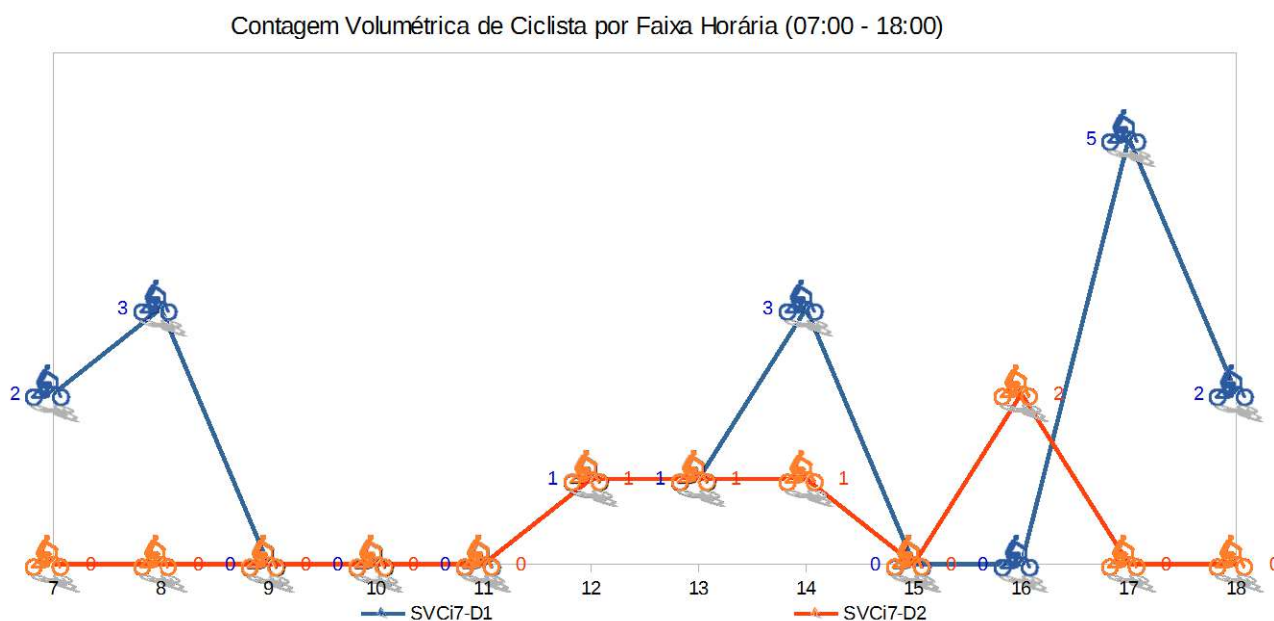
Figura 3-65  
 Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-66, demonstra que o Ponto D1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-66  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



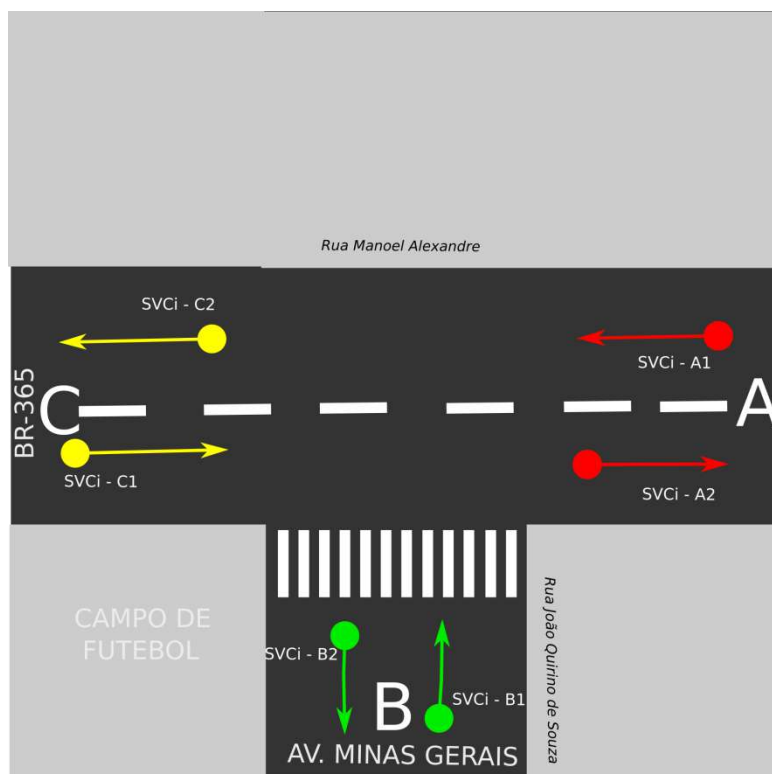
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.8. RUA MANOEL ALEXANDRE X RUA JOÃO QUIRINO DE SOUZA

O ponto de Pesquisa SVCi8 corresponde ao cruzamento da Rua Manoel Alexandre com a Rua João Quirino de Souza. Na Figura 3-67, está ilustrado o croqui do ponto de pesquisa.



Figura 3-67  
Croqui Pesquisa Ciclistas Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 3.8.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

#### 3.8.1.1. SVCi8 – A1 – Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza

Tabela 62  
Tabulação Ciclistas Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza.

SVCi8 – A1 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	1
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	1	1	
07:45	08:00	0	1	0
08:00	08:15	0	1	
08:15	08:30	0	1	
08:30	08:45	0	1	1
08:45	09:00	0	1	
09:00	09:15	0	1	
09:15	09:30	1	2	0
09:30	09:45	0	2	
09:45	10:00	0	2	
10:00	10:15	0	2	0
10:15	10:30	0	2	
10:30	10:45	0	2	

SVCi8 – A1 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
10:45	11:00	0	2	0
11:00	11:15	0	2	
11:15	11:30	0	2	
11:30	11:45	0	2	
11:45	12:00	0	2	
12:00	12:15	0	2	0
12:15	12:30	0	2	
12:30	12:45	0	2	
12:45	13:00	0	2	
13:00	13:15	2	4	5
13:15	13:30	3	7	
13:30	13:45	0	7	
13:45	14:00	0	7	
14:00	14:15	1	8	2
14:15	14:30	0	8	
14:30	14:45	1	9	
14:45	15:00	0	9	
15:00	15:15	0	9	2
15:15	15:30	0	9	
15:30	15:45	0	9	
15:45	16:00	2	11	
16:00	16:15	0	11	0
16:15	16:30	0	11	
16:30	16:45	0	11	
16:45	17:00	0	11	
17:00	17:15	1	12	1
17:15	17:30	0	12	
17:30	17:45	0	12	
17:45	18:00	0	12	
18:00	18:15	2	14	2
18:15	18:30	0	14	
18:30	18:45	0	14	
18:45	19:00	0	14	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.8.1.2. SVCi8 – A2 – Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza

Tabela 63  
Tabulação Ciclistas Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza.

SVCi8 – A2 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	0	0	0
08:15	08:30	0	0	

SVCi8 – A2 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
08:30	08:45	0	0	
08:45	09:00	0	0	
09:00	09:15	0	0	
09:15	09:30	0	0	
09:30	09:45	0	0	0
09:45	10:00	0	0	
10:00	10:15	0	0	
10:15	10:30	1	1	
10:30	10:45	0	1	1
10:45	11:00	0	1	
11:00	11:15	1	2	
11:15	11:30	0	2	1
11:30	11:45	0	2	
11:45	12:00	0	2	
12:00	12:15	0	2	
12:15	12:30	0	2	0
12:30	12:45	0	2	
12:45	13:00	0	2	
13:00	13:15	0	2	
13:15	13:30	2	4	2
13:30	13:45	0	4	
13:45	14:00	0	4	
14:00	14:15	2	6	
14:15	14:30	0	6	2
14:30	14:45	0	6	
14:45	15:00	0	6	
15:00	15:15	0	6	
15:15	15:30	0	6	1
15:30	15:45	1	7	
15:45	16:00	0	7	
16:00	16:15	0	7	
16:15	16:30	0	7	1
16:30	16:45	0	7	
16:45	17:00	1	8	
17:00	17:15	1	9	
17:15	17:30	0	9	1
17:30	17:45	0	9	
17:45	18:00	0	9	
18:00	18:15	0	9	
18:15	18:30	0	9	0
18:30	18:45	0	9	
18:45	19:00	0	9	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

3.8.1.3. SVCi8 – B1 – Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza

Tabela 64  
Tabulação Ciclistas Rua Manoel Alexandre x Rua Quirino de Souza.

SVCi8 – B1 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	0	0	0
08:15	08:30	0	0	
08:30	08:45	0	0	
08:45	09:00	0	0	
09:00	09:15	1	1	2
09:15	09:30	0	1	
09:30	09:45	1	2	
09:45	10:00	0	2	
10:00	10:15	0	2	2
10:15	10:30	0	2	
10:30	10:45	1	3	
10:45	11:00	1	4	
11:00	11:15	0	4	0
11:15	11:30	0	4	
11:30	11:45	0	4	
11:45	12:00	0	4	
12:00	12:15	0	4	0
12:15	12:30	0	4	
12:30	12:45	0	4	
12:45	13:00	0	4	
13:00	13:15	0	4	3
13:15	13:30	2	6	
13:30	13:45	0	6	
13:45	14:00	1	7	
14:00	14:15	1	8	1
14:15	14:30	0	8	
14:30	14:45	0	8	
14:45	15:00	0	8	
15:00	15:15	0	8	1
15:15	15:30	0	8	
15:30	15:45	1	9	
15:45	16:00	0	9	
16:00	16:15	1	10	4
16:15	16:30	0	10	
16:30	16:45	3	13	
16:45	17:00	0	13	
17:00	17:15	1	14	1
17:15	17:30	0	14	
17:30	17:45	0	14	
17:45	18:00	0	14	

SVCi8 – B1 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
18:00	18:15	0	14	1
18:15	18:30	0	14	
18:30	18:45	1	15	
18:45	19:00	0	15	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.8.1.4. SVCi8 – B2 – Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza

Tabela 65  
Tabulação Ciclistas Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza.

SVCi8 – B2 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	0	0	0
08:15	08:30	0	0	
08:30	08:45	0	0	
08:45	09:00	0	0	
09:00	09:15	0	0	1
09:15	09:30	1	1	
09:30	09:45	0	1	
09:45	10:00	0	1	
10:00	10:15	0	1	0
10:15	10:30	0	1	
10:30	10:45	0	1	
10:45	11:00	0	1	
11:00	11:15	0	1	0
11:15	11:30	0	1	
11:30	11:45	0	1	
11:45	12:00	0	1	
12:00	12:15	0	1	0
12:15	12:30	0	1	
12:30	12:45	0	1	
12:45	13:00	0	1	
13:00	13:15	0	1	0
13:15	13:30	0	1	
13:30	13:45	0	1	
13:45	14:00	0	1	
14:00	14:15	0	1	1
14:15	14:30	0	1	
14:30	14:45	1	2	
14:45	15:00	0	2	
15:00	15:15	0	2	0
15:15	15:30	0	2	
15:30	15:45	0	2	

SVCi8 – B2 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
15:45	16:00	0	2	0
16:00	16:15	0	2	
16:15	16:30	0	2	
16:30	16:45	0	2	
16:45	17:00	0	2	
17:00	17:15	3	5	3
17:15	17:30	0	5	
17:30	17:45	0	5	
17:45	18:00	0	5	3
18:00	18:15	1	6	
18:15	18:30	2	8	
18:30	18:45	0	8	
18:45	19:00	0	8	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.8.1.5. SVCi8 – C1 – Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza

Tabela 66  
Tabulação Ciclistas Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza.

SVCi8 – C1 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	0
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	0	0	
07:45	08:00	0	0	
08:00	08:15	0	0	0
08:15	08:30	0	0	
08:30	08:45	0	0	
08:45	09:00	0	0	
09:00	09:15	0	0	1
09:15	09:30	1	1	
09:30	09:45	0	1	
09:45	10:00	0	1	
10:00	10:15	0	1	1
10:15	10:30	1	2	
10:30	10:45	0	2	
10:45	11:00	0	2	
11:00	11:15	1	3	0
11:15	11:30	0	3	
11:30	11:45	0	3	
11:45	12:00	0	3	
12:00	12:15	0	3	0
12:15	12:30	0	3	
12:30	12:45	0	3	
12:45	13:00	0	3	
13:00	13:15	0	3	0
13:15	13:30	0	3	

SVCi8 – C1 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
13:30	13:45	0	3	
13:45	14:00	0	3	
14:00	14:15	2	5	2
14:15	14:30	0	5	
14:30	14:45	0	5	
14:45	15:00	0	5	
15:00	15:15	0	5	
15:15	15:30	0	5	0
15:30	15:45	0	5	
15:45	16:00	0	5	
16:00	16:15	0	5	1
16:15	16:30	0	5	
16:30	16:45	0	5	
16:45	17:00	1	6	
17:00	17:15	3	9	3
17:15	17:30	0	9	
17:30	17:45	0	9	
17:45	18:00	0	9	
18:00	18:15	0	9	2
18:15	18:30	2	11	
18:30	18:45	0	11	
18:45	19:00	0	11	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.8.1.6. SVCi8 – C2 – Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza

Tabela 67  
Tabulação Ciclistas Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza.

SVCi8 – C2 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
07:00	07:15	0	0	1
07:15	07:30	0	0	
07:30	07:45	1	1	
07:45	08:00	0	1	0
08:00	08:15	0	1	
08:15	08:30	0	1	
08:30	08:45	0	1	
08:45	09:00	0	1	
09:00	09:15	1	2	3
09:15	09:30	1	3	
09:30	09:45	1	4	
09:45	10:00	0	4	
10:00	10:15	0	4	2
10:15	10:30	0	4	
10:30	10:45	1	5	
10:45	11:00	1	6	
11:00	11:15	0	6	0

SVCi8 – C2 Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza				
Período		Ciclista	Ciclista Fluxo Acumulado	Ciclista Faixa Horária
11:15	11:30	0	6	
11:30	11:45	0	6	
11:45	12:00	0	6	
12:00	12:15	0	6	
12:15	12:30	0	6	0
12:30	12:45	0	6	
12:45	13:00	0	6	
13:00	13:15	2	8	6
13:15	13:30	3	11	
13:30	13:45	0	11	
13:45	14:00	1	12	
14:00	14:15	2	14	2
14:15	14:30	0	14	
14:30	14:45	0	14	
14:45	15:00	0	14	
15:00	15:15	0	14	2
15:15	15:30	0	14	
15:30	15:45	0	14	
15:45	16:00	2	16	
16:00	16:15	1	17	4
16:15	16:30	0	17	
16:30	16:45	3	20	
16:45	17:00	0	20	
17:00	17:15	1	21	1
17:15	17:30	0	21	
17:30	17:45	0	21	
17:45	18:00	0	21	
18:00	18:15	1	22	2
18:15	18:30	0	22	
18:30	18:45	1	23	
18:45	19:00	0	23	

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.8.2. Síntese

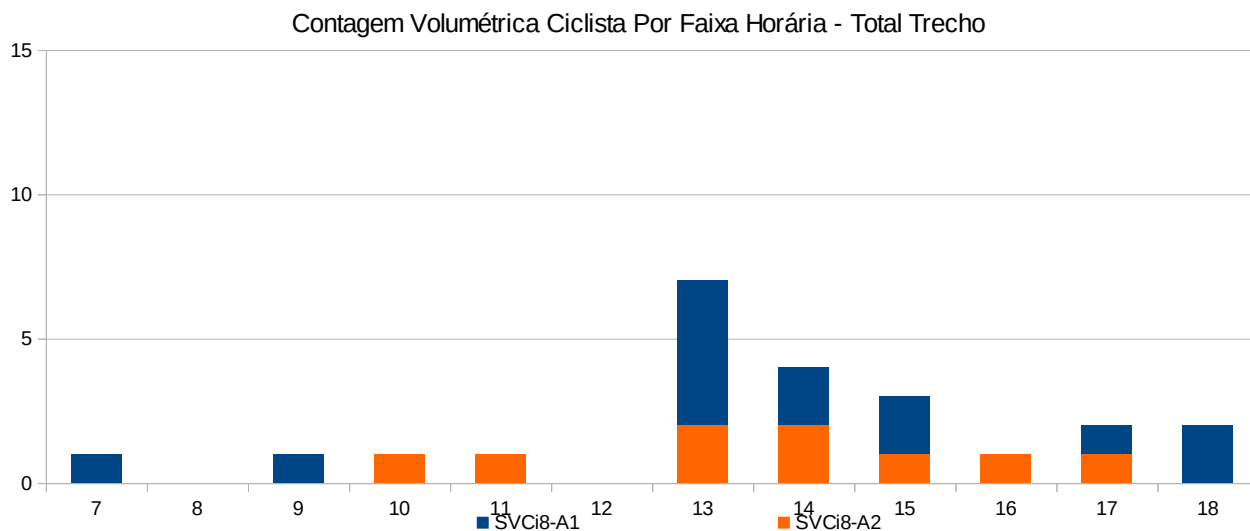
#### 3.8.2.1. Ciclistas SVCi8 – A1 e SVCi8 – A2

O trecho pesquisado apresentou **23** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **14** no Ponto A1 e **9** ciclistas no Ponto A2.

Na Figura 3-68, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 13 horas, onde foram contabilizados 7 ciclistas.



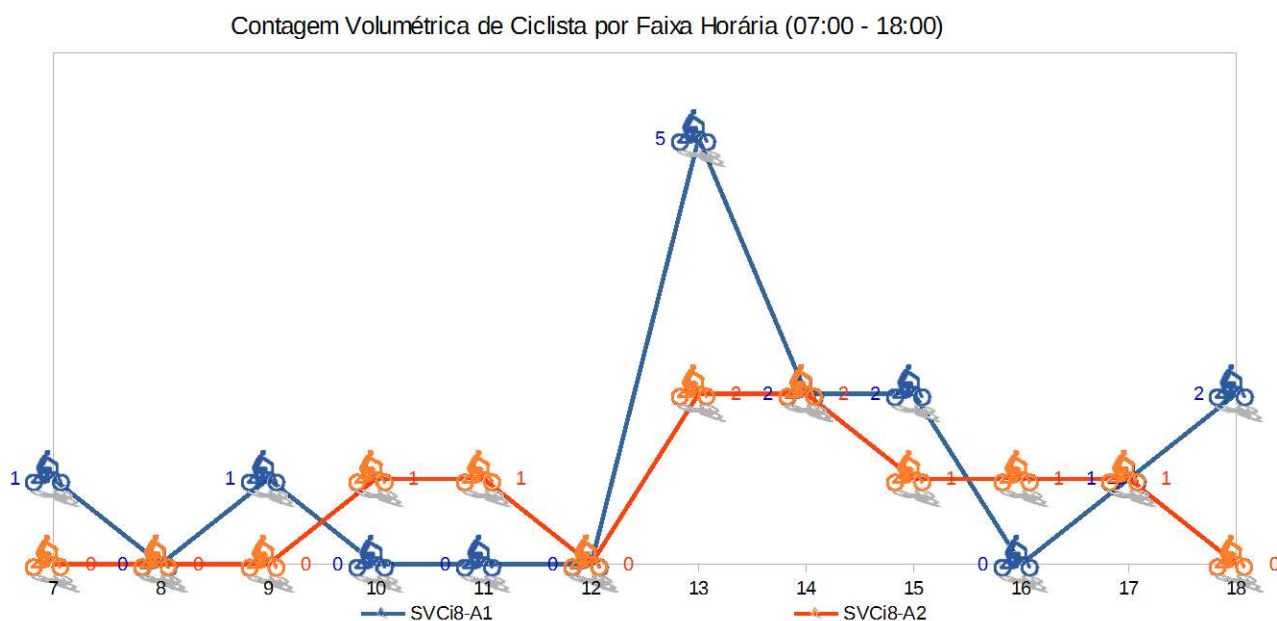
Figura 3-68  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-69, demonstra que o Ponto A1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-69  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).

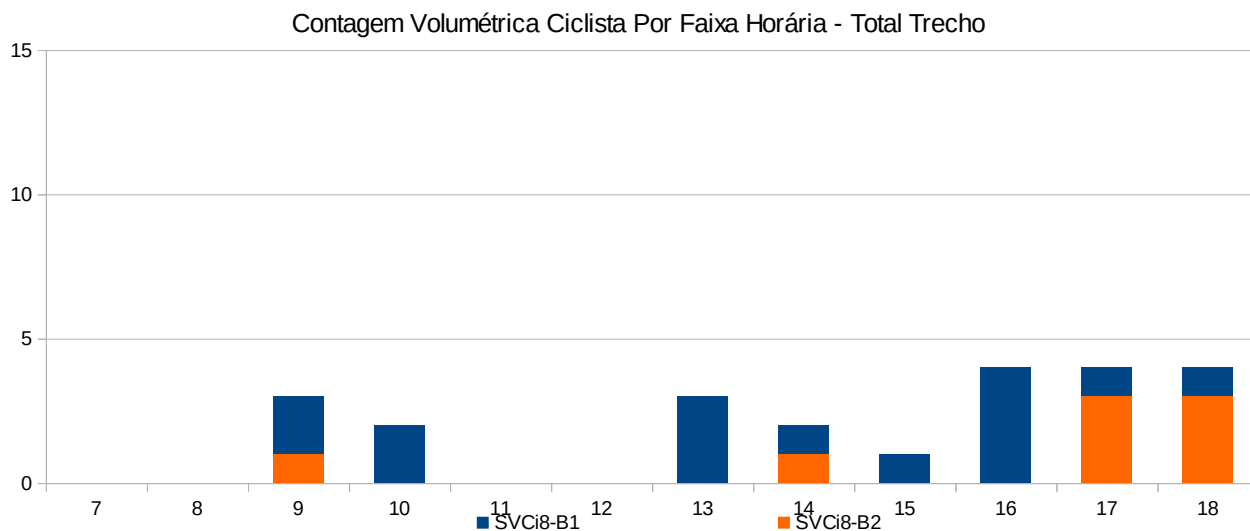


### 3.8.2.2. Ciclistas SVCi8 – B1 e SVCi8 – B2

O trecho pesquisado apresentou **23** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **15** no Ponto B1 e **8** ciclistas no Ponto B2.

Na Figura 3-70, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 16 horas, 17 horas e 18 horas, onde foram contabilizados 4 ciclistas.

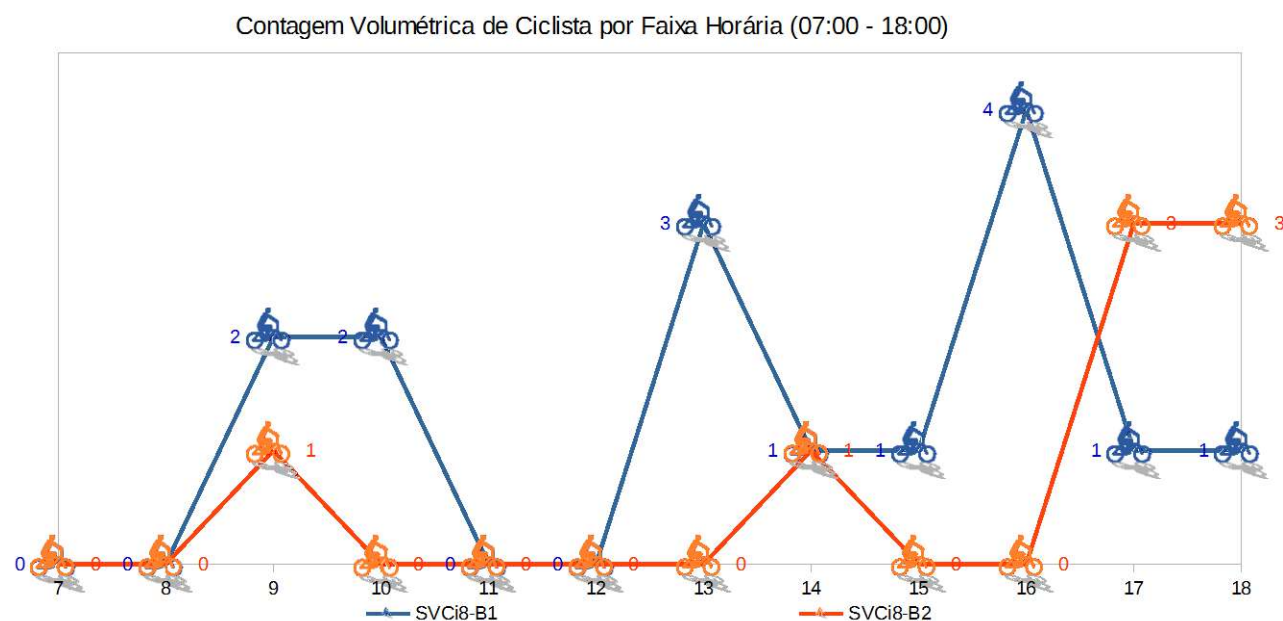
Figura 3-70  
Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-71, demonstra que o Ponto B1 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-71  
Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



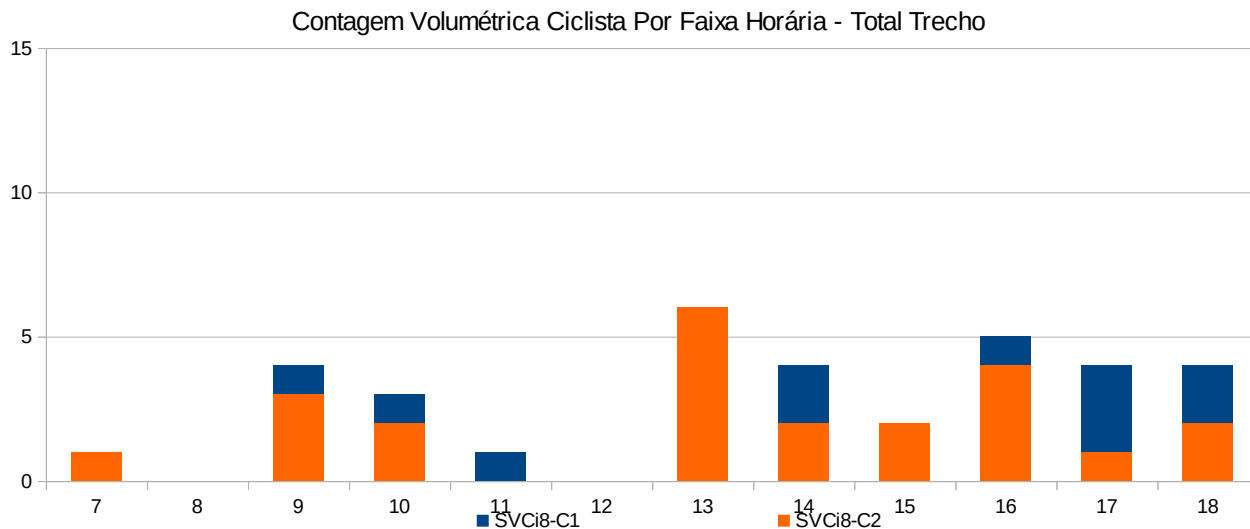
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.8.2.3. Ciclistas SVCi8 – C1 e SVCi8 – C2

O trecho pesquisado apresentou **34** ciclistas transitando no horário de pesquisa, sendo **11** no Ponto C1 e **23** ciclistas no Ponto C2.

Na Figura 3-72, está apresentado o volume total por faixa horária do Trecho. Destaca-se a faixa horária das 13 horas, onde foram contabilizados 6 ciclistas.

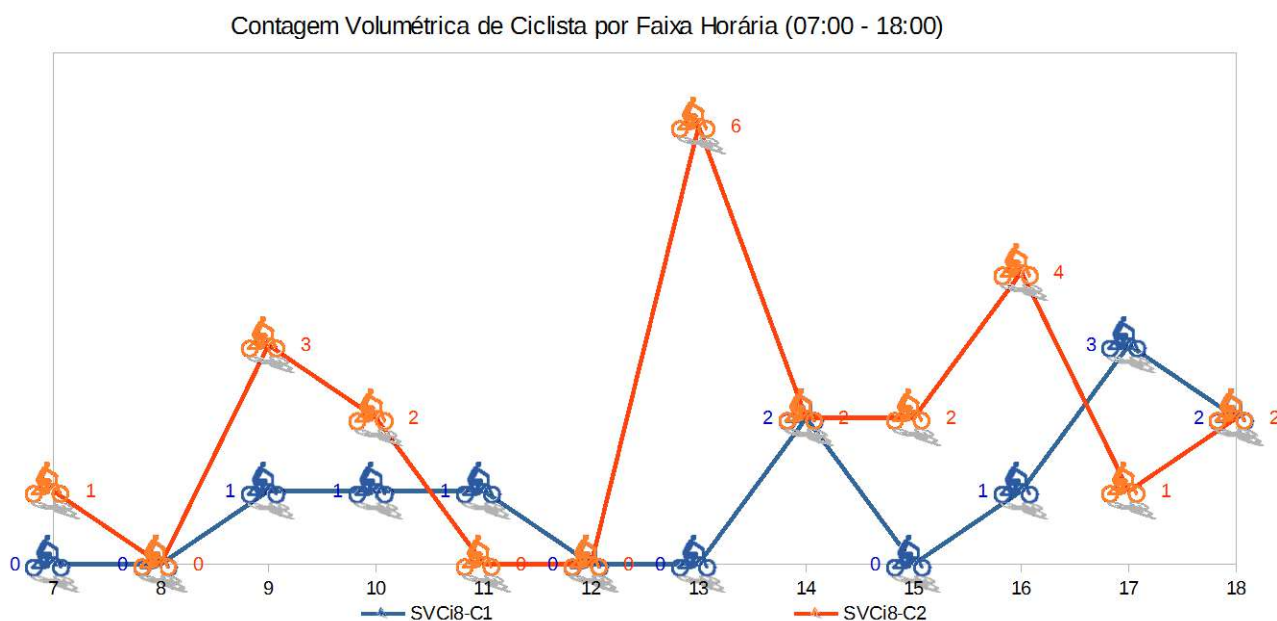
Figura 3-72  
 Gráfico Contagem Volumétrica Ciclistas por Faixa Horária.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Quando comparado os dois pontos pesquisados, a Figura 3-73, demonstra que o Ponto C2 apresentou maior volume durante o dia de pesquisa.

Figura 3-73  
 Gráfico Contagem Volumétrica de Ciclistas por Faixa Horária (07:00-18:00hs).



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4. PESQUISA DE ESTACIONAMENTO ROTATIVO

A pesquisa de Rotatividade de Estacionamento ocorreu em 14 pontos no centro do município, onde foram identificados os tempos de permanência de veículos estacionados na via pública, a pesquisa iniciou-se às 08h00min e foi encerrada às 18h30min. Na Figura 4-1, estão apresentados os pontos de pesquisa.

Figura 4-1  
Pontos de Pesquisa Estacionamento Rotativo, Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



#### 4.1. SVRO1 E SVRO2-AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES (RUA JÂNIO QUADROS X RUA JK)

Figura 4-2  
Estacionamento Rotativo Avenida Reinaldo Franco de Moraes (Rua Jânio Quadros x Rua JK).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.1.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos:

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 68  
Tempo de Permanência no Estacionamento por Tipo de Veículo.

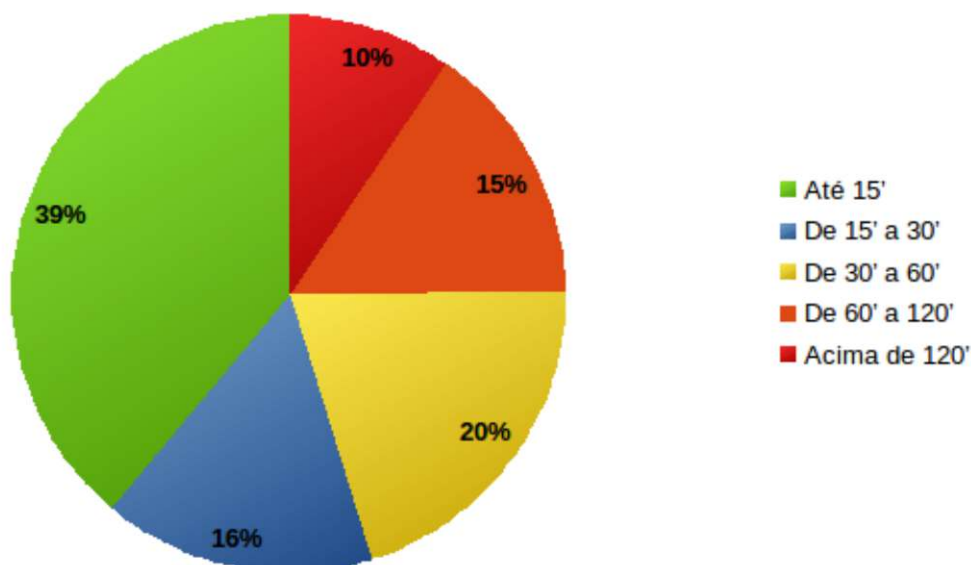
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
1-2	Automóvel	69	28	36	27	17	177	38,98%	15,82%	20,34%	15,25%	9,60%
	Caminhão	3	1	1	5	0	10	30,00%	10,00%	10,00%	50,00%	0,00%
	Moto	15	10	5	1	5	36	41,67%	27,78%	13,89%	2,78%	13,89%
	Ônibus	1	2	1	4	0	8	12,50%	25,00%	12,50%	50,00%	0,00%
Total		88	41	43	37	22	231					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-3, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 39% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-3  
 Gráfico tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

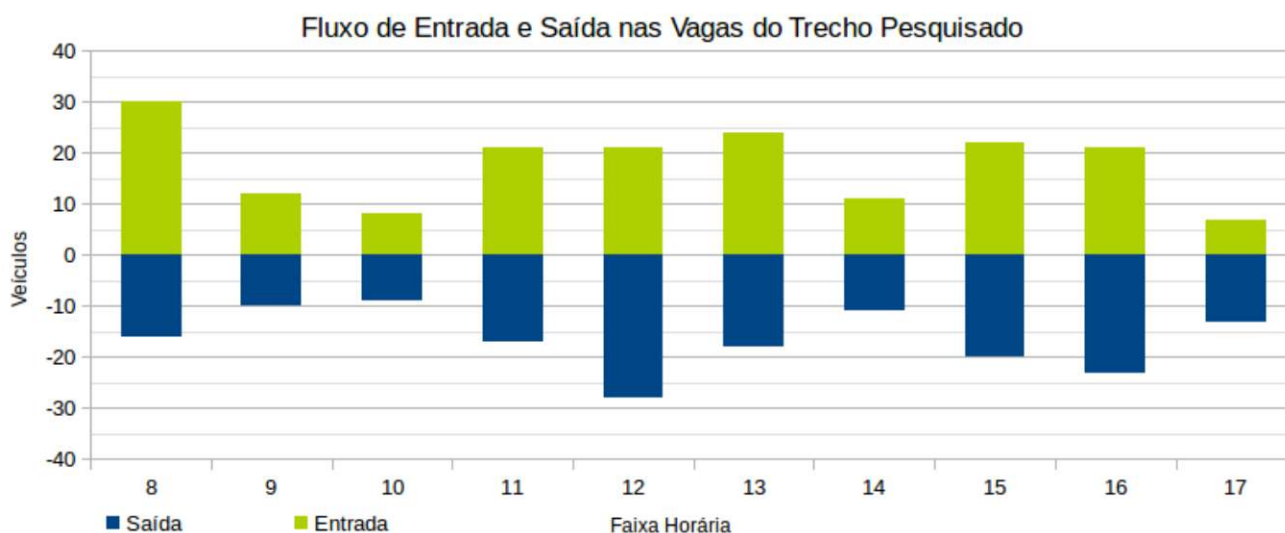


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.1.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se um equilíbrio ao longo do dia, com entradas e saídas distribuídas em todo período de pesquisa. A faixa horária das 8 apresentou maior rotatividade do trecho, com entrada de 30 veículos e saída de 16.

Figura 4-4  
 Gráfico Fluxo de Entrada e saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 4.2. SVRO3 E SVRO4-AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES (RUA GOIÁS X RUA JK)

Figura 4-5  
Estacionamento Rotativo Avenida Reinaldo Franco de Moraes (Rua Goiás x Rua JK).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 4.2.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos:

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 69  
Tempo de Permanência por Tipo de Veículo.

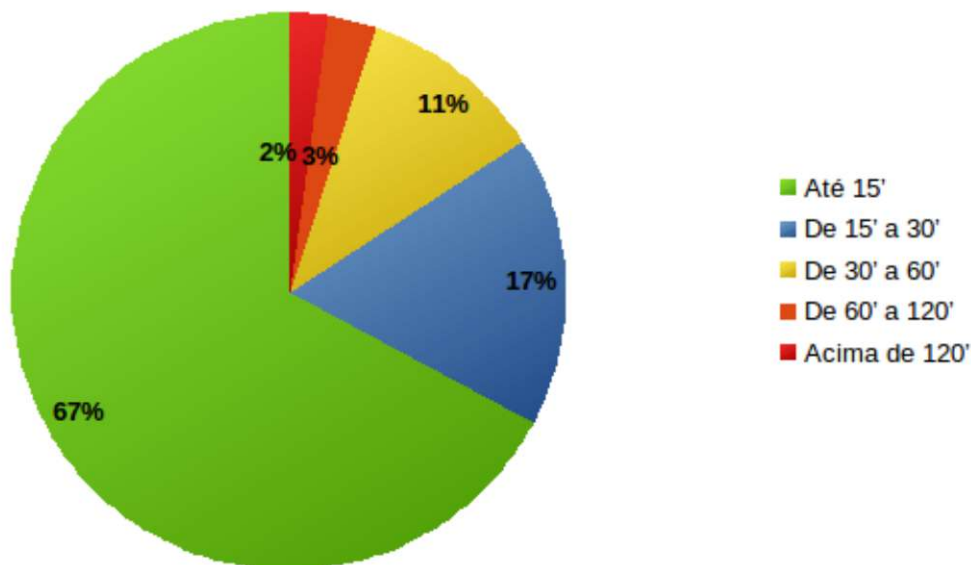
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
3-4	Automóvel	321	81	52	13	11	478	67,15%	16,95%	10,88%	2,72%	2,30%
	Caminhão	1	1	0	0	0	2	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Moto	142	33	11	4	0	190	74,74%	17,37%	5,79%	2,11%	0,00%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total		464	115	63	17	11	670					

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Na Figura 4-6, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 67% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-6  
Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

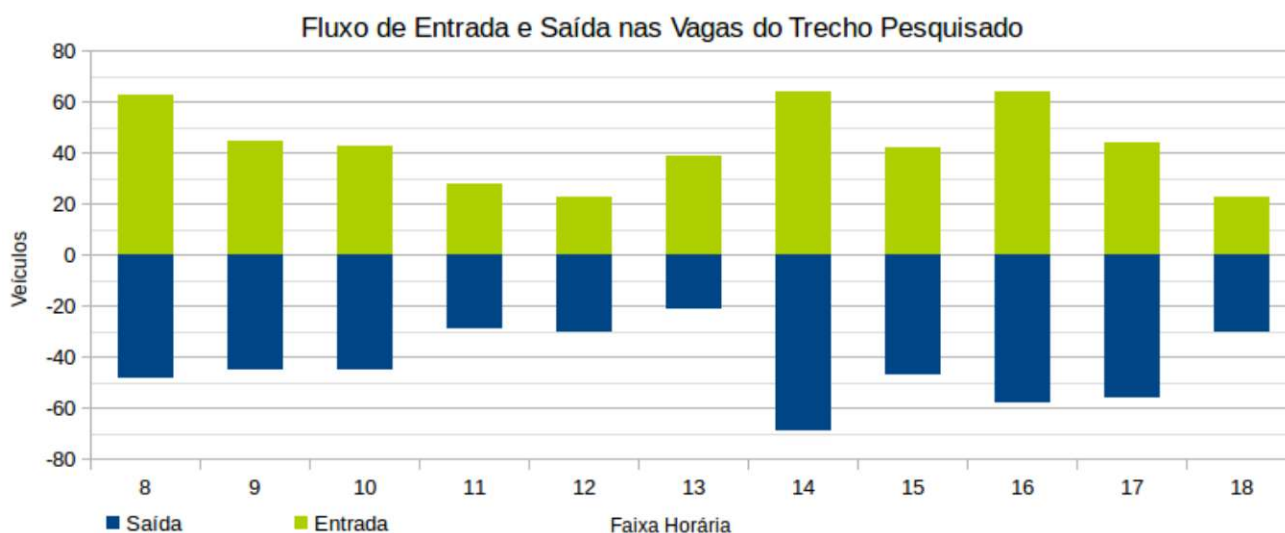


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.2.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se a maior entrada de veículos na faixa horária das 14. Neste trecho pesquisado, o período da tarde apresentou maior rotatividade no estacionamento.

Figura 4-7  
Gráfico Fluxo de Entrada e Saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



### 4.3. SVR05-RUA GOIÁS (AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES X AVENIDA ACRE)

Figura 4-8  
Estacionamento Rotativo Rua Goiás (Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Avenida Acre).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

#### 4.3.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos:

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 70  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

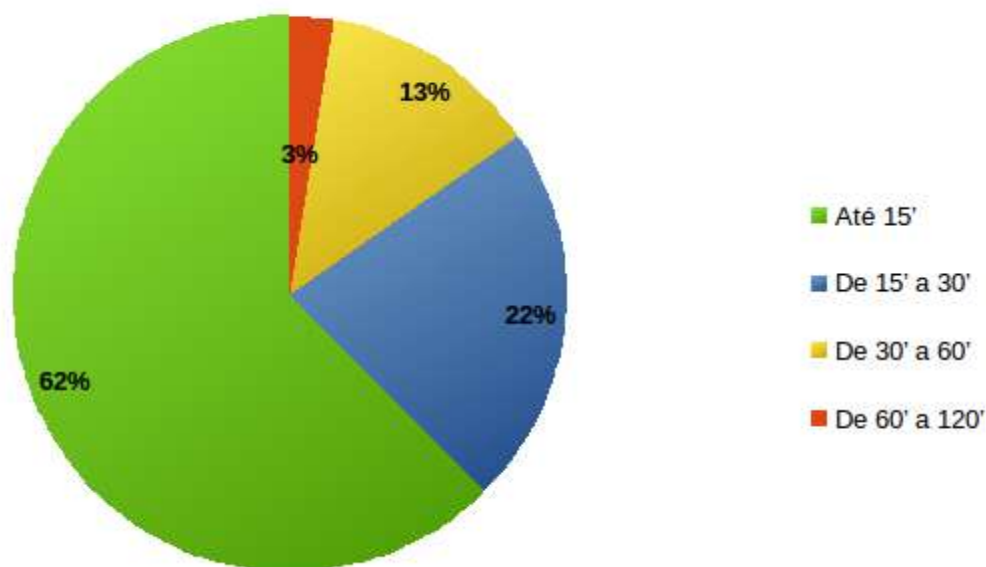
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
5	Automóvel	73	26	15	3	0	117	62,39%	22,22%	12,82%	2,56%	0,00%
	Caminhão	4	4	0	0	0	8	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Moto	32	9	1	5	15	62	51,61%	14,52%	1,61%	8,06%	24,19%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total		109	39	16	8	15	187					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-9, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 62% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-9  
Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

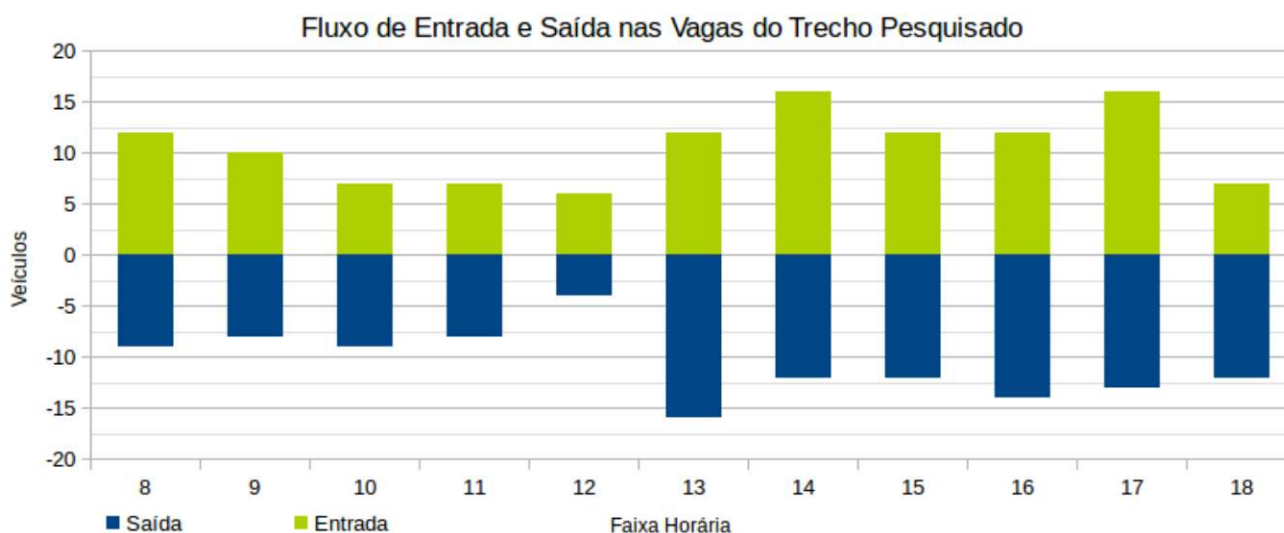


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.3.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se a maior entrada de veículos na faixa horária das 13. Neste trecho pesquisado, o período da tarde apresentou maior rotatividade no estacionamento.

Figura 4-10  
Gráfico Fluxo de Entrada e Saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em campo, 2016.

#### 4.4. SVR06- RUA GOIÁS (AVENIDA ACRE X AVENIDA AMAZONAS)

Figura 4-11  
Estacionamento Rotativo – Rua Goiás (Avenida Acre x Avenida Amazonas).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.4.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalo de tempo gasto pelos veículos.

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 71  
Tempo de Permanência no Estacionamento por Tipo de Veículo.

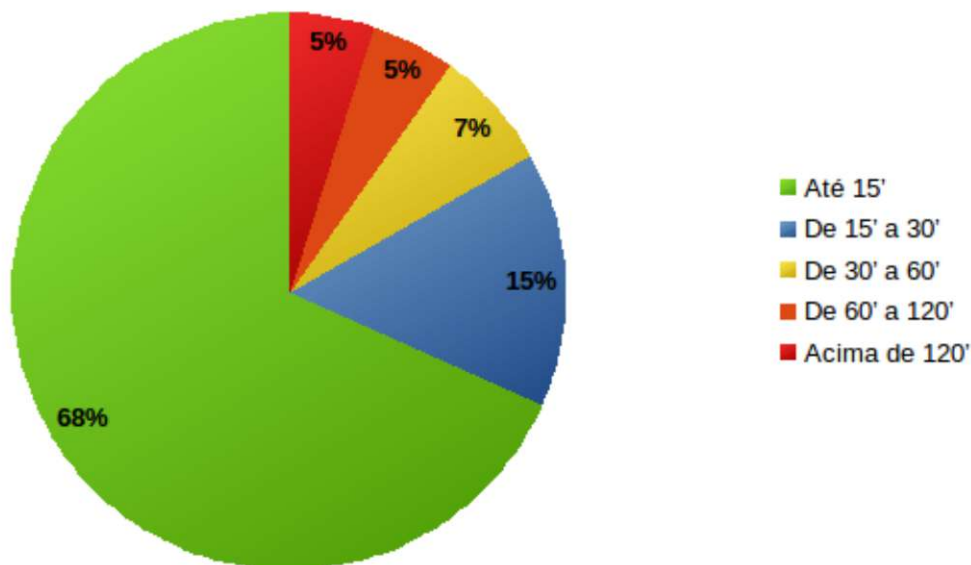
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
6	Automóvel	69	15	7	5	5	101	68,32%	14,85%	6,93%	4,95%	4,95%
	Caminhão	3	1	4	0	0	8	37,50%	12,50%	50,00%	0,00%	0,00%
	Moto	23	5	5	1	3	37	62,16%	13,51%	13,51%	2,70%	8,11%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total		95	21	16	6	8	146					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-12, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 68% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-12  
Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

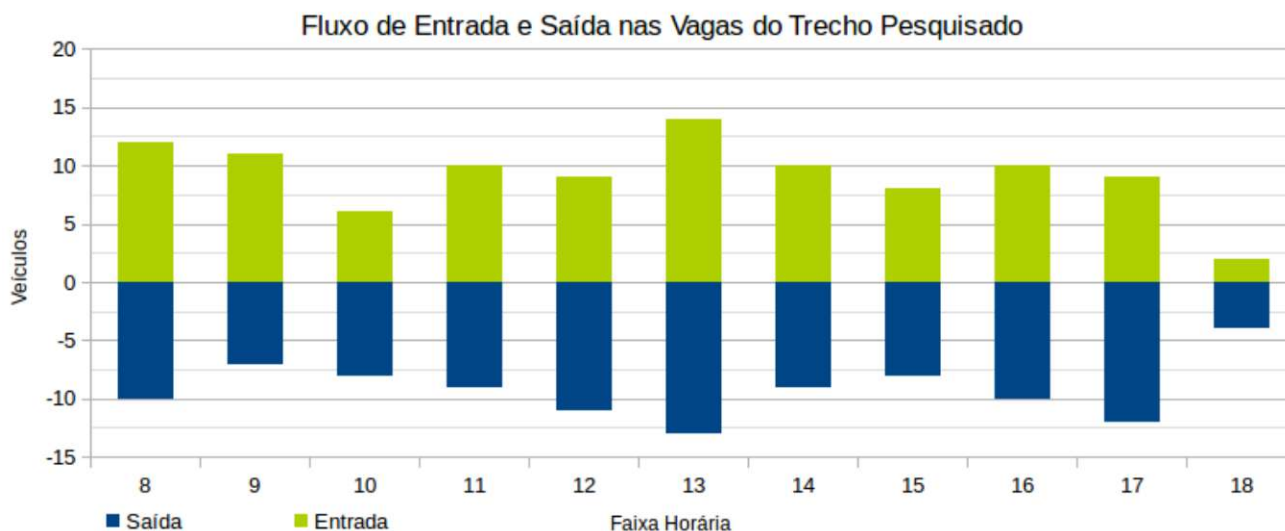


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.4.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se a maior entrada de veículos na faixa horária das 13. Neste trecho pesquisado, o período da tarde apresentou maior rotatividade no estacionamento.

Figura 4-13  
Gráfico Fluxo de Entrada e Saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



#### 4.5. SVR07- RUA GOIÁS (AVENIDA AMAZONAS X AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES)

Figura 4-14  
Estacionamento Rotativo Rua Goiás (Avenida Amazonas x Avenida Genésio Franco de Moraes).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.5.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos.

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 72  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

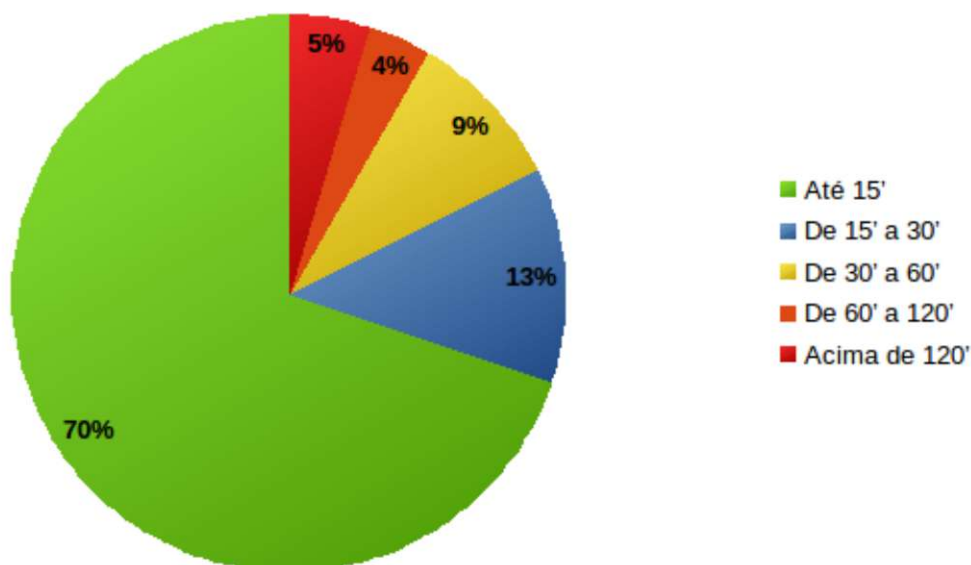
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
7	Automóvel	134	24	18	7	9	<b>192</b>	69,79%	12,50%	9,38%	3,65%	4,69%
	Caminhão	5	1	6	0	0	<b>12</b>	41,67%	8,33%	50,00%	0,00%	0,00%
	Moto	40	11	3	1	1	<b>56</b>	71,43%	19,64%	5,36%	1,79%	1,79%
	Ônibus	1	1	0	0	0	<b>2</b>	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Total</b>		<b>180</b>	<b>37</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>262</b>					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-15, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 70% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-15  
Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

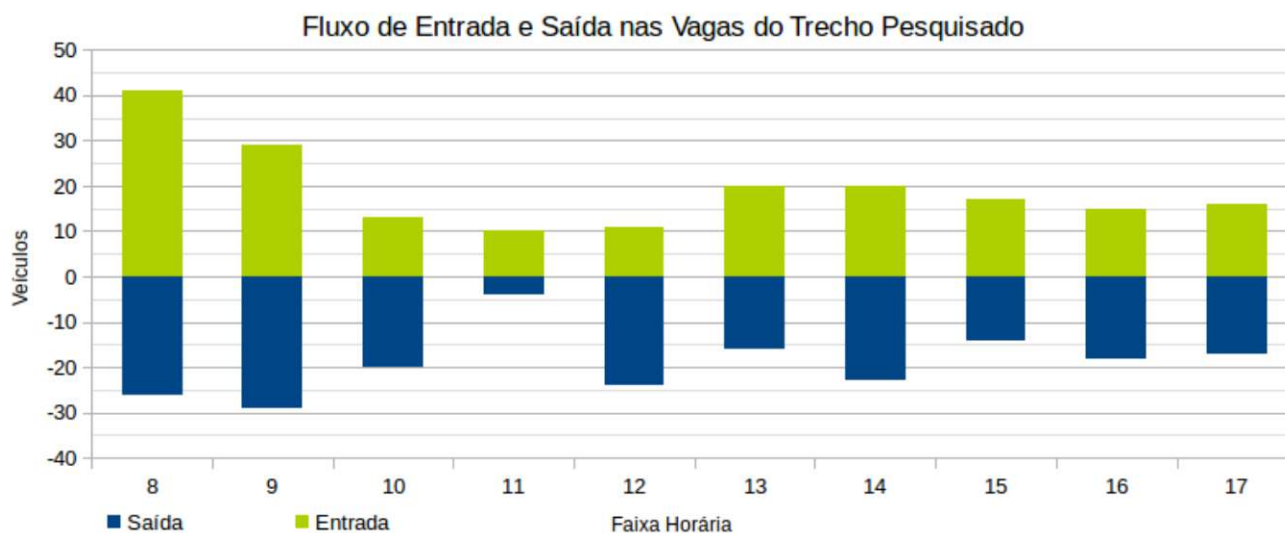


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.5.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se que a faixa horária das 10 apresentou maior rotatividade do trecho, com entrada de 41 veículos e saída de 26.

Figura 4-16  
Gráfico Fluxo de Entrada e Saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.6. SVR08-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA CANAL X RUA GOIÁS)

Figura 4-17  
Estacionamento Rotativo Avenida Genésio Franco de Moraes (Rua Canal x Rua Goiás).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.6.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos:

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 73  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

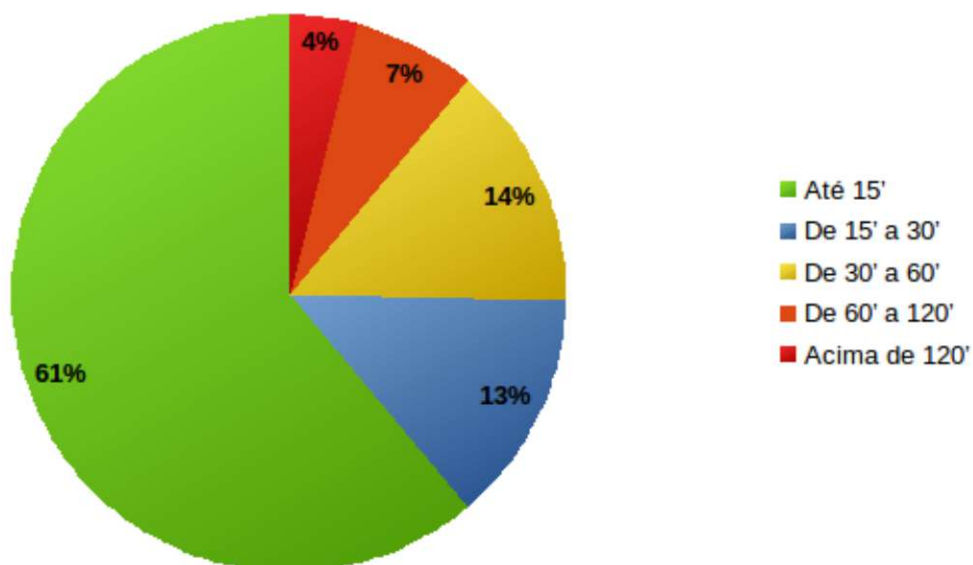
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
8	Automóvel	77	17	18	9	5	126	61,11%	13,49%	14,29%	7,14%	3,97%
	Caminhão	1	1	2	0	0	4	25,00%	25,00%	50,00%	0,00%	0,00%
	Moto	21	13	2	2	3	41	51,22%	31,71%	4,88%	4,88%	7,32%
	Ônibus	1	1	0	0	0	2	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total		100	32	22	11	8	173					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-18, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 61% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-18  
Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel em Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

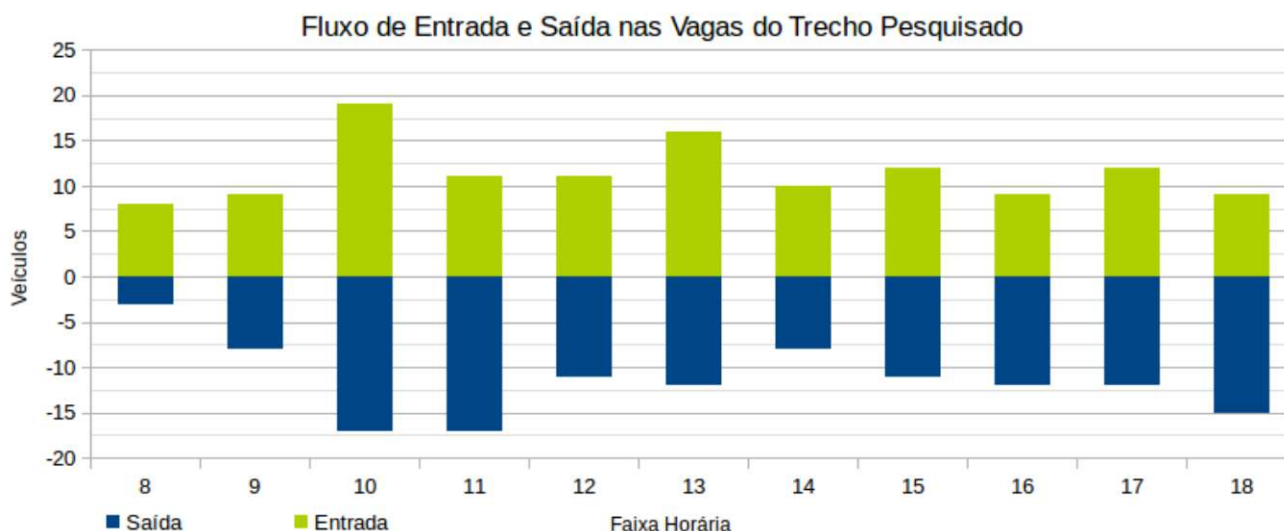


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.6.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se que a faixa horária das 10 apresentou maior rotatividade do trecho, com entrada de 19 veículos e saída de 17.

Figura 4-19  
Gráfico Fluxo de Entrada e saída nas vagas do trecho pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



#### 4.7. SVR09- AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA GOIÁS X RUA CANAL)

Figura 4-20  
Estacionamento Rotativo Avenida Genésio Franco de Moraes (Rua Goiás x Rua Canal).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.7.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos:

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 74  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

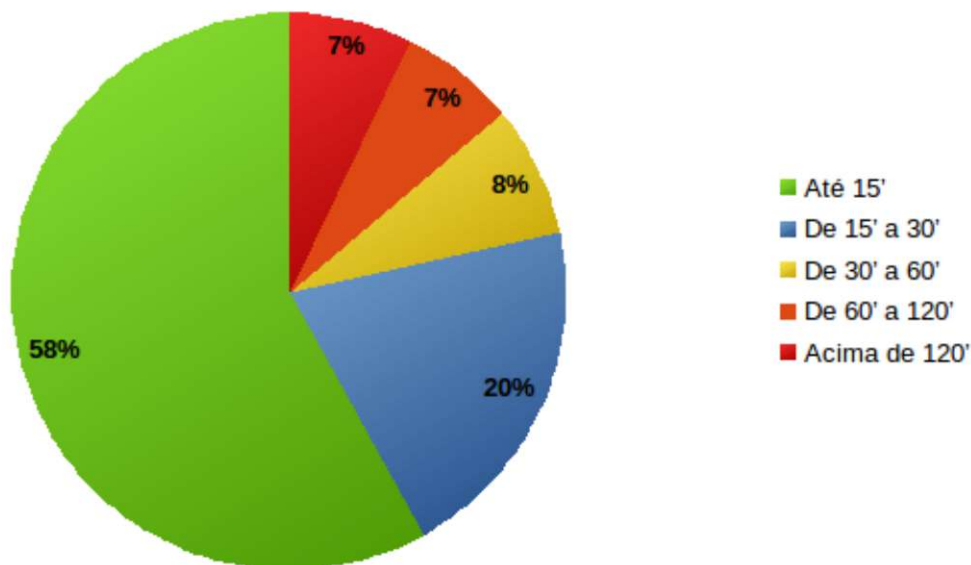
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
9	Automóvel	137	48	18	16	17	236	58,05%	20,34%	7,63%	6,78%	7,20%
	Caminhão	2	1	1	4	0	8	25,00%	12,50%	12,50%	50,00%	0,00%
	Moto	36	12	9	9	7	73	49,32%	16,44%	12,33%	12,33%	9,59%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total		175	61	28	29	24	317					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-21, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 58% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-21  
 Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

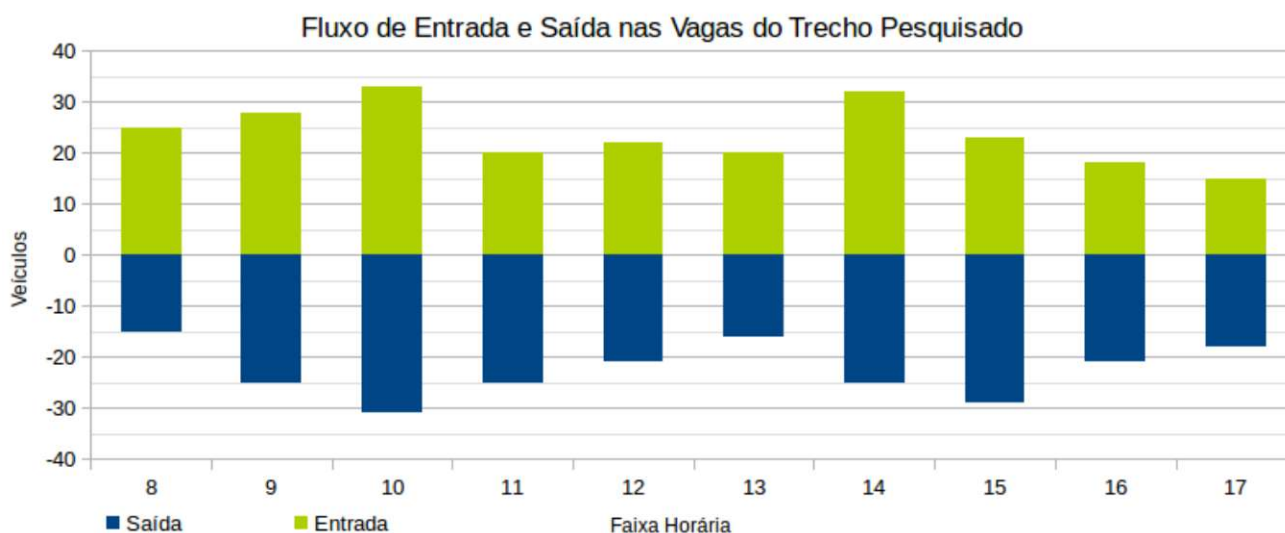


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.7.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se que a faixa horária das 10 apresentou maior rotatividade do trecho, com entrada de 33 veículos e saída de 31 veículos. Neste trecho pesquisado, o período da manhã apresentou maior rotatividade no estacionamento.

Figura 4-22  
 Gráfico Fluxo de Entrada e Saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.8. SVRO10-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA PARAÍBA X RUA CANAL)

Figura 4-23  
Estacionamento Rotativo Avenida Genésio Franco de Moraes (Rua Paraíba x Rua Canal).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.8.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalo de tempo gasto pelos veículos:

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 75  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

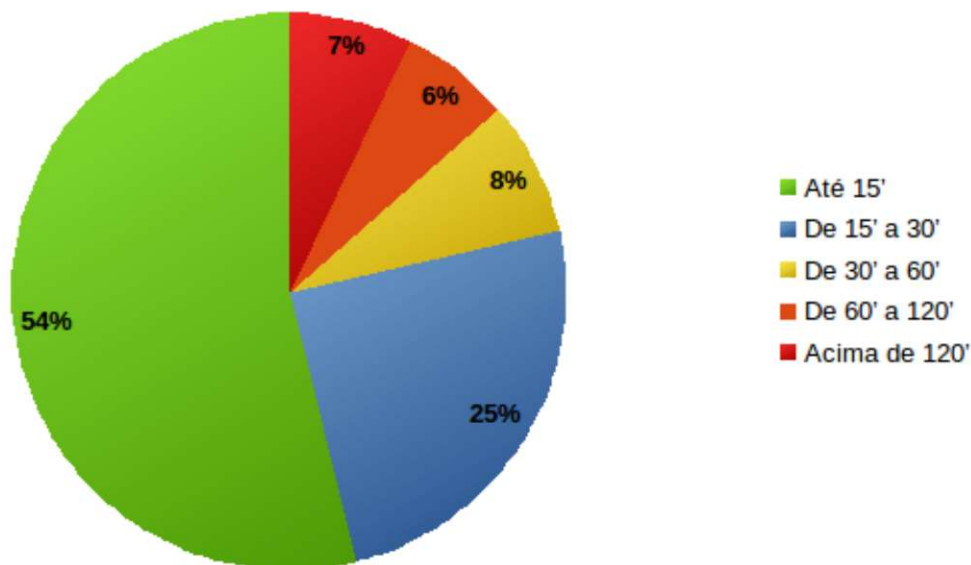
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
10	Automóvel	83	38	12	10	11	154	53,90%	24,68%	7,79%	6,49%	7,14%
	Caminhão	2	1	2	2	7	14	14,29%	7,14%	14,29%	14,29%	50,00%
	Moto	23	9	3	5	32	72	31,94%	12,50%	4,17%	6,94%	44,44%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total		108	48	17	17	50	240					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-24, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 54% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-24  
Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

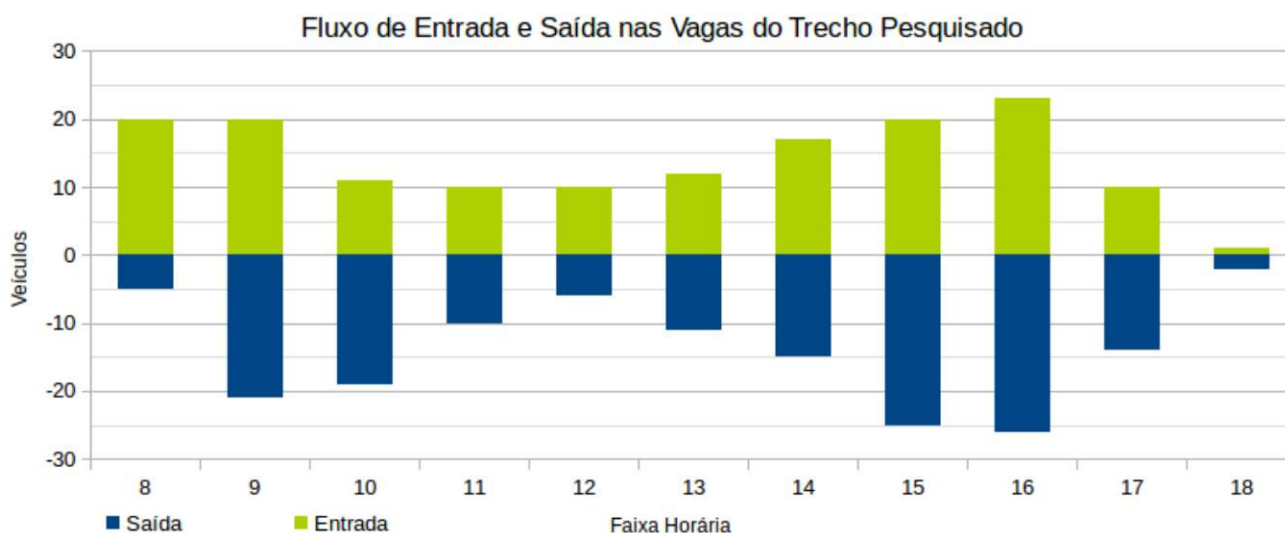


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.8.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se que a faixa horária das 16 apresentou maior rotatividade do trecho, com entrada de 23 veículos e saída de 26. Neste trecho pesquisado, o período da tarde apresentou maior rotatividade no estacionamento.

Figura 4-25  
Gráfico Fluxo de Entrada e saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



#### 4.9. SVRO11-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA CANAL X RUA PARAÍBA)

Figura 4-26  
Estacionamento Rotativo Avenida Genésio Franco de Moraes (Rua Canal x Rua Paraíba).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.9.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos:

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 76  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

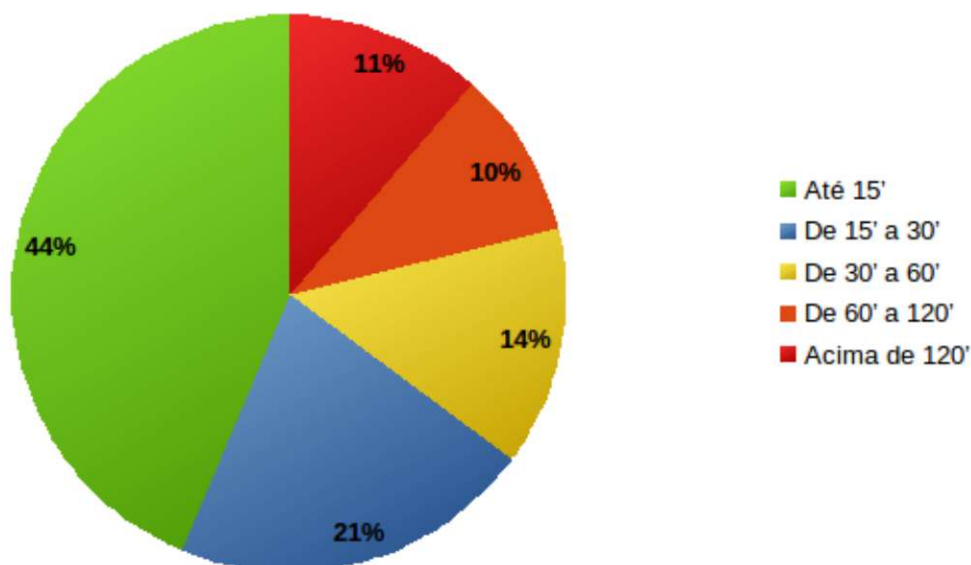
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
11	Automóvel	107	52	34	24	28	245	43,67%	21,22%	13,88%	9,80%	11,43%
	Caminhão	6	2	1	2	1	12	50,00%	16,67%	8,33%	16,67%	8,33%
	Moto	20	9	2	1	19	51	39,22%	17,65%	3,92%	1,96%	37,25%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total		133	63	37	27	48	308					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-27, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 44% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-27  
 Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

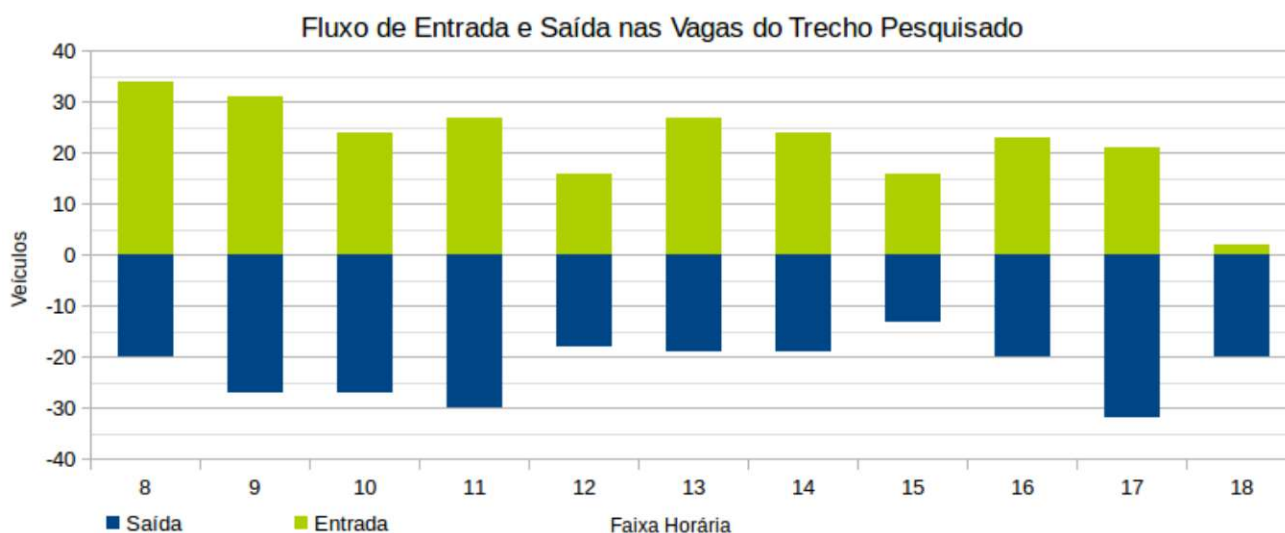


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.9.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se a maior entrada de veículos na faixa horária das 8. Neste trecho pesquisado, o período da manhã apresentou maior rotatividade no estacionamento.

Figura 4-28  
 Gráfico Fluxo de Entrada e Saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.10. SVRO12-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA SALUSTIANO CAIXETA X RUA PARANAÍBA)

Figura 4-29  
Estacionamento Rotativo Avenida Genésio Franco de Moraes (Rua Salustiano Caixeta x Rua Paranaíba).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.10.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos:

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 77  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

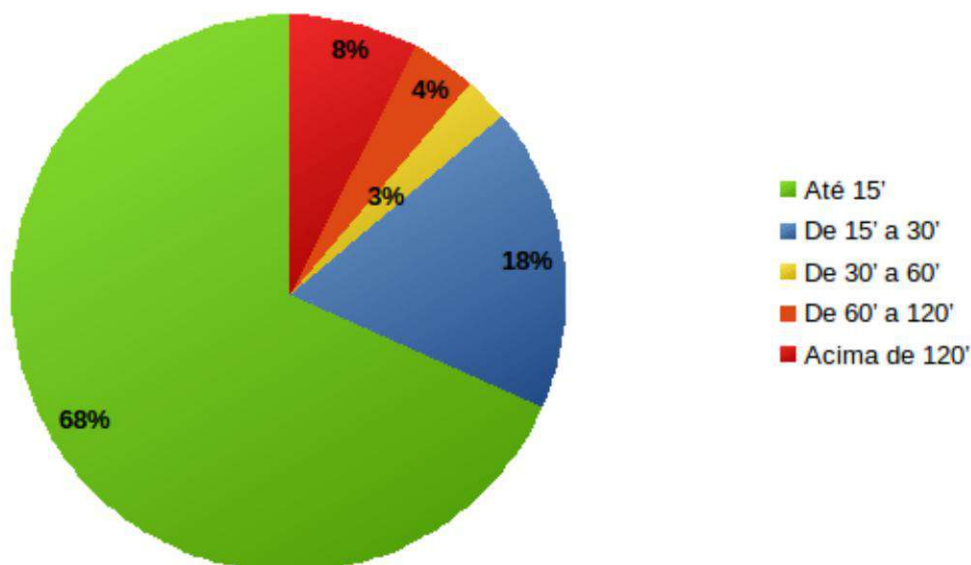
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
12	Automóvel	54	14	2	3	6	79	68,35%	17,72%	2,53%	3,80%	7,59%
	Caminhão	3	1	1	2	1	8	37,50%	12,50%	12,50%	25,00%	12,50%
	Moto	16	4	1	3	8	32	50,00%	12,50%	3,13%	9,38%	25,00%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total		73	19	4	8	15	119					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-30, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 68% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-30  
Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

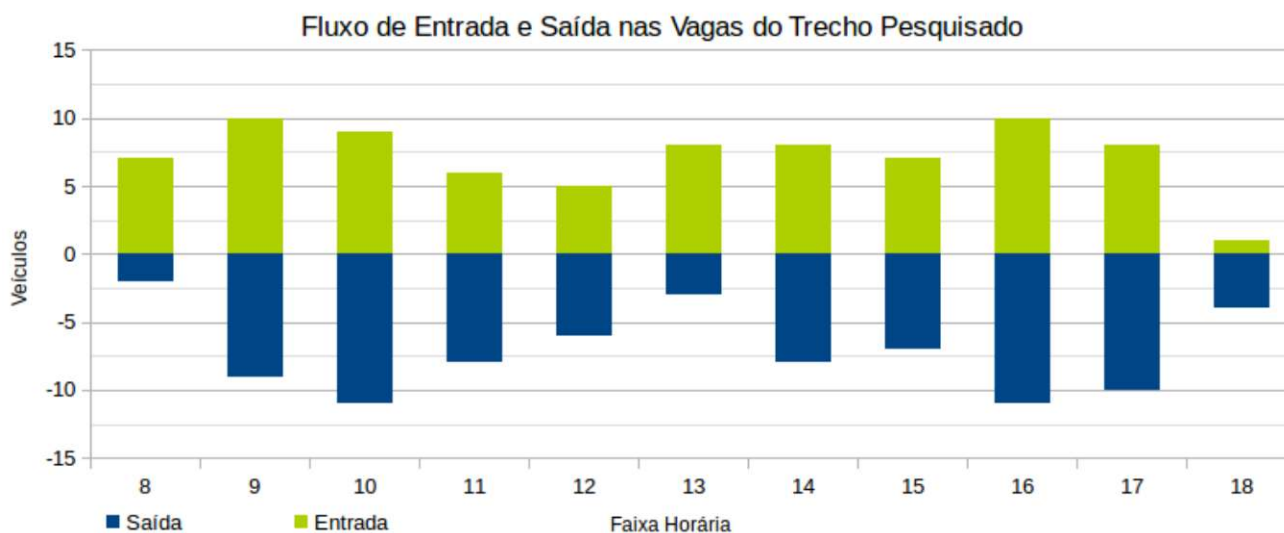


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.10.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se a faixa horária das 9 horas e das 16 horas apresentaram maior rotatividade do trecho, com entrada de 10 veículos.

Figura 4-31  
Gráfico Fluxo de Entrada e Saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



#### 4.11. SVRO13-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES (RUA PARANAÍBA X RUA SALUSTIANO CAIXETA)

Figura 4-32  
Estacionamento Rotativo Avenida Genésio Franco de Moraes (Rua Paranaíba x Rua Salustiano Caixeta).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.11.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos.

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 78  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

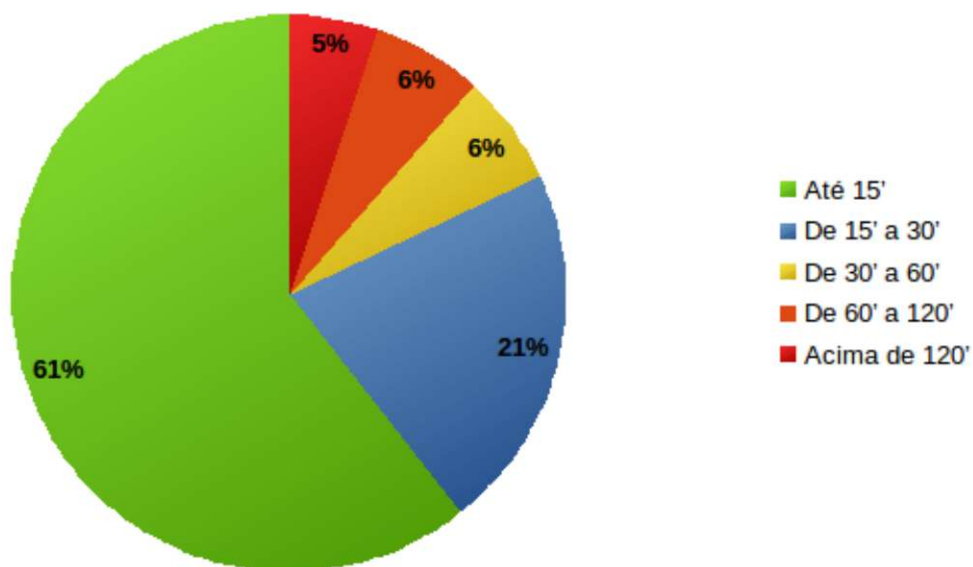
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
13	Automóvel	94	33	10	10	8	155					
	Caminhão	1	2	3	0	0	6	16,67%	33,33%	50,00%	0,00%	0,00%
	Moto	34	8	6	1	4	53	64,15%	15,09%	11,32%	1,89%	7,55%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0					
Total		129	43	19	11	12	214					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-33, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 61% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-33  
Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel na Via Pública.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.11.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se a maior entrada de veículos na faixa horária das 14. Neste trecho pesquisado, o período da tarde apresentou maior rotatividade no estacionamento.

#### 4.12. SVRO14-RUA JÂNIO QUADROS (AVENIDA AMAZONAS X AVENIDA ACRE)

Figura 4-34  
Estacionamento Rotativo Rua Jânio Quadros (Avenida Amazonas x Avenida Acre).



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

##### 4.12.1. Tempo de Permanência

Para análise dos resultados tabulados, criou-se 5 categorias com intervalos de tempo gasto pelos veículos.

- Até 15'
- De 15' a 30'
- De 30' a 01:00
- De 01:00 a 02:00
- Acima de 02:00

Tabela 79  
Tempo de Permanência no Estacionamento Público por Tipo de Veículo.

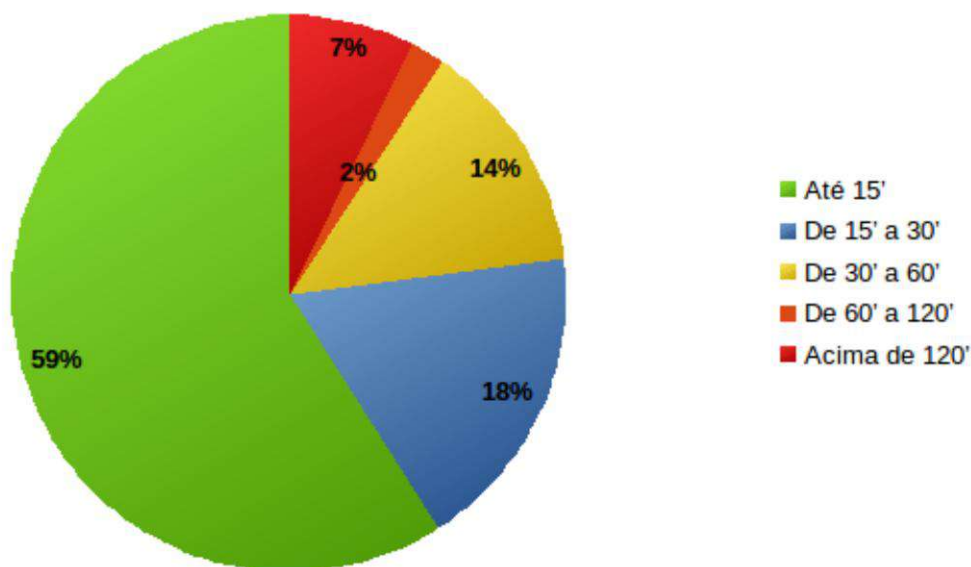
Tempo de Permanência Estacionamento Público por Trecho Pesquisado e Tipo de Veículo								(%)				
Ponto	Tipo de Veículo	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00	Total	Até 15'	15'-30'	30'-01:00	01:00 a 02:00	Acima 02:00
14	Automóvel	121	37	28	4	15	205	59,02%	18,05%	13,66%	1,95%	7,32%
	Caminhão	2	2	0	0	0	4	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Moto	55	22	8	3	5	93	59,14%	23,66%	8,60%	3,23%	5,38%
	Ônibus	0	0	0	0	0	0					
Total		178	61	36	7	20	302					

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 4-35, está caracterizado o tempo de permanência dos veículos (automóveis) estacionados na via pública deste trecho, onde 59% permanecem estacionados até 15 minutos.

Figura 4-35  
 Gráfico Tempo de Permanência do Automóvel em Via Pública, 2016.

### Tempo de Permanência Estacionamento Via Pública Automóvel

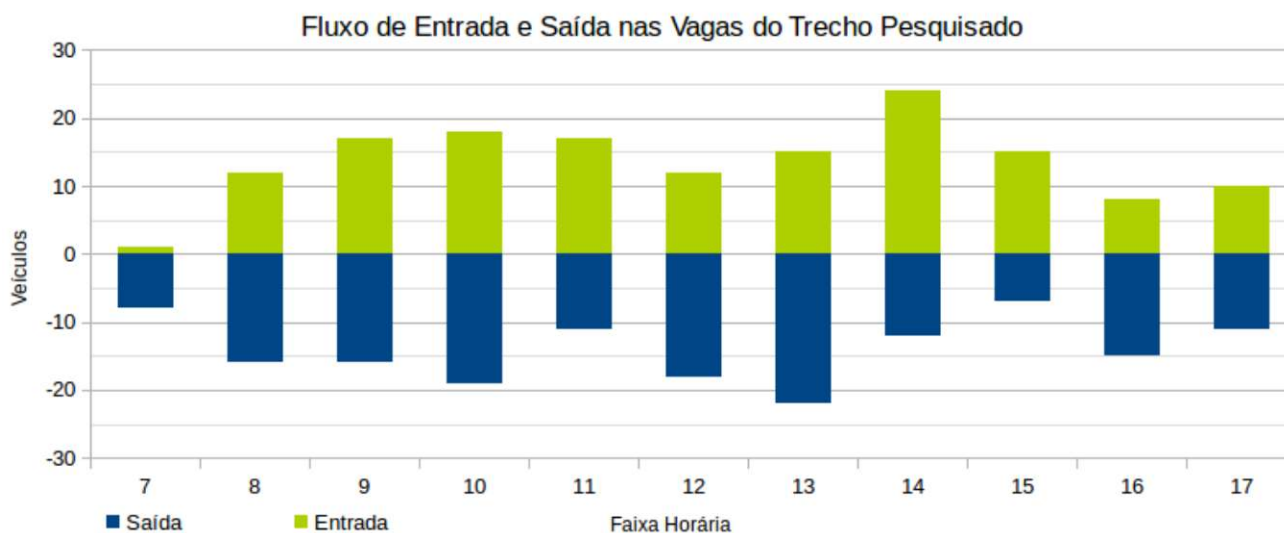


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4.12.2. Fluxo de Entrada e Saída no Estacionamento

Quando analisado a Entrada e Saída nas vagas disponíveis neste trecho, nota-se a maior entrada de veículos na faixa horária das 14, com entrada de 24 veículos e saída de 12 veículos.

Figura 4-36  
 Gráfico Fluxo de Entrada e Saída nas Vagas do Trecho Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



## 5. PESQUISA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DIRECIONAL DE VEÍCULOS

A Pesquisa de Contagem Volumétrica Classificada Direcional de Veículos ocorreu em 8 pontos de Santa Vitória, com início às 06h30min e encerramento às 19h00min, com intervalos de 15 minutos, foram identificados na contagem o número de veículos por sentido de fluxo.

Na Figura 5-1, a seguir estão apresentados os pontos de pesquisa.

Figura 5-1  
Pontos de Pesquisa Volumétrica de Veículos - Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Foi desenvolvido um croqui contendo todos os movimentos possíveis que determinado veículo pode realizar em seu trajeto. A metodologia consistiu em utilizar linhas coloridas para representar os respectivos movimentos. Utilizou-se também nas linhas um círculo em uma de suas extremidades para representar o sentido de origem de determinado automóvel, e em outra extremidade da linha onde está indicado por setas identificando o movimento de destino do veículo.

As linhas representadas em vermelho e com um círculo em uma extremidade são os movimentos de origem em "A".



As linhas representadas em verde e com um círculo em uma das extremidades são os movimentos com origem em "B".



As linhas representadas em amarelo e com um círculo em umas das suas extremidades são os movimentos com origem em "C".



As linhas representadas pela cor azul e com um círculo em uma de suas extremidades são os movimentos com origem em "D".



As linhas que possuem a cor rosa e com um círculo em uma de suas extremidades são os movimentos com origem em "E".



As linhas que possuem a cor azul escuro e com um círculo em uma de suas extremidades são os movimentos com origem em "F".



As linhas que possuem a cor "laranja" e com um círculo em uma de suas extremidades são os movimentos com origem na rotatória "R".



Devemos ressaltar que na representação dos croquis existem algumas referências para que tanto os pesquisadores como o leitor deste documento possa se orientar em relação aos movimentos e a realidade observada no cotidiano do município. Existe também para a orientação das pessoas, referências nas extremidades dos croquis, ou seja, um possível sentido de origem e destino dos veículos pesquisados.

### 5.1. SVV01-AVENIDA GENÉSIO FRANCO DE MORAES X RUA GOIÁS

O Cruzamento SVV01 foi pesquisado no dia 20 de Outubro 2016 durante o período das 06:30hs às 19:00hs, com intervalos de 15 minutos. Este cruzamento corresponde às interseções da Avenida Genésio Franco de Moraes com a Rua Goiás, onde foram pesquisados 16 Movimentos de tráfego. Na Figura 5-2, está ilustrado o ponto de pesquisa.

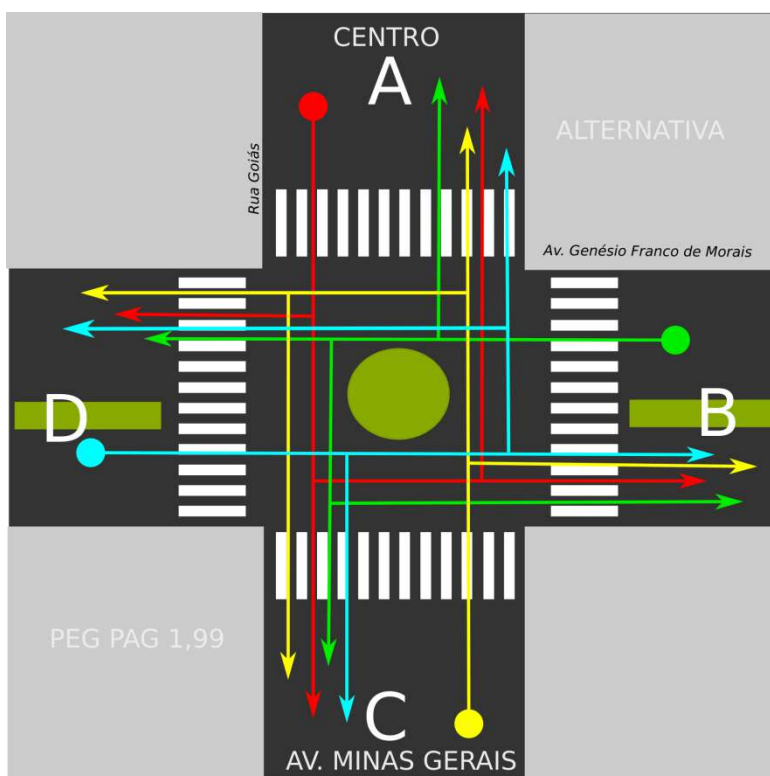
Figura 5-2  
Volumétrica SWo1- Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Segue abaixo um croqui ilustrativo dos movimentos pesquisados, é válido ressaltar que as indicações de referência "Centro" e "Avenida Minas Gerais" são apenas sentidos de orientação, contidos na cidade, para uma melhor visualização do leitor.

Figura 5-3  
Croqui Volumétrica Avenida Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

A Tabela 80, apresenta o total de veículos, a partir dos movimentos de origem e destino, tendo como referência o croqui representado acima.

Tabela 80  
Total de Veículos por Movimento Origem e Destino

ORIGEM	DESTINO				Total
	A	B	C	D	
A	85	1535	311	388	2319
B	78	20	257	1043	1398
C	317	258	7	36	618
D	165	671	874	575	2285
Total	645	2484	1449	2042	6620

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Abaixo segue a Tabela 81 indicando os possíveis movimentos que um determinado veículo pode realizar, estes foram classificados de 1 a 16, a partir de sua origem e destino nas vias do cruzamento.

Tabela 81  
Movimento por Origem e Destino, Volumétrica 1.

Ponto	Movimento	Origem	Destino
SWo1	1	A	B
SWo1	2	A	D
SWo1	3	A	C
SWo1	4	A	A
SWo1	5	B	D
SWo1	6	B	A
SWo1	7	B	C
SWo1	8	B	B
SWo1	9	C	A
SWo1	10	C	B
SWo1	11	C	D
SWo1	12	C	C
SWo1	13	D	A
SWo1	14	D	B
SWo1	15	D	C
SWo1	16	D	D

### 5.1.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

Tabela 82  
Tabulação por Faixa Horária x Movimento x Tipo de Veículo.

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO																		
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO																Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
06	Moto	2	1	0	0	1	0	7	0	3	2	1	0	1	12	1	0	31
	Carro	13	5	2	0	36	0	9	4	5	1	0	0	2	28	6	4	115
	Ônibus	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1



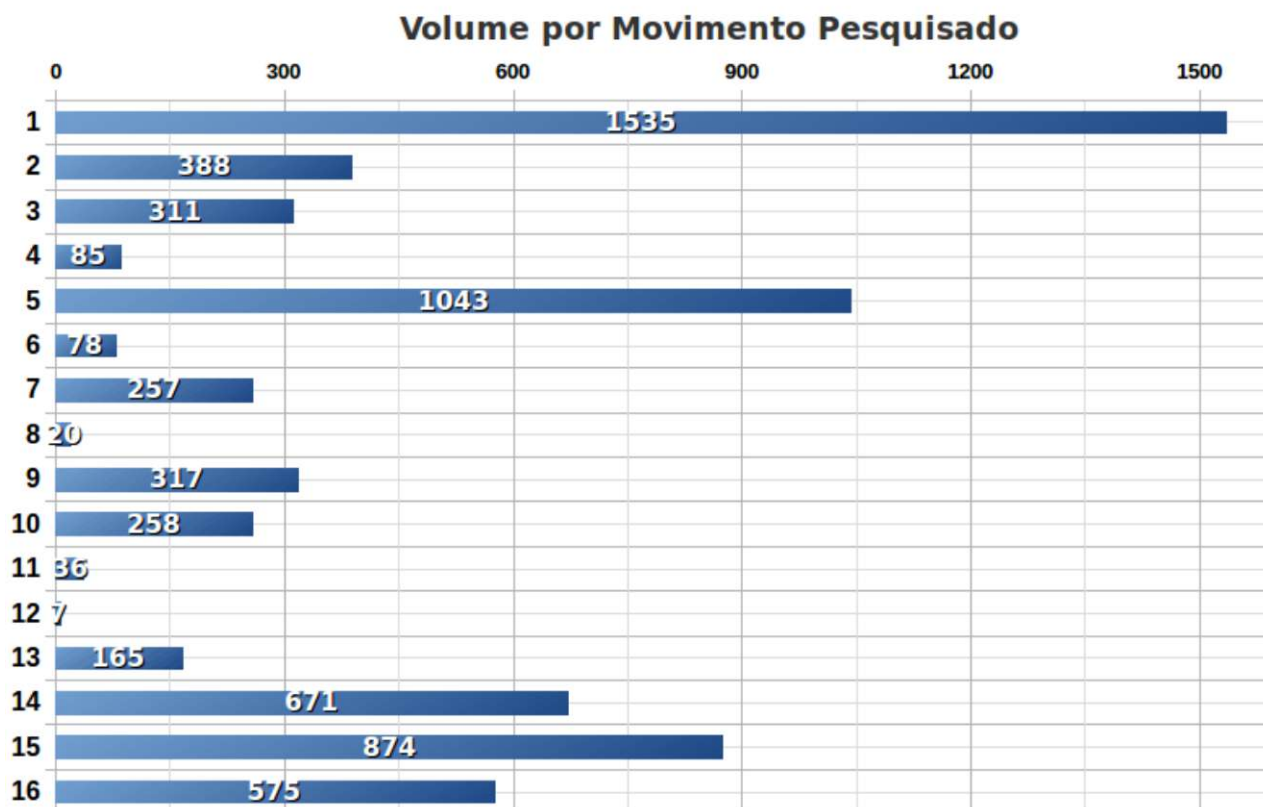
DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO																		
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
07	Moto	24	5	1	0	7	2	0	0	5	2	1	0	4	10	18	5	84
	Carro	31	10	7	1	52	0	10	1	8	3	1	0	5	30	23	10	192
	Ônibus	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4
	Caminhão	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	11
08	Moto	12	4	7	0	8	3	3	0	5	1	0	0	4	3	10	5	65
	Carro	70	10	8	3	50	1	16	0	8	10	1	1	11	28	30	26	273
	Ônibus	2	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	8
	Caminhão	5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	2	18
09	Moto	3	0	3	0	6	0	0	0	1	1	0	0	0	3	7	2	26
	Carro	60	18	11	4	53	3	19	1	9	4	0	1	5	23	35	21	267
	Ônibus	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	9	0	3	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	1	23
10	Moto	7	1	4	0	9	0	1	0	0	2	0	0	1	7	3	0	35
	Carro	81	20	17	5	47	3	16	0	17	9	1	0	8	33	49	29	335
	Ônibus	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Caminhão	7	2	4	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	31
11	Moto	19	6	4	1	12	1	4	0	5	6	2	0	3	6	17	1	87
	Carro	136	41	21	5	104	10	26	3	26	9	3	0	12	51	42	27	516
	Ônibus	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Caminhão	1	1	0	0	7	4	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	16
12	Moto	11	5	3	0	3	0	2	0	5	2	1	0	0	1	9	3	45
	Carro	82	31	14	3	71	8	7	7	15	7	5	1	9	26	33	16	335
	Ônibus	1	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	7
	Caminhão	5	1	2	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	14
13	Moto	12	5	8	0	8	2	3	0	9	9	1	0	4	15	27	12	115
	Carro	119	15	32	6	68	3	16	1	17	17	3	0	11	38	64	36	446
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	2	1	1	0	8	0	1	0	0	1	0	0	0	5	2	1	22
14	Moto	36	9	8	4	17	3	4	0	8	10	1	0	3	11	17	19	150
	Carro	105	18	28	10	45	4	16	0	21	20	0	2	8	27	50	37	391
	Ônibus	0	0	0	0	14	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	16
	Caminhão	5	0	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	1	21
15	Moto	30	7	5	2	16	2	5	0	17	6	1	0	4	12	17	19	143
	Carro	105	15	24	7	48	5	14	0	29	22	0	1	6	38	68	45	427
	Ônibus	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4
	Caminhão	2	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	1	14
16	Moto	49	16	6	0	24	2	7	0	12	17	2	0	11	15	23	21	205
	Carro	161	42	25	13	78	6	14	0	30	31	2	0	8	49	66	61	586
	Ônibus	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	16
	Caminhão	5	2	3	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	3	26
17	Moto	36	15	11	2	10	2	3	0	14	9	4	0	7	16	39	27	195
	Carro	146	31	22	16	76	3	21	0	20	19	4	0	19	58	80	66	581
	Ônibus	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3	1	0	7
	Caminhão	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	1	13
18	Moto	19	13	11	0	11	4	8	0	7	7	1	0	9	20	31	24	165
	Carro	117	36	12	1	88	5	23	1	21	26	1	1	10	57	74	49	522
	Ônibus	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	5
Total	Moto	260	87	71	9	132	21	47	0	91	74	15	0	51	131	219	138	1346
	Carro	1226	292	223	74	816	51	207	18	226	178	21	7	114	486	620	427	4986
	Ônibus	3	0	1	0	46	1	1	2	0	3	0	0	0	12	4	0	73
	Caminhão	46	9	16	2	49	5	2	0	0	3	0	0	0	42	31	10	215

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.1.2. Volume por Movimento Pesquisado

Na primeira parte da análise identificou-se no cruzamento o número total de automóveis que trafegaram por movimento pesquisado. Destaca-se nesta análise que o movimento 1 apresentou o maior volume de veículos em comparação com os demais movimentos, com total de **1.535** veículos, como é representado na Figura 5-4.

Figura 5-4  
Gráfico Volume por Movimento Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.1.3. Volume por Faixa Horária e Tipo de veículo

Na segunda parte da análise identificou-se o volume total por faixa horária e tipo de veículo. Foram contabilizados **6620** veículos durante o período de pesquisa, sendo que **75,3%** foram carros e **20,3%**, motos.

Quando analisado o volume por faixa horária, constatou-se uma oscilação nos tipos de veículos por faixa horária. Verificou-se que a faixa das 16:00hs registrou maior volume de motos, carros e ônibus, enquanto a faixa das 10:00hs registrou maior número de caminhões durante o período de pesquisa. As informações estão representadas na Figura 5-5.

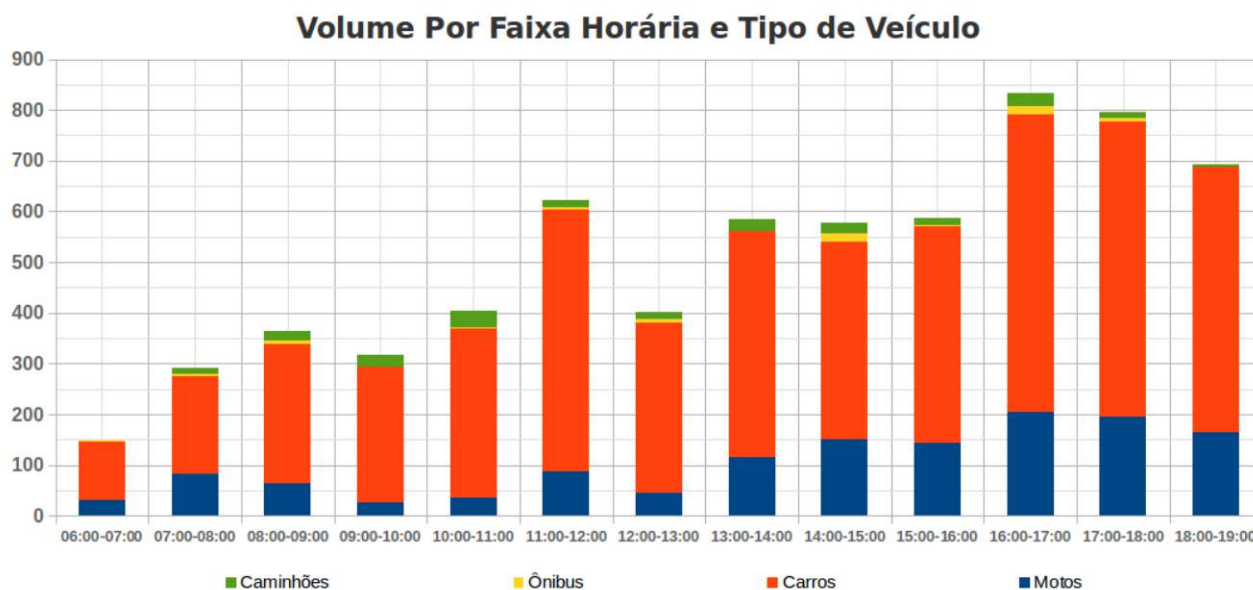
Figura 5-5  
Volume por Faixa Horária e Tipo De Veículo.

VOLUME POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO						VOLUME (UVP) POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO			
Período	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões	TOTAL	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões
06:00-07:00	31	115	2	1	149	10,23	115	4	2
07:00-08:00	84	192	4	11	291	27,72	192	8	22
08:00-09:00	65	273	8	18	364	21,45	273	16	36
09:00-10:00	26	267	1	23	317	8,58	267	2	46
10:00-11:00	35	335	2	31	403	11,55	335	4	62
11:00-12:00	87	516	4	16	623	28,71	516	8	32
12:00-13:00	45	335	7	14	401	14,85	335	14	28
13:00-14:00	115	446	1	22	584	37,95	446	2	44
14:00-15:00	150	391	16	21	578	49,5	391	32	42
15:00-16:00	143	427	4	14	588	47,19	427	8	28
16:00-17:00	205	586	16	26	833	67,65	586	32	52
17:00-18:00	195	581	7	13	796	64,35	581	14	26
18:00-19:00	165	522	1	5	693	54,45	522	2	10
<b>TOTAL</b>	<b>1346</b>	<b>4986</b>	<b>73</b>	<b>215</b>	<b>6620</b>	<b>444,18</b>	<b>4986</b>	<b>146</b>	<b>430</b>
<b>Proporção</b>	<b>20,33%</b>	<b>75,32%</b>	<b>1,10%</b>	<b>3,25%</b>	<b>100,00%</b>	<b>7,40%</b>	<b>83,01%</b>	<b>2,43%</b>	<b>7,16%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 5-6, ficou demonstrado, também, que a faixa das 16:00hs apresentou maior volume de veículos no cruzamento, total de **833**, durante o período de pesquisa.

Figura 5-6  
Gráfico Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 5.2. SVVO2-AVENIDA ACRE X RUA JÂNIO QUADROS

O Cruzamento SVVo2 foi pesquisado no dia 24 de Outubro de 2016 durante o período das 06:30hs às 19:00hs, com intervalos de 15 minutos. Este cruzamento corresponde a interseção da Rua Jânio Quadros com a Avenida Acre, onde foram pesquisados 16 Movimentos de tráfego. Na Figura 5-7, está ilustrado o ponto de pesquisa.

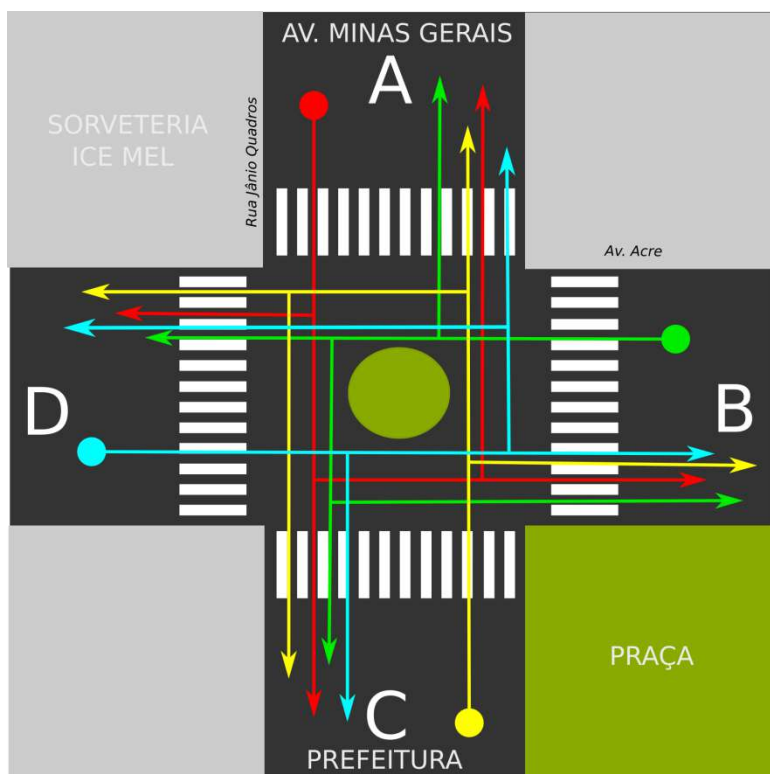
Figura 5-7  
Volumétrica SVVo2- Avenida Acre x Rua Jânio Quadros.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

A Figura 5-8, apresenta o croqui ilustrativo dos movimentos pesquisados, é válido ressaltar que as indicações de referência "Av. Minas Gerais" e "Prefeitura" são apenas sentidos de orientação, contidos na cidade, para uma melhor visualização do leitor.

Figura 5-8  
Croqui Volumétrica Av. Acre x Rua Jânio Quadros.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A Tabela 83, apresenta o total de veículos, a partir dos movimentos de origem e destino, tendo como referência o croqui representado acima.

Tabela 83  
Total de Veículos por Movimento Origem e Destino.

ORIGEM	DESTINO				
	A	B	C	D	Total
A	21	123	696	83	923
B	170	19	285	509	983
C	922	375	17	113	1427
D	57	394	87	12	550
Total	1170	911	1085	717	3883

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Abaixo segue a Tabela 84 indicando os possíveis movimentos que um determinado veículo pode realizar, estes foram classificados de 1 a 16, a partir de sua origem e destino nas vias do cruzamento.

Tabela 84  
Movimento por Origem e Destino, Volumétrica 2.

Ponto	Movimento	Origem	Destino
SVVo2	1	A	B
SVVo2	2	A	C
SVVo2	3	A	D
SVVo2	4	A	A
SVVo2	5	B	A
SVVo2	6	B	D
SVVo2	7	B	C
SVVo2	8	B	B
SVVo2	9	C	B
SVVo2	10	C	A
SVVo2	11	C	D
SVVo2	12	C	C
SVVo2	13	D	C
SVVo2	14	D	B
SVVo2	15	D	A
SVVo2	16	D	D

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 5.2.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

Tabela 85  
Tabulação por Faixa Horária x Movimento x Tipo de Veículo.

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO																		
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
06	Moto	0	2	1	0	0	4	2	0	1	3	0	0	0	0	0	0	13
	Carro	0	7	3	0	0	11	2	0	9	2	0	0	0	6	0	0	40
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07	Moto	0	11	0	0	1	6	2	0	2	11	1	0	2	1	0	0	37

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO																		
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
	Carro	2	14	0	0	2	17	7	0	12	41	1	0	1	12	0	0	109
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08	Moto	0	14	0	0	2	6	3	0	6	14	2	0	2	4	1	1	55
	Carro	4	29	3	1	5	23	16	0	20	44	1	0	5	9	4	2	166
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
09	Moto	0	18	1	0	5	17	6	0	14	21	2	0	1	14	1	0	100
	Carro	0	26	9	0	2	21	11	1	21	45	7	0	10	35	3	1	192
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
10	Moto	2	12	0	0	2	7	8	1	7	17	2	0	1	12	3	0	74
	Carro	6	29	3	1	9	30	14	0	22	40	2	0	6	29	4	0	195
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Moto	1	11	2	0	7	13	7	0	8	25	3	0	2	15	4	0	98
	Carro	3	46	3	4	8	28	16	0	34	43	10	0	11	45	5	0	256
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
12	Moto	5	23	1	0	6	11	3	0	6	21	0	1	1	7	1	1	87
	Carro	7	32	4	1	8	34	19	1	18	59	7	1	7	27	4	1	230
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	1	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	1	1	9
13	Moto	2	26	1	1	6	10	5	1	10	26	3	0	2	12	1	0	106
	Carro	12	43	6	5	15	38	18	2	32	55	6	1	2	24	6	2	267
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	0	3	2	0	2	3	0	0	1	0	0	0	11
14	Moto	4	14	3	0	5	16	7	0	11	26	3	0	3	9	1	0	102
	Carro	16	43	5	4	25	41	28	4	30	74	9	1	3	28	3	1	315
	Ônibus	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	1	0	0	1	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	7
15	Moto	4	11	2	0	6	10	4	1	5	24	2	1	3	9	0	0	82
	Carro	11	39	7	3	8	31	18	1	26	47	7	1	5	15	1	0	220
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	1	1	0	0	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	8
16	Moto	6	15	4	0	6	14	5	0	6	17	2	0	0	10	0	0	85
	Carro	9	51	1	0	9	28	25	2	16	66	12	7	2	15	4	0	247
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	1	1	1	0	0	0	1	0	3	3	0	0	0	0	0	0	10
17	Moto	7	30	0	0	5	8	8	0	7	40	4	1	5	4	1	0	120
	Carro	11	68	12	0	12	35	22	4	25	76	11	0	5	27	2	1	311
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Caminhão	1	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5
18	Moto	2	18	3	0	5	12	6	0	3	22	4	0	2	4	1	0	82
	Carro	6	58	5	1	9	29	18	1	13	51	11	3	5	17	6	0	233
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	4
Total	Moto	33	205	18	1	56	134	66	3	86	267	28	3	24	101	14	2	1041
	Carro	87	485	61	20	112	366	214	16	278	643	84	14	62	289	42	8	2781
	Ônibus	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
	Caminhão	3	6	4	0	1	9	5	0	11	12	1	0	1	3	1	2	59

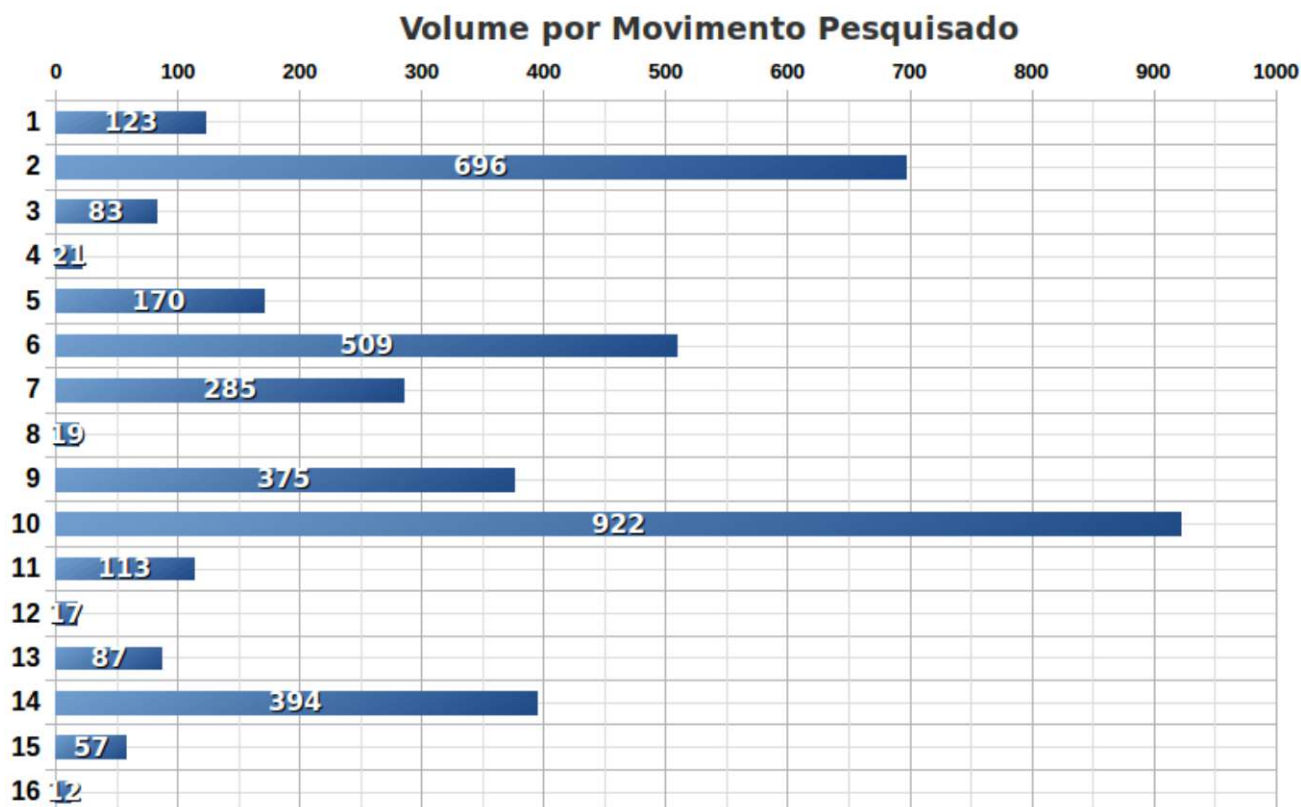
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



### 5.2.2. Volume por Movimento Pesquisado

Na primeira parte da análise identificou-se no cruzamento o número total de automóveis que trafegaram por movimento pesquisado. Destaca-se nesta análise que o movimento 10 apresentou o maior volume de veículos em comparação com os demais movimentos, como é representado na Figura 5-9.

Figura 5-9  
 Gráfico Volume por Movimento Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.2.3. Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo

Na segunda parte da análise identificou-se o volume total por faixa horária e tipo de veículo. Foram contabilizados **3883** veículos durante o período de pesquisa, sendo que **71,6%** foram carros e **26,8%**, motos.

Quando analisado o volume por faixa horária e tipo de veículo, verifica-se que na faixa horária das 17:00hs ocorre o maior volume dos veículos do tipo motos, enquanto os veículos do tipo carros apresentou maior volume na faixa horária das 14:00hs. Os ônibus tiveram volume na faixa horária das 14:00hs e 17:00hs. Durante o período de pesquisa, a faixa horária das 13:00hs apresentou maior volume de veículos do tipo caminhões.

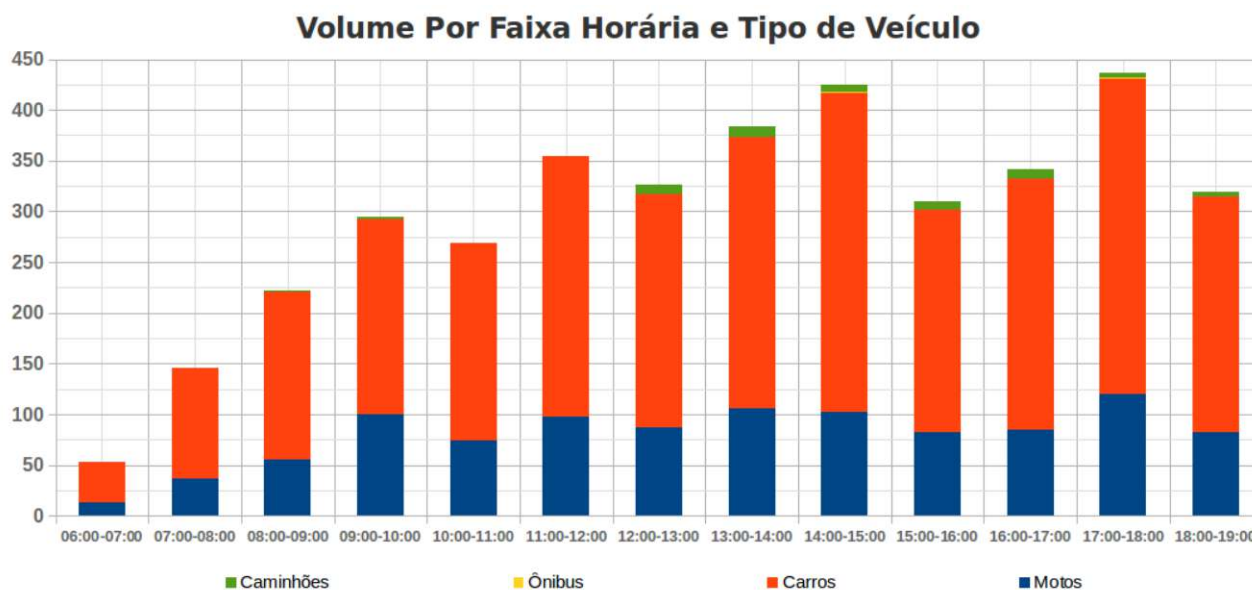
Figura 5-10  
Gráfico Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.

VOLUME POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO						VOLUME (UVP) POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO			
Período	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões	TOTAL	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões
06:00-07:00	13	40	0	0	53	4,29	40	0	0
07:00-08:00	37	109	0	0	146	12,21	109	0	0
08:00-09:00	55	166	0	1	222	18,15	166	0	2
09:00-10:00	100	192	0	3	295	33	192	0	6
10:00-11:00	74	195	0	0	269	24,42	195	0	0
11:00-12:00	98	256	0	1	355	32,34	256	0	2
12:00-13:00	87	230	0	9	326	28,71	230	0	18
13:00-14:00	106	267	0	11	384	34,98	267	0	22
14:00-15:00	102	315	1	7	425	33,66	315	2	14
15:00-16:00	82	220	0	8	310	27,06	220	0	16
16:00-17:00	85	247	0	10	342	28,05	247	0	20
17:00-18:00	120	311	1	5	437	39,6	311	2	10
18:00-19:00	82	233	0	4	319	27,06	233	0	8
<b>TOTAL</b>	<b>1041</b>	<b>2781</b>	<b>2</b>	<b>59</b>	<b>3883</b>	<b>343,53</b>	<b>2781</b>	<b>4</b>	<b>118</b>
<b>Proporção</b>	<b>26,81%</b>	<b>71,62%</b>	<b>0,05%</b>	<b>1,52%</b>	<b>100,00%</b>	<b>10,58%</b>	<b>85,66%</b>	<b>0,12%</b>	<b>3,63%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Na Figura 5-11, está identificado na faixa horária das 17:00hs o maior volume de veículos no cruzamento, com um total de **437** veículos durante o período de pesquisa.

Figura 5-11  
Gráfico Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.3. SVVO3- AVENIDA REINALDO FRANCO DE MORAES X RUA JK

O Cruzamento SVVo3 foi pesquisado no dia 24 de Outubro de 2016 durante o período das 06:30hs às 19:00hs, com intervalos de 15 minutos. Este cruzamento corresponde a interseção Rua JK com a Avenida Reinaldo Franco de Moraes, onde foram pesquisados 16 Movimentos de tráfego. Na Figura 5-12, está ilustrado o ponto de pesquisa.



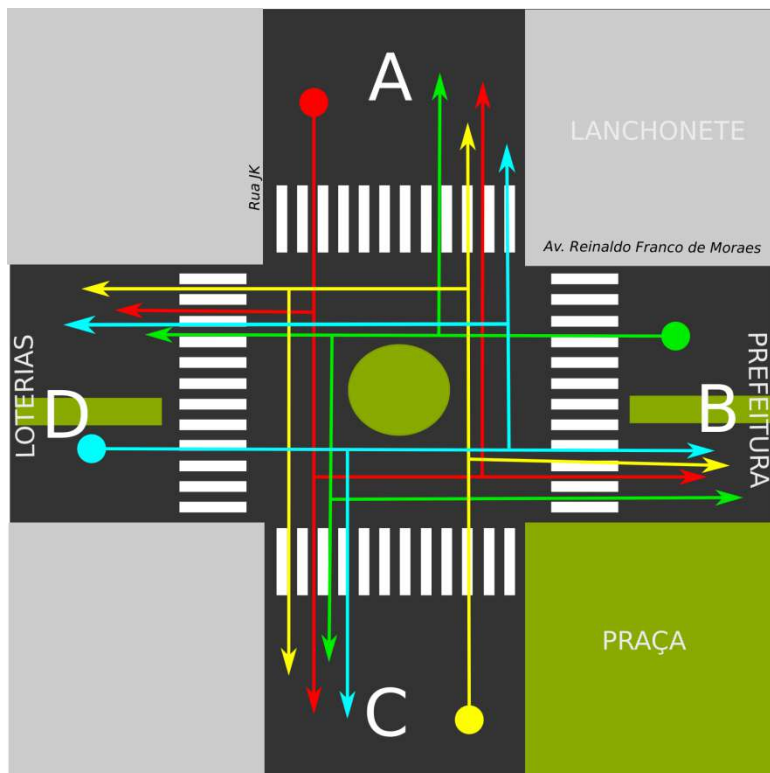
Figura 5-12  
Volumétrica SWo3- Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Segue abaixo um croqui ilustrativo dos movimentos pesquisados, é válido ressaltar que as indicações de referência "Loterias" e "Prefeitura" são apenas sentidos de orientação, contidos na cidade, para uma melhor visualização do leitor.

Figura 5-13  
Croqui Volumétrica Avenida Reinaldo Franco de Moraes x Rua JK.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

A Tabela 86, apresenta o total de veículos, a partir dos movimentos de origem e destino, tendo como referência o croqui representado acima.

Tabela 86  
Total de Veículos por Movimento Origem e Destino.

ORIGEM	DESTINO				
	A	B	C	D	Total
A	19	107	644	556	1326
B	122	36	236	1122	1516
C	551	208	33	223	1015
D	261	981	181	147	1570
Total	953	1332	1094	2048	5427

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A Tabela 87 indica os possíveis movimentos que um determinado veículo pode realizar, estes foram classificados de 1 a 16, a partir de sua origem e destino nas vias do cruzamento.

Tabela 87  
Movimento Origem e Destino, Volumétrica 3.

Ponto	Movimento	Origem	Destino
SWo3	1	A	B
SWo3	2	A	C
SWo3	3	A	D
SWo3	4	A	A
SWo3	5	B	A
SWo3	6	B	C
SWo3	7	B	D
SWo3	8	B	B
SWo3	9	C	A
SWo3	10	C	B
SWo3	11	C	D
SWo3	12	C	C
SWo3	13	D	A
SWo3	14	D	B
SWo3	15	D	C
SWo3	16	D	D

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.3.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

Tabela 88  
Tabulação por Faixa Horária x Movimento x Tipo de Veículo.

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO																		
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
06	Moto	0	4	6	0	0	1	1	0	2	1	1	0	1	2	1	0	20
	Carro	2	7	6	0	2	1	4	0	6	0	1	2	2	10	1	1	45
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

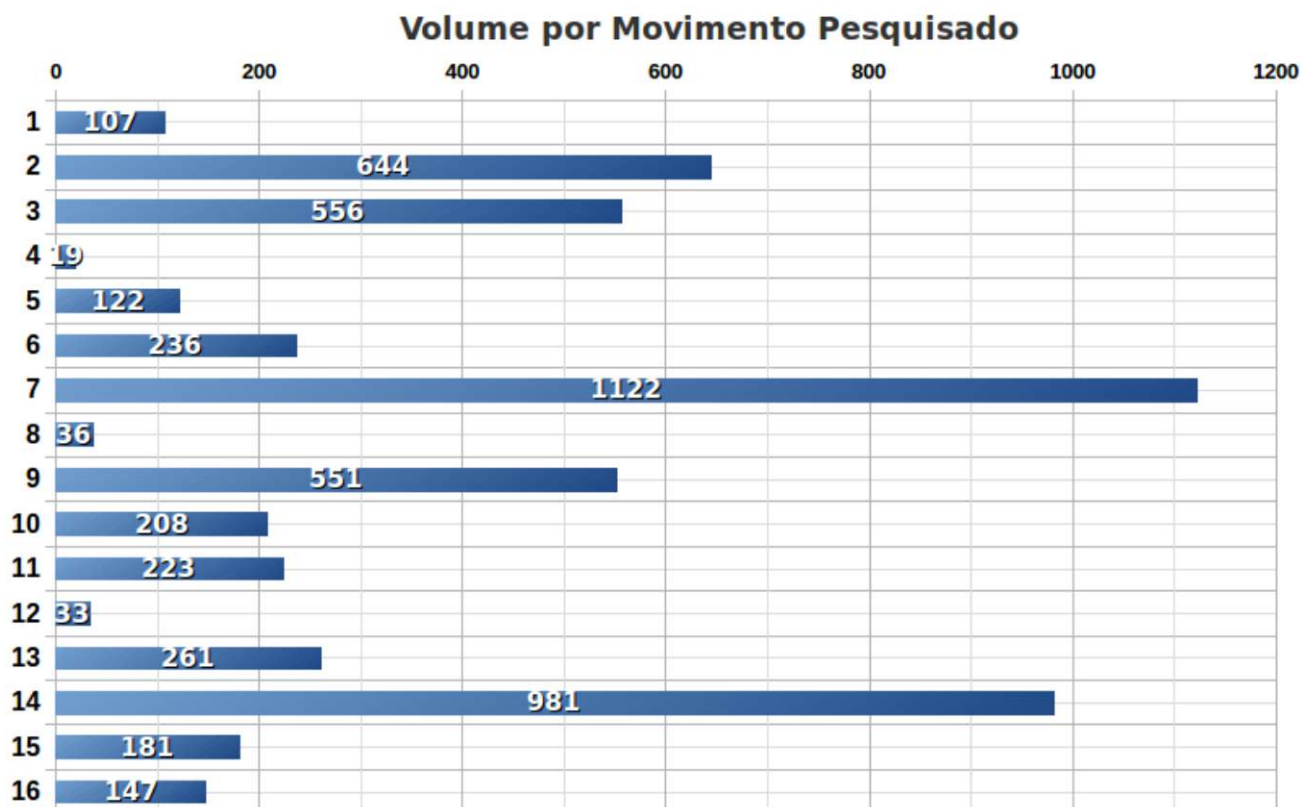
DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO																		
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
07	Moto	2	11	7	0	5	1	8	0	9	1	0	1	6	7	2	2	62
	Carro	4	22	13	0	2	3	30	1	9	2	7	3	7	25	2	6	136
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	3
08	Moto	3	13	7	0	4	9	15	0	8	0	2	0	3	22	3	3	92
	Carro	1	37	19	2	3	16	64	1	13	4	4	2	8	46	11	5	236
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
09	Moto	0	11	14	0	2	8	28	0	9	6	6	1	10	15	3	2	115
	Carro	4	28	34	0	5	20	80	0	31	11	7	1	15	34	10	7	287
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	1	2	0	0	0	5	0	1	0	1	0	0	2	0	0	12
10	Moto	4	14	16	0	2	7	23	1	19	6	12	4	15	28	4	6	161
	Carro	7	19	36	0	1	6	85	0	25	15	16	4	23	59	11	13	320
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	1	2	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	1	3	0	0	11
11	Moto	1	14	12	0	3	12	24	0	23	13	9	2	10	34	6	7	170
	Carro	5	33	41	2	12	18	96	2	46	10	24	3	20	60	16	10	398
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	1	0	0	1	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0	6
12	Moto	2	17	11	0	3	9	41	0	16	8	5	1	4	14	1	3	135
	Carro	7	40	39	2	6	11	89	4	33	17	8	5	17	49	11	5	343
	Ônibus	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	2	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
13	Moto	0	19	11	3	3	8	32	1	11	9	10	1	1	27	4	1	141
	Carro	9	27	25	4	7	14	113	7	45	7	20	0	6	63	18	12	377
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Caminhão	0	2	1	0	2	0	3	0	1	0	0	0	0	3	1	1	14
14	Moto	5	23	12	0	2	2	20	1	10	8	6	0	7	22	4	5	127
	Carro	5	59	54	0	4	8	67	2	23	24	17	0	9	75	14	15	376
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4
	Caminhão	0	0	2	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	7
15	Moto	2	15	9	0	6	7	14	2	24	4	3	0	10	23	4	3	126
	Carro	4	24	33	1	5	14	61	4	20	8	11	1	20	69	14	14	303
	Ônibus	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	2	1	0	8
16	Moto	3	18	5	0	6	8	18	0	16	2	4	0	7	19	2	4	112
	Carro	8	46	24	1	10	12	69	4	37	16	15	1	19	65	10	8	345
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Caminhão	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	11
17	Moto	5	21	50	0	6	12	16	4	17	7	6	0	5	30	4	1	184
	Carro	9	64	45	2	16	19	62	2	42	10	14	0	15	88	8	4	400
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	5
18	Moto	6	11	8	1	3	2	13	0	14	3	2	0	4	19	2	2	90
	Carro	4	34	10	1	0	5	26	0	32	11	10	0	13	50	11	7	214
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
	Caminhão	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	6	1	0	12
Total	Moto	33	191	168	4	45	86	253	9	178	68	66	10	83	262	40	39	1535
	Carro	69	440	379	15	73	147	846	27	362	135	154	22	174	693	137	107	3780
	Ônibus	0	0	1	0	1	0	3	0	2	4	0	0	0	3	0	0	14
	Caminhão	5	13	8	0	3	3	20	0	9	1	3	1	4	23	4	1	98

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.3.2. Volume por Movimento Pesquisado

Na primeira parte da análise identificou-se no cruzamento o número total de automóveis que trafegaram por movimento pesquisado. Destaca-se nesta análise que o movimento 7 apresentou o maior volume de veículos em comparação com os demais movimentos, como é representado na Figura 5-14.

Figura 5-14  
 Gráfico Volume por Movimento Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.3.3. Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo

Na segunda parte da análise, identificou-se o volume total por faixa horária e tipo de veículo. Foram contabilizados **5.427** veículos durante o período de pesquisa, sendo que **69,6%** foram carros e **28,2%**, motos.

Na Figura 5-15, está caracterizado o maior volume por faixa horária e por tipo de veículos. Destaca-se a faixa horária das 17:00hs o maior volume de veículos dos tipos motos e carros; os ônibus tiveram maior volume na faixa horária das 14:00hs, enquanto os caminhões registraram maior volume na faixa horária das 13:00hs.

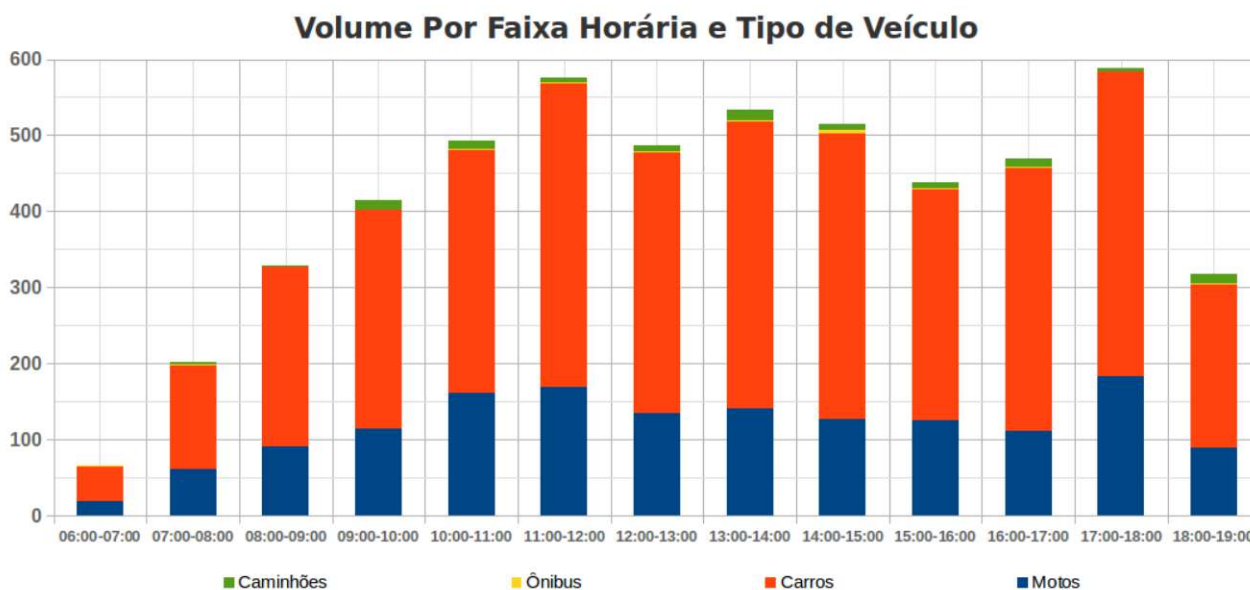
Figura 5-15  
Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.

VOLUME POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO						VOLUME (UVP) POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO			
Período	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões	TOTAL	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões
06:00-07:00	20	45	1	0	66	6,6	45	2	0
07:00-08:00	62	136	1	3	202	20,46	136	2	6
08:00-09:00	92	236	0	1	329	30,36	236	0	2
09:00-10:00	115	287	0	12	414	37,95	287	0	24
10:00-11:00	161	320	1	11	493	53,13	320	2	22
11:00-12:00	170	398	1	6	575	56,1	398	2	12
12:00-13:00	135	343	1	8	487	44,55	343	2	16
13:00-14:00	141	377	1	14	533	46,53	377	2	28
14:00-15:00	127	376	4	7	514	41,91	376	8	14
15:00-16:00	126	303	1	8	438	41,58	303	2	16
16:00-17:00	112	345	1	11	469	36,96	345	2	22
17:00-18:00	184	400	0	5	589	60,72	400	0	10
18:00-19:00	90	214	2	12	318	29,7	214	4	24
<b>TOTAL</b>	<b>1535</b>	<b>3780</b>	<b>14</b>	<b>98</b>	<b>5427</b>	<b>506,55</b>	<b>3780</b>	<b>28</b>	<b>196</b>
<b>Proporção</b>	<b>28,28%</b>	<b>69,65%</b>	<b>0,26%</b>	<b>1,81%</b>	<b>100,00%</b>	<b>11,23%</b>	<b>83,80%</b>	<b>0,62%</b>	<b>4,35%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A faixa horária das 17:00hs apresentou maior volume de veículos no cruzamento, com um total de **589** veículos.

Figura 5-16  
Gráfico Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 5.4. SVVO4- AVENIDA JOAQUIM RIBEIRO GOUVEIA X RUA JK

O Cruzamento SVVo4 foi pesquisado no dia 21 de Outubro de 2016 durante o período das 06:30hs às 19:00hs, com intervalos de 15 minutos. Este cruzamento corresponde a interseção da Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia com a Rua JK, onde foram pesquisados 16 Movimentos de tráfego. Na Figura 5-17, está ilustrado o ponto de pesquisa.



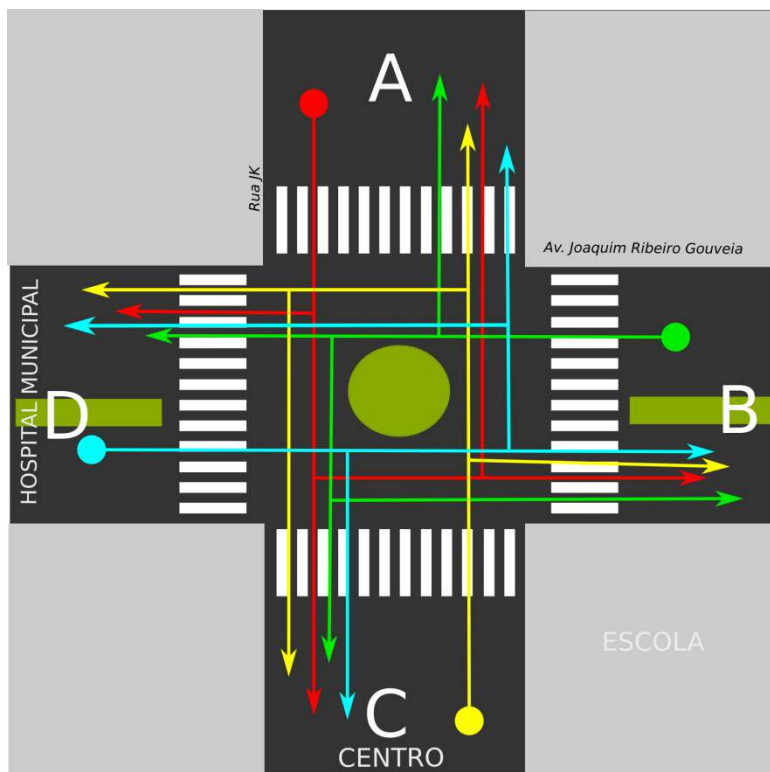
Figura 5-17  
Volumétrica SVVo4- Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Segue abaixo um croqui ilustrativo dos movimentos pesquisados, é válido ressaltar que as indicações de referência "Hospital Municipal" e "Centro" são apenas sentidos de orientação, contidos na cidade, para uma melhor visualização do leitor.

Figura 5-18  
Croqui Volumétrica Avenida Joaquim Ribeiro Gouveia x Rua JK.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A Tabela 89, apresenta o total de veículos, a partir dos movimentos de origem e destino, tendo como referência o croqui representado acima.

Tabela 89  
Total de Veículos por Movimento Origem e Destino.

ORIGEM	DESTINO				Total
	A	B	C	D	
A	8	117	143	23	291
B	137	12	521	1407	2077
C	159	560	26	91	836
D	51	1294	82	7	1434
Total	355	1983	772	1528	4638

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Abaixo segue a Tabela 90 indicando os possíveis movimentos que um determinado veículo pode realizar, estes foram classificados de 1 a 16, a partir de sua origem e destino nas vias do cruzamento.

Tabela 90  
Movimento Origem e Destino, Volumétrica 4.

Ponto	Movimento	Origem	Destino
SWo4	2	A	C
SWo4	3	A	D
SWo4	4	A	A
SWo4	5	B	A
SWo4	6	B	C
SWo4	7	B	D
SWo4	8	B	B
SWo4	9	C	A
SWo4	10	C	B
SWo4	11	C	D
SWo4	12	C	C
SWo4	13	D	A
SWo4	14	D	B
SWo4	15	D	C
SWo4	16	D	D

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

#### 5.4.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

Tabela 91  
Tabulação por Faixa Horária x Movimento x Tipo de Veículo

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO																		
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
06	Moto	3	1	0	0	0	3	18	0	0	2	1	1	0	4	0	0	33
	Carro	5	0	0	1	2	17	31	0	0	8	2	2	0	24	4	0	96
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	5
	Caminhão	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
07	Moto	4	4	1	0	0	5	23	0	5	20	0	1	0	13	2	0	78

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO																		
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
	Carro	15	7	0	1	2	30	87	1	7	28	3	3	0	45	2	0	231
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	6
	Caminhão	0	0	0	0	0	5	5	0	1	1	1	0	0	1	0	0	14
08	Moto	5	4	1	0	0	9	18	0	2	8	0	0	1	19	0	0	67
	Carro	2	11	1	1	2	17	47	0	6	20	2	1	0	42	1	0	153
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
	Caminhão	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	3	0	0	6
	Moto	4	2	0	0	8	17	27	0	1	5	2	0	2	13	5	0	86
	Carro	3	2	2	0	7	27	74	0	15	32	0	1	2	53	8	1	227
09	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
	Caminhão	0	0	1	1	2	1	2	0	1	1	0	0	1	1	1	0	12
	Moto	4	2	1	0	4	6	21	0	5	5	1	0	5	21	2	0	77
10	Carro	6	5	2	0	2	12	35	1	4	23	1	1	3	48	15	0	158
	Ônibus	1	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	1	0	7
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	2	1	0	9
11	Moto	4	6	0	0	5	4	33	0	4	27	5	0	8	33	2	1	132
	Carro	7	4	1	0	10	28	78	3	19	63	26	2	2	54	4	1	302
	Ônibus	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	6	1	0	0	0	0	11
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	1	0	0	1	0	0	6
	Moto	4	14	4	1	6	11	39	0	17	21	3	2	2	24	1	2	151
	Carro	2	13	1	0	3	43	92	1	5	49	6	3	3	56	7	0	284
12	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	4
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4
	Moto	3	4	0	0	1	6	27	0	4	6	1	0	1	23	1	0	77
13	Carro	4	3	1	0	7	33	67	1	4	22	1	0	3	74	4	1	225
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	5	0	0	9
14	Moto	3	3	1	0	4	8	26	0	0	7	1	0	1	28	0	0	82
	Carro	3	4	0	0	6	35	83	0	3	29	0	0	0	74	6	0	243
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	1	0	0	11
	Caminhão	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	8
	Moto	3	4	1	0	11	12	19	0	5	10	0	1	1	28	1	0	96
	Carro	3	15	0	0	8	27	65	0	4	17	4	0	1	80	0	0	224
15	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	Caminhão	1	1	0	0	0	1	4	0	0	1	0	0	0	2	0	0	10
	Moto	5	8	1	1	1	10	24	0	4	15	4	1	0	41	1	0	116
16	Carro	5	3	0	0	8	43	99	2	7	30	6	3	7	104	4	0	321
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	9	0	0	1	1	0	0	6	0	0	17
	Caminhão	1	0	0	0	0	1	2	0	1	2	0	0	1	6	0	0	14
17	Moto	4	1	0	0	11	14	40	0	17	14	2	2	1	32	3	0	141
	Carro	3	8	2	1	12	35	112	1	11	36	7	1	1	141	0	0	371
	Ônibus	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0	5	0	0	9
	Caminhão	0	0	0	0	0	1	6	1	0	0	1	0	0	4	0	0	13
	Moto	3	7	1	0	5	19	47	1	5	10	1	0	2	49	1	0	151
	Carro	5	7	1	0	8	37	102	0	2	29	0	0	3	121	5	1	321
18	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
	Caminhão	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	7
	Moto	49	60	11	2	56	124	362	1	69	150	21	8	24	328	19	3	1287
Total	Carro	63	82	11	4	77	384	972	10	87	386	58	17	25	916	60	4	3156
	Ônibus	1	0	0	0	1	1	35	0	0	13	9	1	0	17	1	0	79
	Caminhão	4	1	1	2	3	12	38	1	3	11	3	0	2	33	2	0	116

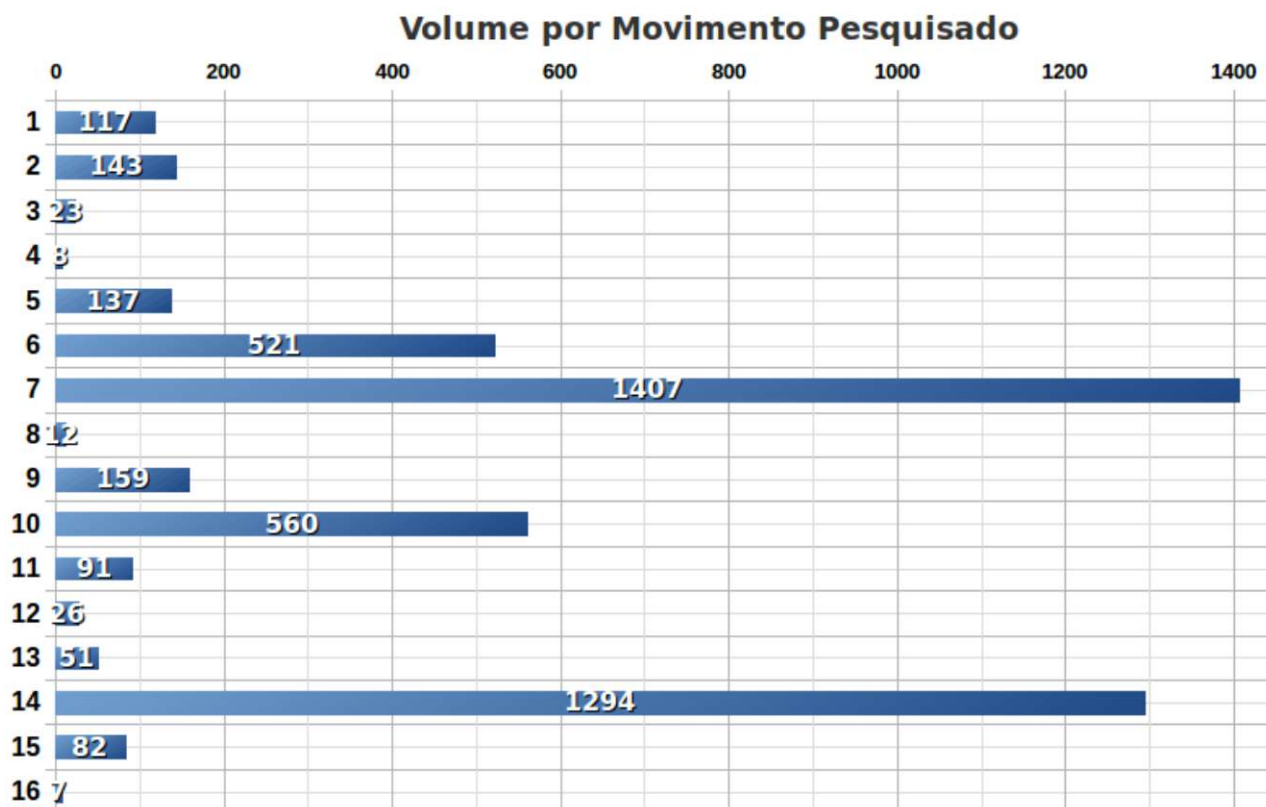
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



### 5.4.2. Volume por Movimento Pesquisado

Na primeira parte da análise identificou-se no cruzamento o número total de automóveis que trafegaram por movimento pesquisado. Destaca-se nesta análise os movimentos 7 e 14 que apresentaram o maior volume de veículos em comparação com os demais movimentos, como é representado na Figura 5-19.

Figura 5-19  
Gráfico Volume por Movimento Pesquisado.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 5.4.3. Volume por Faixa Horária de Veículo

Na segunda parte da análise, identificou-se o volume total por faixa horária e tipo de veículo. Foram contabilizados **4638** veículos durante o período de pesquisa, sendo que **68%** foram carros e **27,75%**, motos.

Na Figura 5-20, está caracterizado o maior volume por faixa horária e por tipo de veículos. Destacam-se as faixas horárias das 12:00hs e das 18:00hs o maior volume de motos; os carros tiveram maior volume na faixa horária das 17:00hs, enquanto os ônibus e caminhões registraram maior volume na faixa horária das 16:00hs. Os caminhões apresentaram maior volume de veículos na faixa horária das 07:00hs e das 16:00hs.

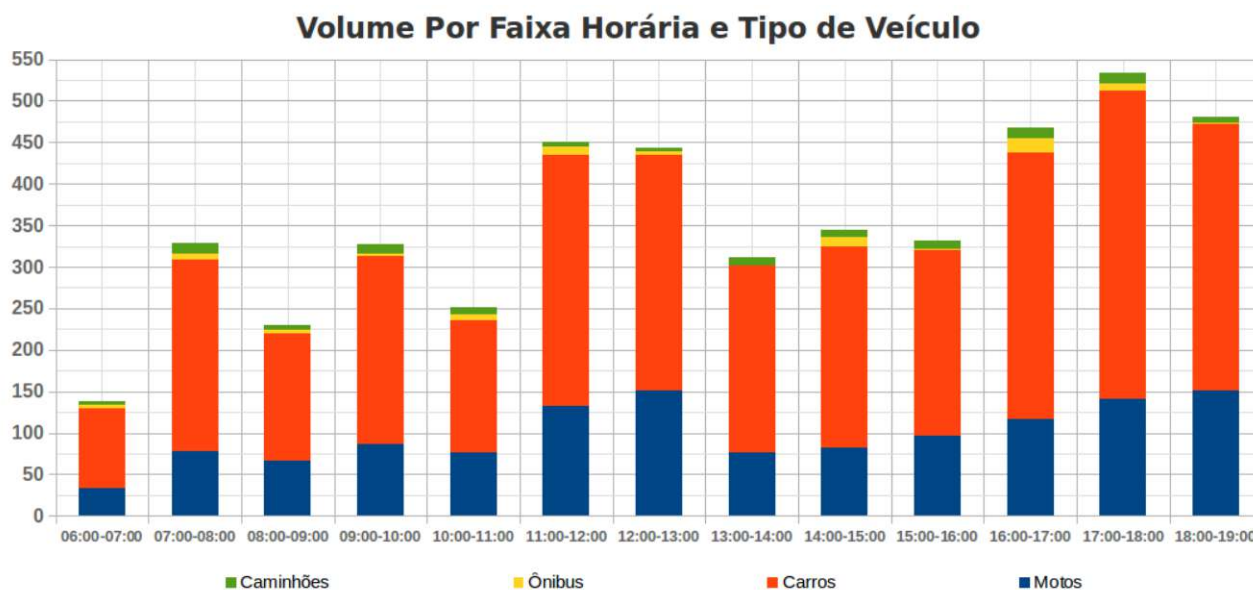
Figura 5-20  
Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.

VOLUME POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO						VOLUME (UVP) POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO			
Período	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões	TOTAL	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões
06:00-07:00	33	96	5	4	138	10,89	96	10	8
07:00-08:00	78	231	6	14	329	25,74	231	12	28
08:00-09:00	67	153	4	6	230	22,11	153	8	12
09:00-10:00	86	227	2	12	327	28,38	227	4	24
10:00-11:00	77	158	7	9	251	25,41	158	14	18
11:00-12:00	132	302	11	6	451	43,56	302	22	12
12:00-13:00	151	284	4	4	443	49,83	284	8	8
13:00-14:00	77	225	0	9	311	25,41	225	0	18
14:00-15:00	82	243	11	8	344	27,06	243	22	16
15:00-16:00	96	224	1	10	331	31,68	224	2	20
16:00-17:00	116	321	17	14	468	38,28	321	34	28
17:00-18:00	141	371	9	13	534	46,53	371	18	26
18:00-19:00	151	321	2	7	481	49,83	321	4	14
<b>TOTAL</b>	<b>1287</b>	<b>3156</b>	<b>79</b>	<b>116</b>	<b>4638</b>	<b>424,71</b>	<b>3156</b>	<b>158</b>	<b>232</b>
<b>Proporção</b>	<b>27,75%</b>	<b>68,05%</b>	<b>1,70%</b>	<b>2,50%</b>	<b>100,00%</b>	<b>10,70%</b>	<b>79,48%</b>	<b>3,98%</b>	<b>5,84%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A faixa horária das 17:00 hs apresentou maior volume de veículos no cruzamento, com um total de **534** veículos.

Figura 5-21  
Gráfico por Faixa Horária e Tipo de Veículo.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 5.5. SVV05- AVENIDA MINAS GERAIS X RUA 1A

O Cruzamento SVV05 foi pesquisado no dia 21 de Outubro de 2016 durante o período das 06:30hs às 19:00hs, com intervalos de 15 minutos. Este cruzamento corresponde a interseção da Avenida Minas Gerais com a Rua 1A, onde foram pesquisados 12 Movimentos de tráfego. Na Figura 5-22, está ilustrado o ponto de pesquisa.

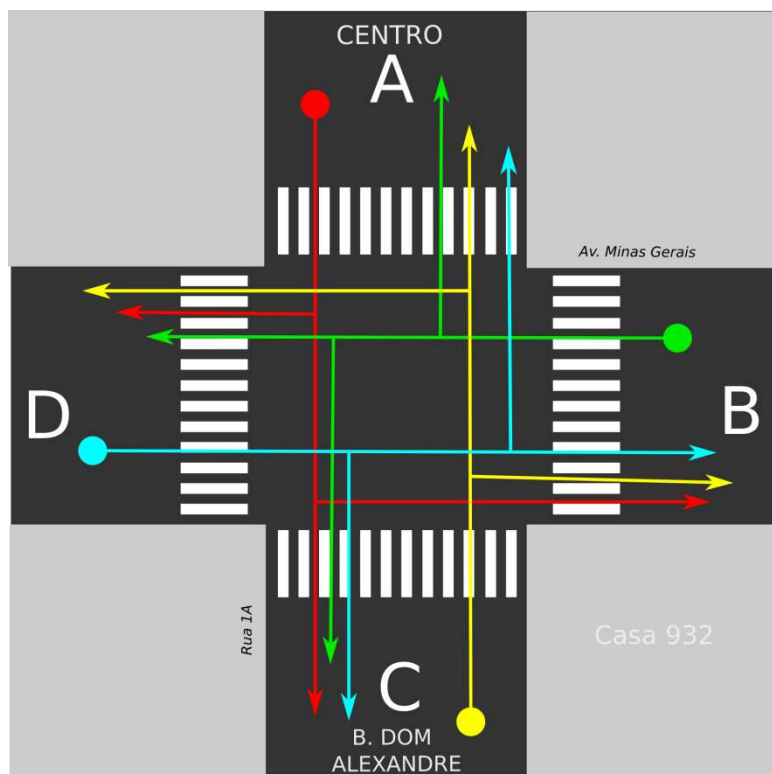
Figura 5-22  
Volumétrica SVVo5- Avenida Minas x Rua 1A.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Segue abaixo um croqui ilustrativo dos movimentos pesquisados, é válido ressaltar que as indicações de referência "Centro" e "Bairro Dom Alexandre" são apenas sentidos de orientação, contidos na cidade, para uma melhor visualização do leitor.

Figura 5-23  
Croqui Volumétrica Avenida Minas Gerais x Rua 1A.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

A Tabela 92, apresenta o total de veículos, a partir dos movimentos de origem e destino, tendo como referência o croqui representado acima.

Tabela 92  
Total de Veículos por Movimento Origem e Destino.

ORIGEM	DESTINO				
	A	B	C	D	Total
A	0	22	692	36	750
B	12	0	248	58	318
C	1113	195	0	61	1369
D	25	50	21	0	96
Total	1150	267	961	155	2533

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Abaixo segue a Tabela 93, indicando os possíveis movimentos que um determinado veículo pode realizar, estes foram classificados de 1 a 12, a partir de sua origem e destino nas vias do cruzamento.

Tabela 93  
Movimento Origem e Destino, Volumétrica 5.

Ponto	Movimento	Origem	Destino
SVVo5	1	A	B
SVVo5	2	A	C
SVVo5	3	A	D
SVVo5	4	B	A
SVVo5	5	B	C
SVVo5	6	B	D
SVVo5	7	C	A
SVVo5	8	C	B
SVVo5	9	C	D
SVVo5	10	D	A
SVVo5	11	D	C
SVVo5	12	D	B

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 5.5.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

Tabela 94  
Tabulação de Faixa Horária x Movimento x Tipo de Veículo.

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO														
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
06	Moto	0	12	1	0	2	0	10	2	1	0	0	0	28
	Carro	0	22	0	0	3	0	12	1	0	1	1	0	40
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	5
	Caminhão	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
07	Moto	1	13	0	0	4	1	37	10	0	0	0	0	66
	Carro	1	27	1	0	4	2	35	9	4	3	0	1	87
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4
	Caminhão	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	5

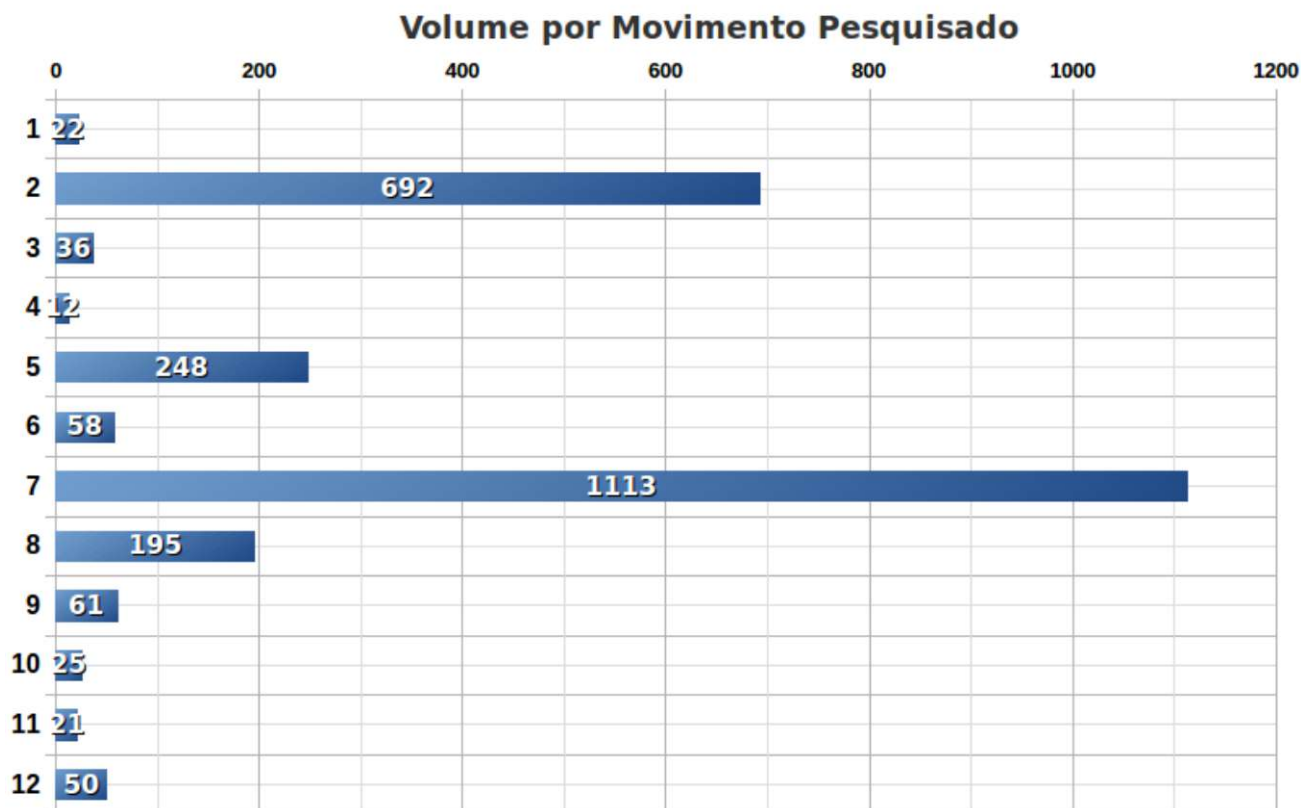
DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO														
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO											Total	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
08	Moto	0	11	0	0	3	0	26	4	2	0	1	1	48
	Carro	3	21	3	0	10	3	26	5	0	1	2	2	76
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	3
	Caminhão	0	0	0	0	2	0	3	2	0	0	0	0	7
09	Moto	1	17	2	0	4	2	34	4	0	0	1	1	66
	Carro	3	23	2	1	9	3	38	6	2	2	1	2	92
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	5	1	0	3	0	2	1	0	0	0	0	12
10	Moto	0	28	1	3	9	3	27	7	1	0	0	2	81
	Carro	4	53	4	3	18	2	53	9	0	1	1	3	151
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	2	0	0	1	0	2	2	0	0	1	1	9
11	Moto	1	27	1	0	9	0	32	5	1	0	0	0	76
	Carro	2	45	2	3	10	8	36	11	5	1	0	3	126
	Ônibus	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	1	5
	Caminhão	0	1	0	0	1	0	1	2	1	0	1	0	7
12	Moto	0	21	0	0	9	1	40	13	2	0	0	0	86
	Carro	2	25	2	1	5	6	69	6	2	2	1	2	123
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	3	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	7
13	Moto	0	8	0	0	9	3	37	6	1	0	0	3	67
	Carro	1	38	5	0	13	4	54	6	6	2	0	1	130
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	5
14	Moto	0	9	0	0	12	2	28	8	3	1	2	0	65
	Carro	0	26	1	0	3	0	45	10	4	0	0	4	93
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	6	2	0	0	0	0	8
	Caminhão	0	0	0	0	2	0	5	1	0	0	0	0	8
15	Moto	0	14	1	0	10	1	27	4	0	0	1	3	61
	Carro	0	27	1	0	16	2	47	7	5	1	0	1	107
	Ônibus	0	0	0	0	0	1	2	0	1	1	0	0	5
	Caminhão	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	1	4
16	Moto	1	11	0	0	11	1	29	5	0	0	0	2	60
	Carro	0	21	5	0	12	2	72	12	5	3	5	5	142
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	12
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	6
17	Moto	0	41	0	1	12	0	33	5	2	1	0	0	95
	Carro	1	67	2	0	13	2	77	8	3	1	1	2	177
	Ônibus	0	3	0	0	0	1	9	0	1	0	0	0	14
	Caminhão	0	2	0	0	1	0	5	0	0	0	1	0	9
18	Moto	1	24	0	0	7	4	43	10	3	1	0	1	94
	Carro	0	40	0	0	16	2	68	11	4	3	1	4	149
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
	Caminhão	0	2	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	6
Total	Moto	5	236	6	4	101	18	403	83	16	3	5	13	893
	Carro	17	435	28	8	132	36	632	101	40	21	13	30	1493
	Ônibus	0	3	0	0	1	2	46	2	3	1	0	2	60
	Caminhão	0	18	2	0	14	2	32	9	2	0	3	5	87

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.5.2. Volume por Movimento Pesquisado

Na primeira parte da análise identificou-se no cruzamento o número total de automóveis que trafegaram por movimento pesquisado. Destaca-se nesta análise o movimento 7 com maior volume de veículos em comparação com os demais movimentos, com um total de **1.113**, como está representado na Figura 5-24.

Figura 5-24  
 Gráfico Volume por Movimento Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.5.3. Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo

Na segunda parte da análise, identificou-se o volume total por faixa horária e tipo de veículo. Foram contabilizados **2533** veículos durante o período de pesquisa, sendo que **58,9%** foram carros e **35,2%**, motos.

Na Figura 5-25, está caracterizado o maior volume por faixa horária e por tipo de veículos. Destaca-se a faixa horária das 17:00hs o maior volume de motos, carros e ônibus. Os caminhões registraram maior volume na faixa horária das 09:00hs.



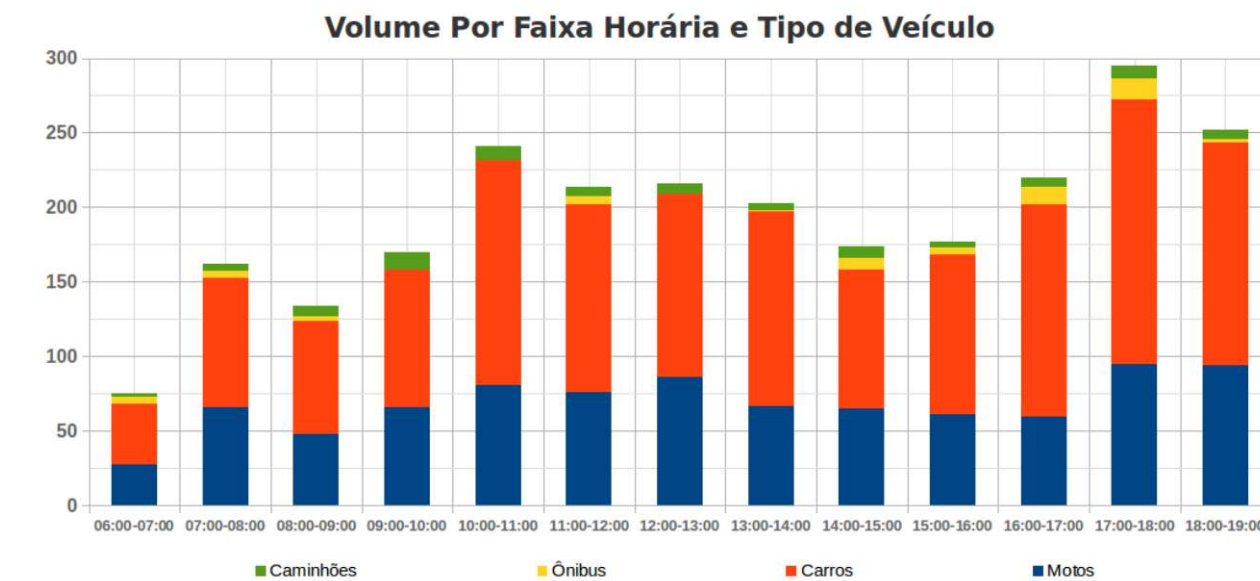
Figura 5-25  
Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.

VOLUME POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO						VOLUME (UVP) POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO			
Período	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões	TOTAL	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões
06:00-07:00	28	40	5	2	75	9,24	40	10	4
07:00-08:00	66	87	4	5	162	21,78	87	8	10
08:00-09:00	48	76	3	7	134	15,84	76	6	14
09:00-10:00	66	92	0	12	170	21,78	92	0	24
10:00-11:00	81	151	0	9	241	26,73	151	0	18
11:00-12:00	76	126	5	7	214	25,08	126	10	14
12:00-13:00	86	123	0	7	216	28,38	123	0	14
13:00-14:00	67	130	1	5	203	22,11	130	2	10
14:00-15:00	65	93	8	8	174	21,45	93	16	16
15:00-16:00	61	107	5	4	177	20,13	107	10	8
16:00-17:00	60	142	12	6	220	19,8	142	24	12
17:00-18:00	95	177	14	9	295	31,35	177	28	18
18:00-19:00	94	149	3	6	252	31,02	149	6	12
<b>TOTAL</b>	<b>893</b>	<b>1493</b>	<b>60</b>	<b>87</b>	<b>2533</b>	<b>294,69</b>	<b>1493</b>	<b>120</b>	<b>174</b>
<b>Proporção</b>	<b>35,25%</b>	<b>58,94%</b>	<b>2,37%</b>	<b>3,43%</b>	<b>100,00%</b>	<b>14,16%</b>	<b>71,72%</b>	<b>5,76%</b>	<b>8,36%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A faixa horária das 17:00hs apresentou maior volume de veículos no cruzamento, com um total de **295** veículos.

Figura 5-26  
Gráfico Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 5.6. SVVO6- AVENIDA DR. EDUARDO BRANDÃO DE AZEREDO X RUA ZEZECA FRANCO

O Cruzamento SVVO6 foi pesquisado no dia 20 de Outubro de 2016 durante o período das 06:30 às 19:00, com intervalos de 15 minutos. Este cruzamento corresponde a interseção da Avenida Eduardo Brandão de Azeredo com Rua a Zezecca Franco, onde foram pesquisados 11 Movimentos de tráfego. Na figura abaixo está ilustrado o ponto de pesquisa.

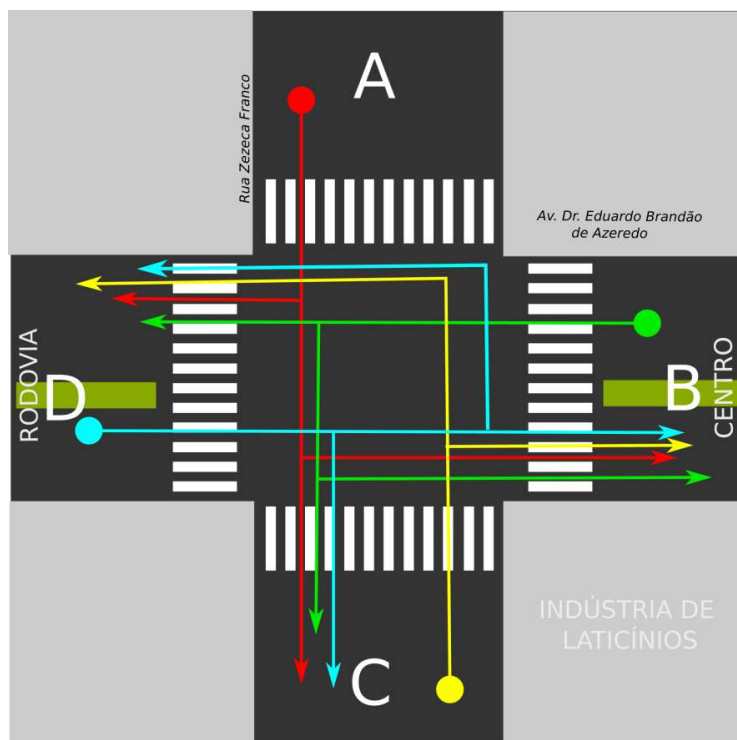
Figura 5-27  
Volumétrica SVVo6- Avenida Dr. Eduardo Brandão de Azeredo x Rua Zezeca Franco .



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Segue abaixo um croqui ilustrativo dos movimentos pesquisados, é válido ressaltar que as indicações de referência "Centro" e "Rodovia" são apenas sentidos de orientação, contidos na cidade, para uma melhor visualização do leitor.

Figura 5-28  
Croqui Volumétrica Avenida Dr. Eduardo Brandão de Azeredo x Rua Zezeca Franco.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.



A Tabela 95, apresenta o total de veículos, a partir dos movimentos de origem e destino, tendo como referência o croqui representado acima.

Tabela 95  
Total de Veículos por Movimento Origem e Destino.

ORIGEM	DESTINO			
	B	C	D	Total
A	482	597	121	1200
B	29	432	1187	1648
C	546	0	6	552
D	1229	28	1	1258
Total	2286	1057	1315	4658

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Abaixo segue a Tabela 96, indicando os possíveis movimentos que um determinado veículo pode realizar, estes foram classificados de 1 a 11, a partir de sua origem e destino nas vias do cruzamento.

Tabela 96  
Movimento Origem e Destino, Volumétrica 6.

Ponto	Movimento	Origem	Destino
SVVo6	1	A	B
SVVo6	3	A	D
SVVo6	4	B	C
SVVo6	5	B	D
SVVo6	6	B	B
SVVo6	7	C	B
SVVo6	8	C	D
SVVo6	9	D	C
SVVo6	10	D	B
SVVo6	11	D	D

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 5.6.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

Tabela 97  
Tabulação por Faixa Horária x Movimento x Tipo de Veículo.

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO													
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
06	Moto	2	4	0	2	6	0	11	0	0	4	0	29
	Carro	10	7	1	8	20	1	18	0	0	26	0	91
	Ônibus	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2
	Caminhão	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3
07	Moto	6	10	2	9	18	0	16	0	0	22	0	83

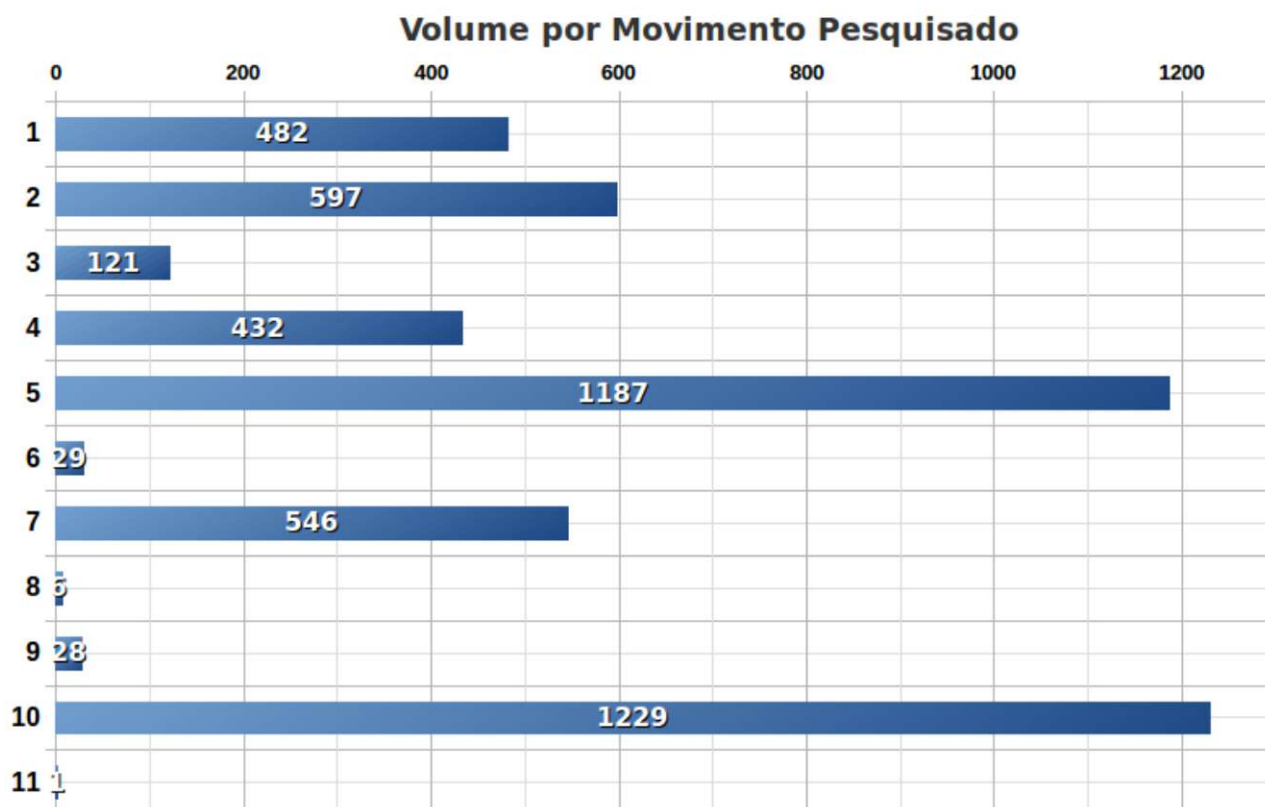
DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO													
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Total
	Carro	22	30	10	17	54	0	32	0	1	70	0	236
	Ônibus	0	2	0	0	6	0	0	0	2	2	0	12
	Caminhão	3	0	0	0	9	0	3	1	0	7	0	23
08	Moto	5	11	2	5	14	0	14	0	0	22	0	73
	Carro	21	25	7	21	59	1	21	0	0	78	0	233
	Ônibus	0	1	1	1	4	0	2	0	0	0	0	9
09	Caminhão	2	0	0	1	10	0	2	0	0	8	0	23
	Moto	1	4	0	1	7	0	1	0	0	2	0	16
	Carro	24	30	3	18	46	2	12	0	5	75	0	215
10	Ônibus	0	1	0	0	2	0	0	0	0	2	0	5
	Caminhão	2	1	0	0	2	0	0	0	0	17	0	22
	Moto	2	8	0	6	13	0	7	0	0	8	0	44
11	Carro	24	34	1	19	64	0	17	0	2	80	1	242
	Ônibus	0	1	0	0	2	0	0	0	0	2	0	5
	Caminhão	0	0	0	0	7	0	0	0	0	8	0	15
12	Moto	12	11	1	8	17	0	9	3	3	10	0	74
	Carro	39	63	2	25	81	0	33	0	3	54	0	300
	Ônibus	0	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0	4
13	Caminhão	2	0	1	2	7	0	2	0	0	19	0	33
	Moto	11	16	5	9	15	0	27	0	3	18	0	104
	Carro	25	40	7	24	83	2	38	0	0	72	0	291
14	Ônibus	0	1	1	1	2	0	0	0	0	2	0	7
	Caminhão	3	1	1	3	8	0	0	0	0	7	0	23
	Moto	19	9	1	4	22	2	16	0	0	25	0	98
15	Carro	38	37	11	24	74	6	24	0	1	64	0	279
	Ônibus	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	3
	Caminhão	4	2	2	1	11	0	1	0	0	11	0	32
16	Moto	11	11	0	9	12	2	11	0	0	13	0	69
	Carro	19	22	4	17	59	2	24	0	1	73	0	221
	Ônibus	0	9	2	0	8	0	1	0	0	1	0	21
17	Caminhão	1	0	0	1	13	0	4	0	0	9	0	28
	Moto	11	9	3	14	17	0	12	0	0	12	0	78
	Carro	27	18	3	25	46	4	13	1	0	58	0	195
18	Ônibus	0	1	0	1	3	0	0	0	0	1	0	6
	Caminhão	4	0	1	2	13	0	1	0	0	9	0	30
	Moto	11	15	4	16	13	1	11	1	0	17	0	89
19	Carro	30	30	7	24	64	2	33	0	0	88	0	278
	Ônibus	1	4	0	0	5	0	4	0	0	6	0	20
	Caminhão	1	1	0	4	6	0	4	0	0	6	0	22
20	Moto	13	17	5	17	22	0	20	0	0	25	0	119
	Carro	34	46	9	35	97	2	31	0	3	68	0	325
	Ônibus	0	0	0	3	6	0	6	0	1	3	0	19
21	Caminhão	2	3	2	2	9	0	3	0	0	6	0	27
	Moto	9	17	6	16	44	2	19	0	0	39	0	152
	Carro	30	44	16	36	73	0	36	0	3	71	0	309
22	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
	Caminhão	0	0	0	1	8	0	4	0	0	6	0	19
	<b>Moto</b>	<b>113</b>	<b>142</b>	<b>29</b>	<b>116</b>	<b>220</b>	<b>7</b>	<b>174</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>217</b>	<b>0</b>	<b>1028</b>
<b>Total</b>	<b>Carro</b>	<b>343</b>	<b>426</b>	<b>81</b>	<b>293</b>	<b>820</b>	<b>22</b>	<b>332</b>	<b>1</b>	<b>19</b>	<b>877</b>	<b>1</b>	<b>3215</b>
	<b>Ônibus</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>115</b>
	<b>Caminhão</b>	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>17</b>	<b>104</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>114</b>	<b>0</b>	<b>300</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.6.2. Volume por Movimento Pesquisado

Na primeira parte da análise identificou-se no cruzamento o número total de automóveis que trafegaram por movimento pesquisado. Destaca-se nesta análise o movimento 10 com maior volume de veículos em comparação com os demais movimentos, com um total de **1.229**, seguido do movimento 5 com um total de **1.187** veículos, como está representado na Figura 5-29.

Figura 5-29  
Gráfico Volume por Movimento Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.6.3. Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo

Na segunda parte da análise identificou-se o volume total por faixa horária e tipo de veículo. Foram contabilizados **4.658** veículos durante o período de pesquisa, sendo que **69%** foram carros e **22%**, motos.

Quando analisado o volume por faixa horária e tipo de veículo, verifica-se que na faixa horária das 18:00hs apresenta o maior volume os veículos do tipo motos, enquanto para carros e ônibus o período de maior volume é das 17:00hs. Os caminhões tiveram dados semelhantes durante todo o período da pesquisa, no entanto, a faixa das 11:00hs apresentou o maior número de veículos deste tipo.

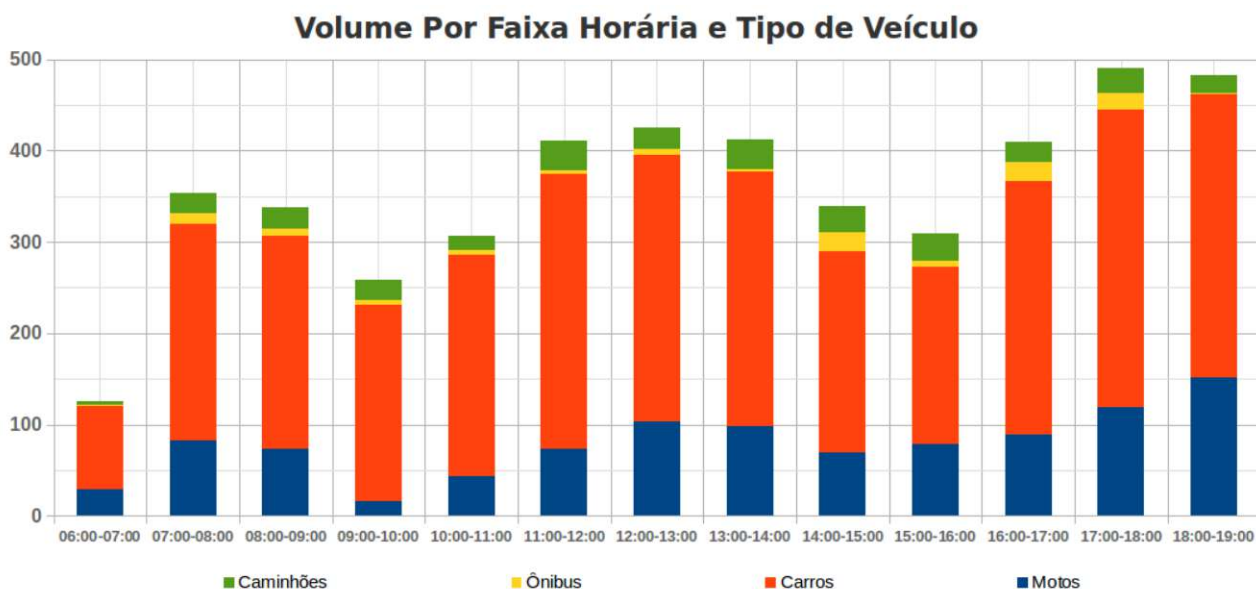
Figura 5-30  
Volume por faixa Horária e Tipo de Veículo.

VOLUME POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO					VOLUME (UVP) POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO				
Período	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões	TOTAL	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões
06:00-07:00	29	91	2	3	125	9,57	91	4	6
07:00-08:00	83	236	12	23	354	27,39	236	24	46
08:00-09:00	73	233	9	23	338	24,09	233	18	46
09:00-10:00	16	215	5	22	258	5,28	215	10	44
10:00-11:00	44	242	5	15	306	14,52	242	10	30
11:00-12:00	74	300	4	33	411	24,42	300	8	66
12:00-13:00	104	291	7	23	425	34,32	291	14	46
13:00-14:00	98	279	3	32	412	32,34	279	6	64
14:00-15:00	69	221	21	28	339	22,77	221	42	56
15:00-16:00	78	195	6	30	309	25,74	195	12	60
16:00-17:00	89	278	20	22	409	29,37	278	40	44
17:00-18:00	119	325	19	27	490	39,27	325	38	54
18:00-19:00	152	309	2	19	482	50,16	309	4	38
<b>TOTAL</b>	<b>1028</b>	<b>3215</b>	<b>115</b>	<b>300</b>	<b>4658</b>	<b>339,24</b>	<b>3215</b>	<b>230</b>	<b>600</b>
<b>Proporção</b>	<b>22,07%</b>	<b>69,02%</b>	<b>2,47%</b>	<b>6,44%</b>	<b>100,00%</b>	<b>7,74%</b>	<b>73,33%</b>	<b>5,25%</b>	<b>13,69%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A faixa horária das 17:00 hs apresentou maior volume de veículos no cruzamento, com um total de **490** veículos.

Figura 5-31  
Gráfico Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 5.7. SVVo7 - AVENIDA MINAS GERAIS X RUA CANAL

O Cruzamento SVVo7 foi pesquisado no dia 20 de Outubro de 2016 durante o período das 06:30hs às 19:00hs, com intervalos de 15 minutos. Este cruzamento corresponde a interseção da Avenida Minas Gerais com a Rua Canal, onde foram pesquisados 12 Movimentos de tráfego. Na Figura 5-32, está ilustrado o ponto de pesquisa.

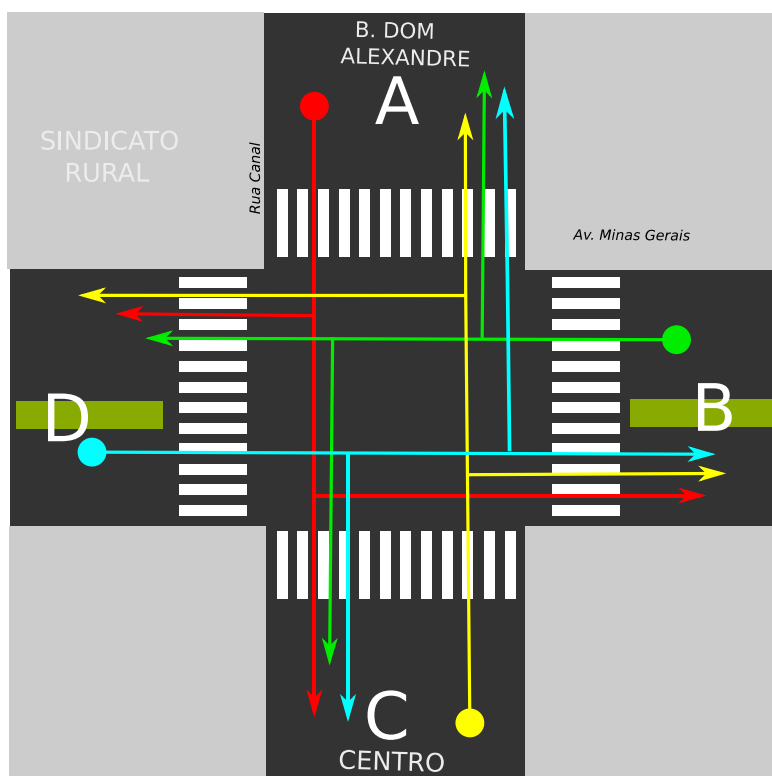
Figura 5-32  
Volumétrica SSVo7- Avenida Minas Gerais x Rua Canal.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Segue abaixo um croqui ilustrativo dos movimentos pesquisados, é válido ressaltar que as indicações de referência "Centro" e "Bairro Dom Alexandre" são apenas sentidos de orientação, contidos na cidade, para uma melhor visualização do leitor.

Figura 5-33  
Croqui Volumétrica Avenida Minas Gerais x Rua Canal.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

A Tabela 98, apresenta o total de veículos, a partir dos movimentos de origem e destino, tendo como referência o croqui representado acima.

Tabela 98  
Total de Veículos por Movimento Origem e Destino.

ORIGEM	DESTINO				
	A	B	C	D	Total
A	0	104	748	9	861
B	191	0	31	34	256
C	1058	43	0	27	1128
D	16	56	62	0	134
Total	1265	203	841	70	2379

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Abaixo segue a Tabela 99 indicando os possíveis movimentos que um determinado veículo pode realizar, estes foram classificados de 1 a 12, a partir de sua origem e destino nas vias do cruzamento.

Tabela 99  
Movimento por Origem e Destino, Volumétrica 7.

Ponto	Movimento	Origem	Destino
SVVo7	1	A	B
SVVo7	2	A	C
SVVo7	3	A	D
SVVo7	4	B	A
SVVo7	5	B	C
SVVo7	6	B	D
SVVo7	7	C	A
SVVo7	8	C	B
SVVo7	9	C	D
SVVo7	10	D	A
SVVo7	11	D	B
SVVo7	12	D	C

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### 5.7.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

Tabela 100  
Tabulação por Faixa Horária x Movimento x Tipo de Veículo.

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO														
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO												Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
06	Moto	2	4	0	3	0	1	4	0	0	0	2	1	17
	Carro	1	12	0	3	0	0	31	0	0	0	1	2	50
	Ônibus	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
07	Moto	4	18	0	1	0	2	12	0	1	0	0	2	40
	Carro	3	12	0	5	1	3	27	0	0	1	2	4	58
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	4
	Caminhão	0	3	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	7
08	Moto	2	15	0	2	0	1	13	0	1	1	1	1	37

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO														
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO												Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
	Carro	6	23	0	4	2	1	33	4	2	0	4	5	84
	Ônibus	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	6
	Caminhão	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	4
09	Moto	2	3	0	1	0	0	10	1	1	0	0	0	18
	Carro	4	20	0	6	0	2	36	0	0	1	1	0	70
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	1	0	1	0	0	3	1	0	0	1	0	7
10	Moto	3	7	0	5	0	0	16	0	0	0	0	1	32
	Carro	2	38	0	10	1	3	56	3	0	2	1	0	116
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	2	0	2	0	1	1	0	0	1	2	0	9
11	Moto	1	17	0	5	1	0	28	0	0	0	0	2	54
	Carro	7	54	1	17	1	4	68	1	1	2	4	4	164
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
	Caminhão	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2
12	Moto	5	16	1	6	1	0	15	0	0	1	0	0	45
	Carro	3	36	1	11	1	2	54	3	3	0	4	7	125
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	1	0	0	0	0	5	1	1	0	0	0	8
13	Moto	2	23	1	5	1	0	26	2	0	2	1	0	63
	Carro	3	44	3	7	7	2	57	3	3	0	7	5	141
	Ônibus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	Caminhão	0	3	0	2	0	0	5	0	1	0	0	1	12
14	Moto	2	39	0	4	0	0	29	0	1	0	0	1	76
	Carro	4	39	0	3	0	1	58	7	2	1	0	2	117
	Ônibus	0	1	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	15
	Caminhão	0	8	0	1	0	0	7	0	0	0	0	0	16
15	Moto	9	33	1	6	1	1	33	3	0	0	1	0	88
	Carro	7	36	0	10	2	1	58	2	0	0	7	4	127
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	4	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	9
16	Moto	7	35	0	8	0	2	39	1	1	0	1	2	96
	Carro	3	42	1	6	3	2	49	4	4	1	1	3	119
	Ônibus	0	1	0	0	0	0	8	0	0	0	0	3	12
	Caminhão	0	7	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	8
17	Moto	4	41	0	8	1	0	42	0	0	0	3	1	100
	Carro	4	36	0	16	4	3	81	4	2	1	3	4	158
	Ônibus	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	4
	Caminhão	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	4
18	Moto	3	30	0	17	1	0	28	0	0	0	1	3	83
	Carro	8	34	0	14	3	1	77	0	2	0	7	4	150
	Ônibus	1	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	6
	Caminhão	0	2	0	1	0	0	4	1	0	0	0	0	8
Total	Moto	46	281	3	71	6	7	295	7	5	4	10	14	749
	Carro	55	426	6	112	25	25	685	31	19	9	42	44	1479
	Ônibus	3	8	0	0	0	0	39	0	1	1	0	3	55
	Caminhão	0	33	0	8	0	2	39	5	2	2	4	1	96

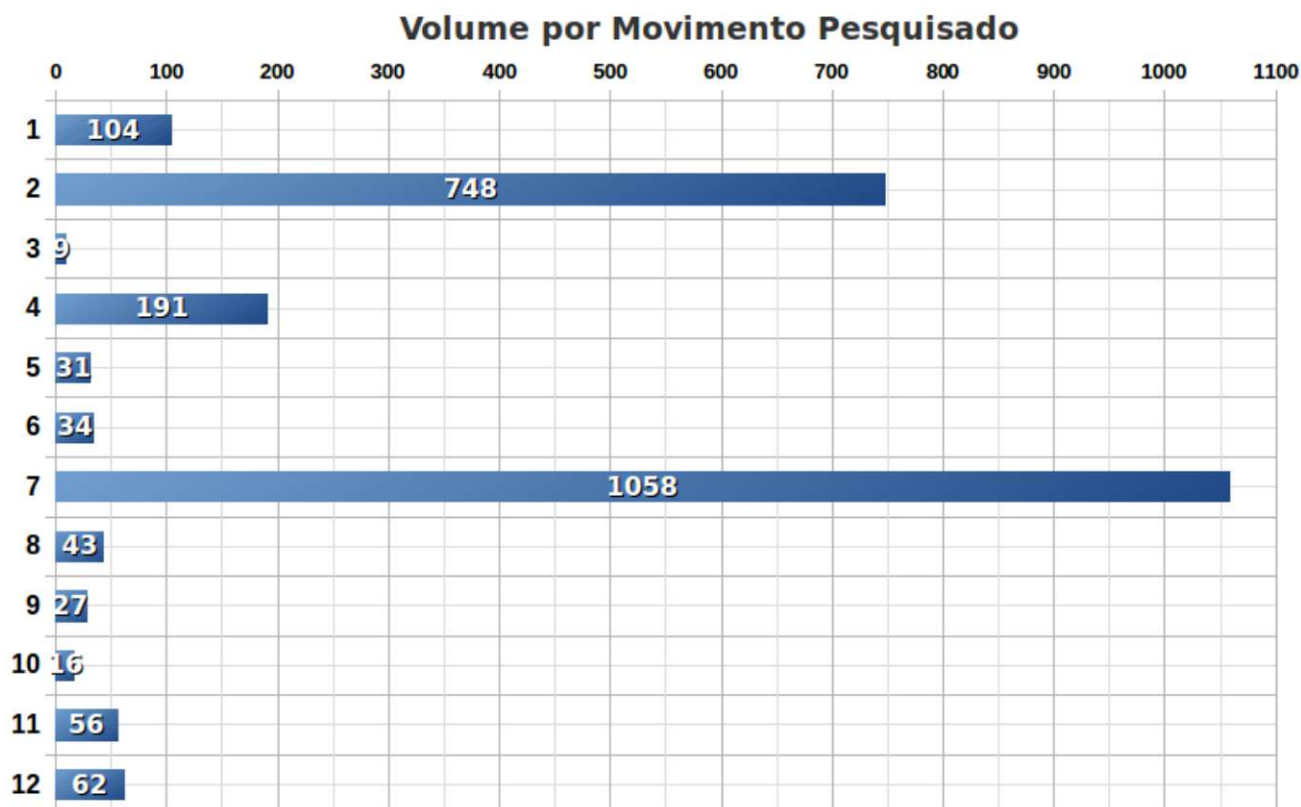
Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



### 5.7.2. Volume por Movimento Pesquisado

Na primeira parte da análise identificou-se no cruzamento o número total de automóveis que trafegaram por movimento pesquisado. Destaca-se nesta análise o movimento 7 com maior volume de veículos em comparação com os demais movimentos, com um total de **1.058**, como está representado na Figura 3-34 .

Figura 5-34  
 Gráfico Volume por Movimento Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.7.3. Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo

Na segunda parte da análise, identificou-se o volume total por faixa horária e tipo de veículo. Foram contabilizados **2.379** veículos durante o período de pesquisa, sendo que **62,1%** foram carros e **31,4%**, motos.

Na Figura 5-35, está caracterizado o maior volume por faixa horária e por tipo de veículos. Destaca-se a faixa horária das 17:00hs por apresentar o maior volume de motos; os carros tiveram maior volume na faixa horária das 11:00hs, enquanto os ônibus e caminhões registraram maior volume na faixa horária das 14:00hs.



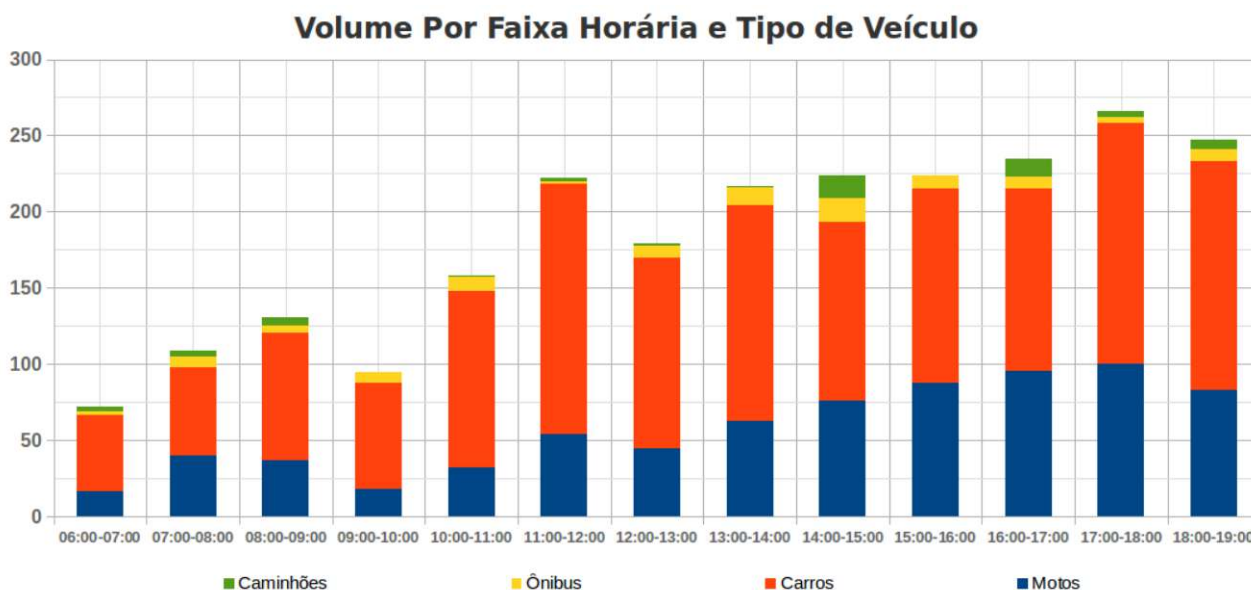
Figura 5-35  
Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.

VOLUME POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO						VOLUME (UVP) POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO			
Período	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões	TOTAL	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões
06:00-07:00	17	50	2	3	72	5,61	50	4	6
07:00-08:00	40	58	7	4	109	13,2	58	14	8
08:00-09:00	37	84	4	6	131	12,21	84	8	12
09:00-10:00	18	70	7	0	95	5,94	70	14	0
10:00-11:00	32	116	9	1	158	10,56	116	18	2
11:00-12:00	54	164	2	2	222	17,82	164	4	4
12:00-13:00	45	125	8	1	179	14,85	125	16	2
13:00-14:00	63	141	12	1	217	20,79	141	24	2
14:00-15:00	76	117	16	15	224	25,08	117	32	30
15:00-16:00	88	127	9	0	224	29,04	127	18	0
16:00-17:00	96	119	8	12	235	31,68	119	16	24
17:00-18:00	100	158	4	4	266	33	158	8	8
18:00-19:00	83	150	8	6	247	27,39	150	16	12
<b>TOTAL</b>	<b>749</b>	<b>1479</b>	<b>96</b>	<b>55</b>	<b>2379</b>	<b>247,17</b>	<b>1479</b>	<b>192</b>	<b>110</b>
Proporção	31,48%	62,17%	4,04%	2,31%	100,00%	12,19%	72,92%	9,47%	5,42%

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A faixa horária das 17:00hs apresentou maior volume de veículos no cruzamento, com um total de **266** veículos.

Figura 5-36  
Gráfico Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 5.8. SVV08-RUA MANOEL ALEXANDRE X RUA JOÃO QUIRINO DE SOUZA

O Cruzamento SVV08 foi pesquisado no dia 19 de Outubro de 2016 durante o período das 06:30hs às 19:00hs, com intervalos de 15 minutos. Este cruzamento corresponde a interseção da Rua Manoel Alexandre com a Rua João Quirino de Souza, onde foram pesquisados 6 Movimentos de tráfego. Na Figura 5-37, está ilustrado o ponto de pesquisa e logo a seguir o croqui de campo utilizado.

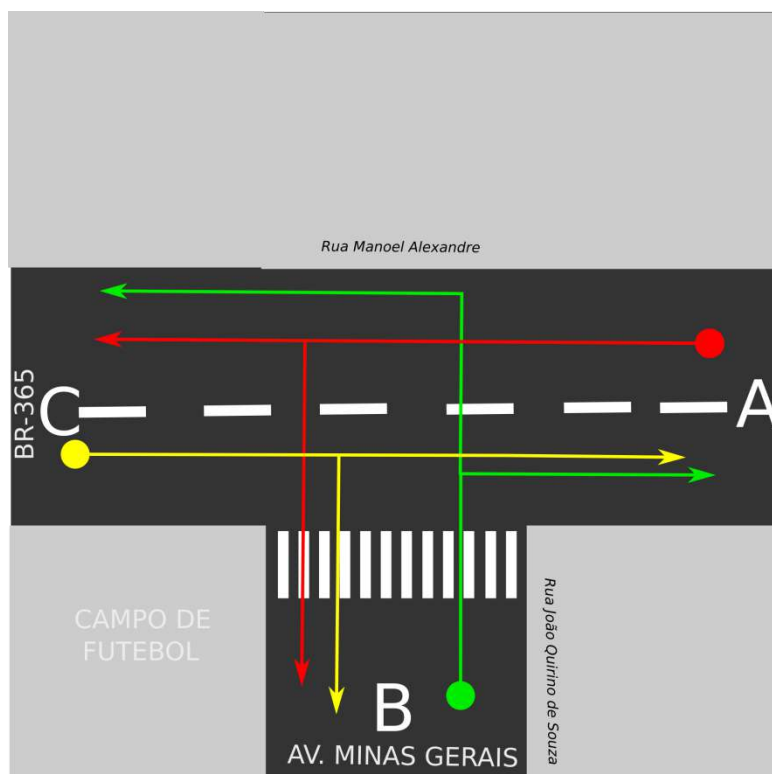
Figura 5-37  
Volumétrica SVVo8- Rua Manoel Alexandre x Rua Quirino de Souza.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Segue abaixo um croqui ilustrativo dos movimentos pesquisados, é válido ressaltar que as indicações de referência "BR-365" e "Avenida Minas Gerais" são apenas sentidos de orientação, contidos na cidade, para uma melhor visualização do leitor.

Figura 5-38  
Croqui Volumétrica Rua Manoel Alexandre x Rua João Quirino de Souza.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

A Tabela 101, apresenta o total de veículos, a partir dos movimentos de origem e destino, tendo como referência o croqui representado acima.

Tabela 101  
Total de Veículos por Movimento Origem e Destino.

ORIGEM	DESTINO			
	A	B	C	Total
A	0	33	116	149
B	28	0	25	53
C	108	0	0	108
Total	136	33	141	310

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Abaixo segue a Tabela 102, indicando os possíveis movimentos que um determinado veículo pode realizar, estes foram classificados de 1 a 6, a partir de sua origem e destino nas vias do cruzamento.

Tabela 102  
Movimento Origem e Destino, Volumétrica 8.

Ponto	Movimento	Origem	Destino
SVVo8	1	A	C
SVVo8	2	A	B
SVVo8	3	B	A
SVVo8	4	B	C
SVVo8	5	C	A
SVVo8	6	C	B

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.8.1. Tabulação

Segue abaixo a descrição dos dados obtidos através das pesquisas realizadas.

Tabela 103  
Tabulação por Faixa Horária x Movimento x Tipo de Veículo.

DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO								
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO						Total
		1	2	3	4	5	6	
06	Moto	1	0	0	0	1	0	2
	Carro	2	0	0	1	2	0	5
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	2	0	0	0	1	0	3
07	Moto	2	0	0	0	2	0	4
	Carro	3	1	1	1	3	1	10
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	4	0	0	0	1	0	5
08	Moto	3	0	1	3	1	0	8
	Carro	4	4	2	0	2	0	12
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	1	0	0	1	3	0	5
09	Moto	3	0	0	0	1	1	5
	Carro	3	4	4	0	7	0	18
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	3	0	0	0	5	0	8
10	Moto	0	2	1	0	0	1	4
	Carro	1	0	1	1	6	1	10

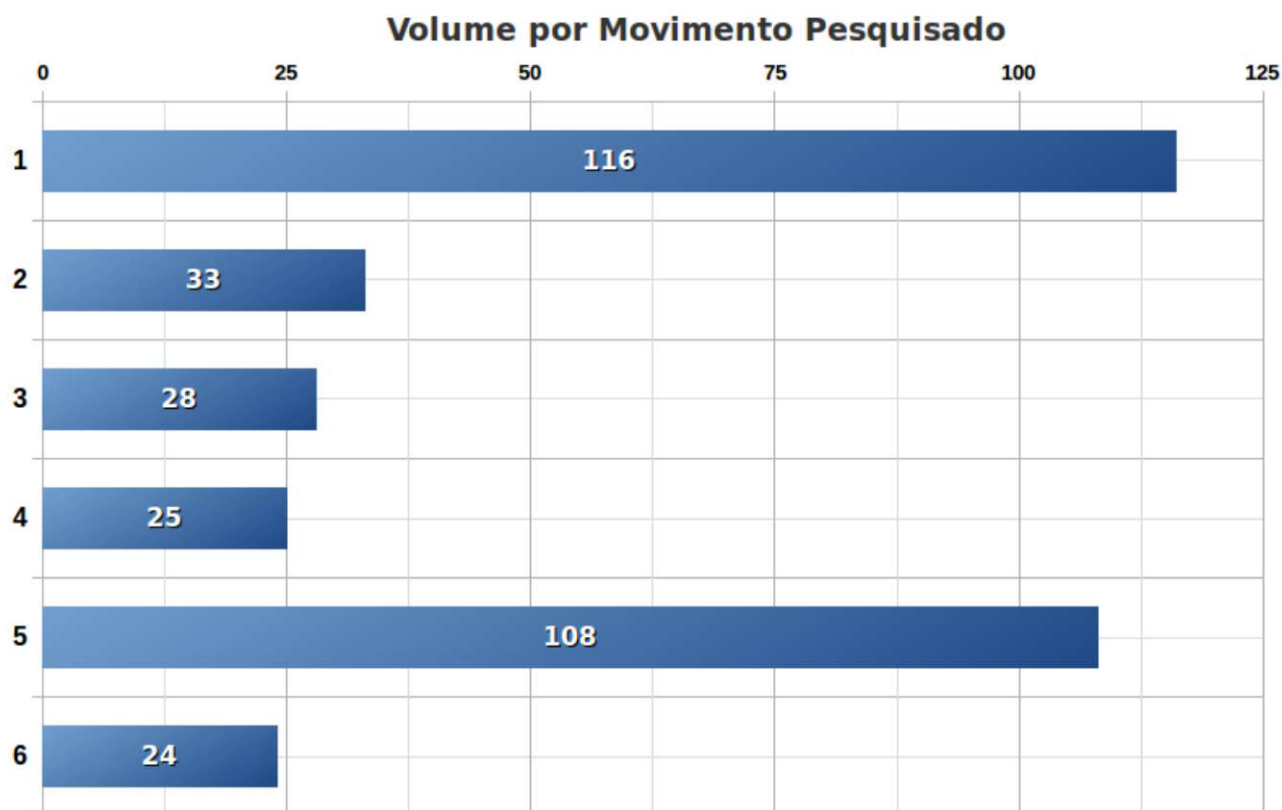
DIGITAÇÃO POR FAIXA HORÁRIA x MOVIMENTO x TIPO DE VEÍCULO								
Faixa Horária	Tipo Veículo	MOVIMENTO						
		1	2	3	4	5	6	Total
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	2	0	1	0	3	0	6
11	Moto	0	0	0	0	1	0	1
	Carro	4	1	3	0	5	0	13
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	1	0	0	0	0	0	1
	Moto	2	0	0	2	2	0	6
12	Carro	4	0	0	0	6	1	11
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	2	0	0	0	0	0	2
	Moto	1	4	1	0	1	1	8
13	Carro	5	0	0	0	5	1	11
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	8	2	3	0	4	1	18
	Moto	0	0	1	1	2	0	4
14	Carro	4	0	1	1	3	3	12
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	4	0	1	0	3	0	8
	Moto	1	6	0	0	1	0	8
15	Carro	7	0	2	1	4	0	14
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	4	0	0	1	0	0	5
	Moto	1	2	1	3	6	3	16
16	Carro	10	0	0	4	5	3	22
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	7	0	0	1	5	1	14
	Moto	1	3	1	0	1	0	6
17	Carro	10	1	1	2	6	4	24
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	4	0	0	0	2	0	6
	Moto	0	2	2	0	3	2	9
18	Carro	2	1	0	2	3	0	8
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	0	0	0	0	2	0	2
	Moto	15	19	8	9	22	8	81
Total	Carro	59	12	15	13	57	14	170
	Ônibus	0	0	0	0	0	0	0
	Caminhão	42	2	5	3	29	2	83

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.8.2. Volume por Movimento Pesquisado

Na primeira parte da análise identificou-se no cruzamento o número total de automóveis que trafegaram por movimento pesquisado. Destaca-se nesta análise o movimento 1 com maior volume de veículos em comparação com os demais movimentos, com um total de **116**, como está representado na Figura 5-39.

Figura 5-39  
Gráfico Volume por Movimento Pesquisado.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 5.8.3. Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo

Na segunda parte da análise, identificou-se o volume total por faixa horária e tipo de veículo. Foram contabilizados **334** veículos durante o período de pesquisa, sendo que **50,9%** foram carros e **24,4%**, motos.

Na Figura 5-40, está caracterizado o maior volume por faixa horária e por tipo de veículos. Destaca-se a faixa horária das 16:00hs por apresentar o maior volume de motos; enquanto os carros tiveram maior volume na faixa horária das 17:00hs. Os caminhões apresentaram aumento na faixa horária das 13:00hs. Não teve nenhum registro dos veículos do tipo ônibus durante o período de pesquisa.

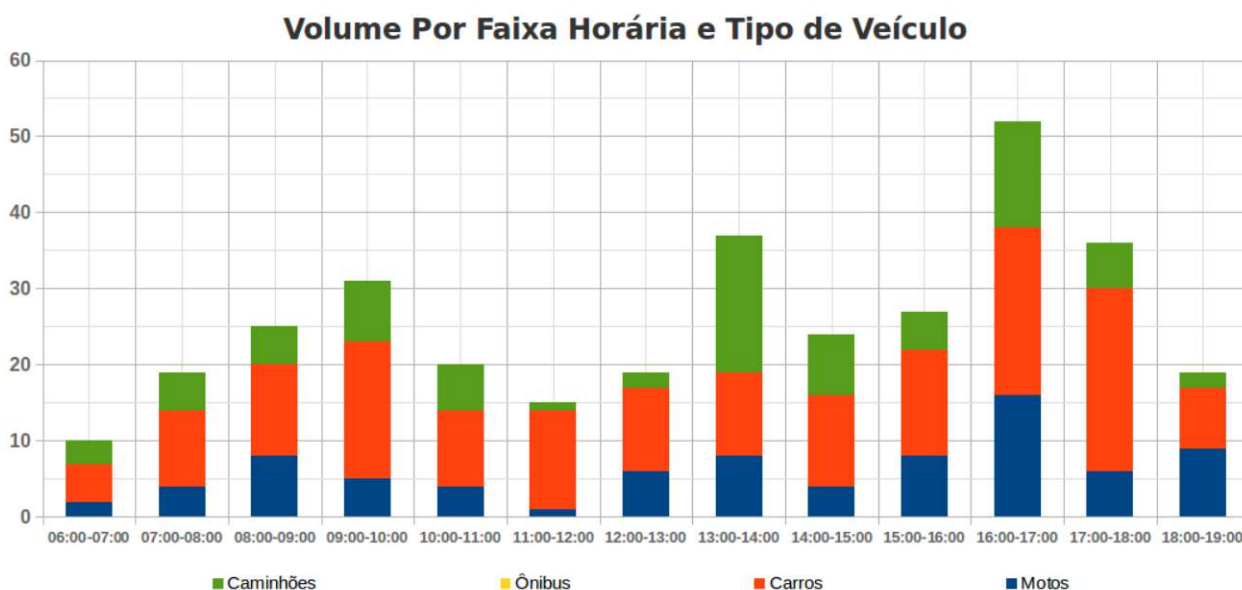
Figura 5-40  
Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.

VOLUME POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO					VOLUME (UVP) POR FAIXA HORÁRIA E TIPO DE VEÍCULO				
Período	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões	TOTAL	Motos	Carros	Ônibus	Caminhões
06:00-07:00	2	5	0	3	10	0,66	5	0	6
07:00-08:00	4	10	0	5	19	1,32	10	0	10
08:00-09:00	8	12	0	5	25	2,64	12	0	10
09:00-10:00	5	18	0	8	31	1,65	18	0	16
10:00-11:00	4	10	0	6	20	1,32	10	0	12
11:00-12:00	1	13	0	1	15	0,33	13	0	2
12:00-13:00	6	11	0	2	19	1,98	11	0	4
13:00-14:00	8	11	0	18	37	2,64	11	0	36
14:00-15:00	4	12	0	8	24	1,32	12	0	16
15:00-16:00	8	14	0	5	27	2,64	14	0	10
16:00-17:00	16	22	0	14	52	5,28	22	0	28
17:00-18:00	6	24	0	6	36	1,98	24	0	12
18:00-19:00	9	8	0	2	19	2,97	8	0	4
<b>TOTAL</b>	<b>81</b>	<b>170</b>	<b>0</b>	<b>83</b>	<b>334</b>	<b>26,73</b>	<b>170</b>	<b>0</b>	<b>166</b>
<b>Proporção</b>	<b>24,25%</b>	<b>50,90%</b>	<b>0,00%</b>	<b>24,85%</b>	<b>100,00%</b>	<b>7,37%</b>	<b>46,87%</b>	<b>0,00%</b>	<b>45,76%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A faixa horária das 16:00hs apresentou maior volume de veículos no cruzamento, com um total de **52** veículos.

Figura 5-41  
Gráfico Volume por Faixa Horária e Tipo de Veículo.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As pesquisas para o Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória – MG foram realizadas com pesquisadores locais, que foram treinados e ficaram por um período de duas semanas participando deste projeto tão importante para o município.

Os levantamentos, com alto nível de detalhe, irão auxiliar a equipe de desenvolvimento do Plano e a equipe do órgão gestor local na tomada de decisões para os aspectos de mobilidade urbana do município.



## Pesquisadores Santa Vitória - MG

Alex Marçal Guedes

Daniela Cristina Freitas

Dorneles Barbosa de Oliveira

Evellyn Rodrigues Souza

Halex Vitor Sampaio Freitas

Julcinahya Martins Pereira

Kelen Costa Santos

Kelvin Costas Santos

Maria Ivone Paulino da Silva

Marly Teodoro Ferreira

Matheus Henrique Silva Batista

Priscila Silva Santos

Rafael Araujo Moraes

Rosemir Pereira da Silva

Samila Generoso da Silva

Saulo Generoso da Silva

Thales Henrique dos Santos

Thauainy Teodoro Silva

Washington Vinicius Gonçalves Silva

Murilo Henrique

Tatyelle Cardoso Dutra

Ana Carolina de Jesus Soares







[www.plamu.com.br](http://www.plamu.com.br)

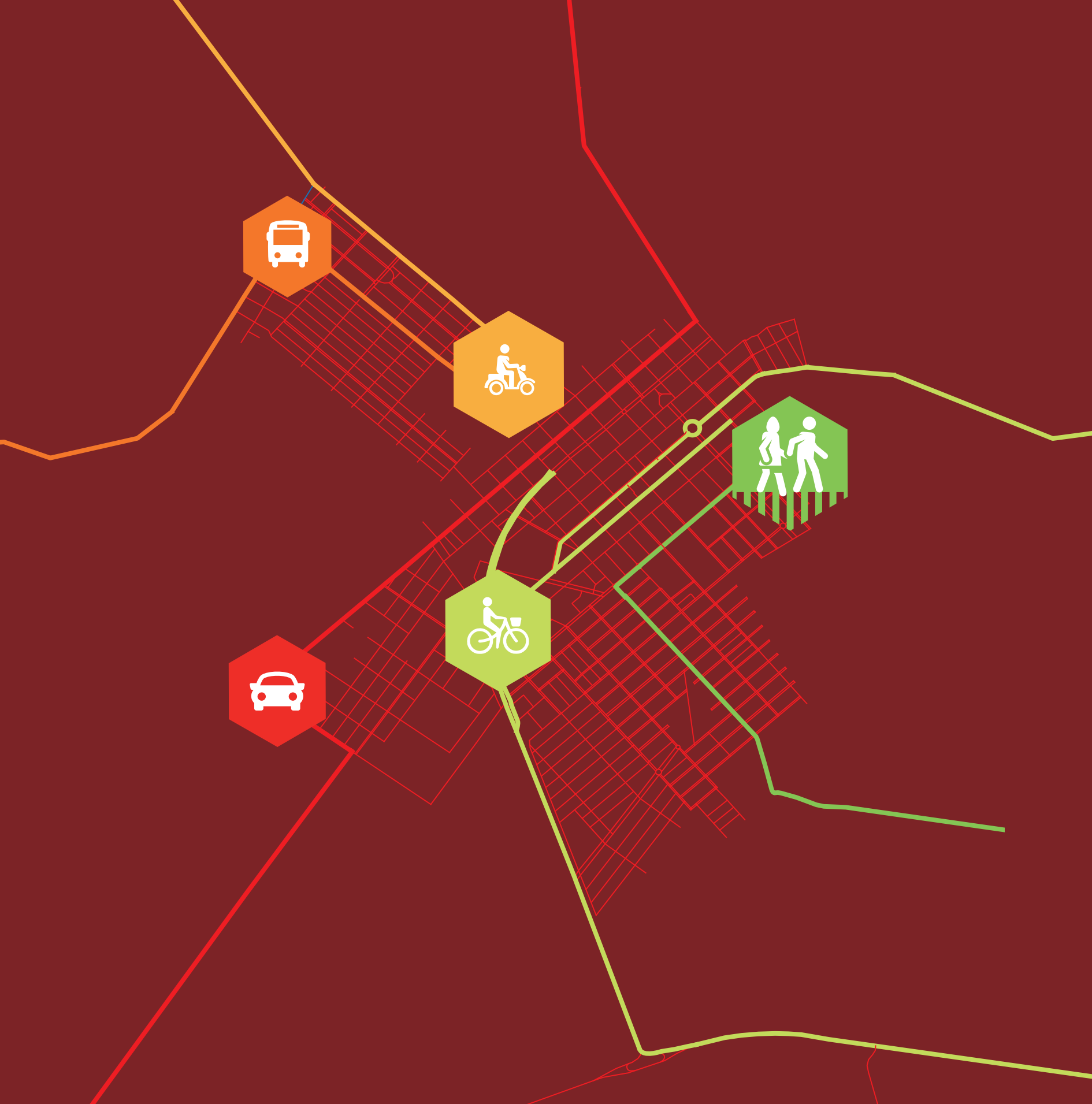
Consórcio Público Intermunicipal de  
Desenvolvimento Sustentável do  
Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

**CIDES**



**UFU**

**sigma**  
geo sistemas



**PLAMU**  
PLANO DE MOBILIDADE URBANA

SANTA VITÓRIA • MG

## ANEXO 2 RELATÓRIO DE COMUNICAÇÃO

## **INSTITUIÇÕES PARTICIPANTES DO PROJETO**

Prefeitura Municipal de Santa Vitória - MG

### **INSTITUIÇÃO FOMENTADORA**

Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba - CIDES

### **INSTITUIÇÃO CONTRATANTE**

Fundação de Ensino e Pesquisa de Uberaba - FUNEPU

### **COORDENAÇÃO GERAL**

Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM

### **EXECUÇÃO**

Sigma Geo Sistemas

Universidade Federal de Uberlândia - UFU

Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM

### **COOPERAÇÃO TÉCNICA**

Instituto de Geografia - UFU

Instituto de Geografia - UFTM



Consórcio Público Intermunicipal de  
Desenvolvimento Sustentável do  
Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

**CIDES**



## **Gestão Municipal 2013-2016**

### **Prefeito Municipal**

Genésio Franco de Moraes Neto

### **Vice-Prefeito**

Weliton Ferreira Lima

### **Presidente da Câmara**

João Valcy de Medeiros

### **Sec. Mun. Governo**

Aramis Pedro de Oliveira

### **Sec. Mun. Fazenda**

Esio Paranaíba Júnior

### **Sec. Mun. Social**

Cristina Oliveira Villela

### **Sec. Mun. Saúde**

Sandra Aparecida. Barbosa Fernandes

### **Sec. Mun. Inf. Serviços Urbanos**

Jarbas Casteziano de Freitas

### **Sec. Mun. Educação e Cultura**

Carla Cristina Soares de Almeida Lima

### **Sec. Mun. Agricultura Meio Ambiente**

Arnaldo Marques Ferreira

### **Procuradoria Geral do Município**

Paulo Antônio do Prado

### **Controladoria Geral**

Elissandra Suassuna Silva

### **Diretor da COPASA**

Salmo José Neto

## **Gestão Municipal 2017-2020**

### **Prefeito**

Ispere Salim Curi

### **Vice-prefeito**

Renato José de Paula

### **Procuradoria Geral do Município**

Márcio Quirino de Souza

### **Secretaria Municipal de Governo**

Carlos César de Queiroz

### **Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Serviços Urbanos**

Renato José de Paula

### **Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento**

Fábio Macedo Benício de Paiva

### **Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos**

Fernando Bonito

### **Secretaria Municipal de Educação e Cultura**

Francisca Vânia de Oliveira Silva

### **Secretaria Municipal de Esporte e Lazer**

Moussa El Bayeh Filho

### **Secretaria Municipal de Saúde**

Geraldo Xavier Rocha Júnior

### **Secretaria Municipal de Infraestrutura, Estradas e Serviços Rurais**

Júnior Sebastião de Souza

### **Secretaria Municipal de Agropecuária e Meio Ambiente**

Roberval Domingues Pereira

### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social**

Mariza Faria Queiroz Curi

### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico**

João Batista de Medeiros

### **Secretaria Municipal de Agricultura e Pesca**

Maurício Lorena

## GESTÃO CIDES

### Gestão 2016

#### Presidente

Reinaldo Assunção Tannús (Prefeito de Campina Verde - MG)

#### Vice- presidente

Luiz Pedro Correa (Prefeito de Ituiutaba - MG)

#### Secretária Executiva

Ecione Cristina Marins Pedrosa

### Gestão 2017

#### Presidente

Fradique Gurita da Silva (Prefeito de Campina Verde - MG)

#### Vice- presidente

Fued José Dib (Prefeito de Ituiutaba - MG)

#### Secretária Executiva

Ecione Cristina Marins Pedrosa

## EQUIPE TÉCNICA

#### Consultora

Prof. (a) Dr. Denise Labrea Ferreira -UFU

#### Coordenador

Prof. Dr. Carlos Alberto Araújo - UFTM

#### Estagiários

Alison Henrique Pereira - UFTM

Fander de Oliveira Silva - UFU

Felipe Lehnenn Osório - UFU

Fernando Fachinelli R. de Oliveira -UFTM

Frederico Martins Motta - UFTM

Hygor Evangelista Siqueira - UFTM

Moizes Rodrigues da Silva - UFTM

Nathalia Barbosa Vianna - UFTM

Priscila Yoshida - UFTM

#### Empresa de Consultoria – SIGMA GEO SISTEMAS

#### Consultor

Gustavo Eugênio de Freitas Faria

#### Técnicos

Alessiane Silva Justino

Diego Teixeira e Silva

Lilian Fernanda

George Rodrigues da Cunha Silva

Paulo Vitor Batista Salgado

Sérgio Elias Nasser Jorge

Rosielli Araújo

Miguel Domingos Neto

## CONSTRUÇÃO COMPARTILHADA – PARTICIPANTES

### Equipe Local

**Irenilda Conceição de Lima**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Jarbas Casteziano**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**José Areston**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Pablo Simonini Faria**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdir do Carmo**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdo Pereira de Almeida**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wander José dos Santos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wilian Santos Vasconcelos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

### Equipe de Acompanhamento

**Clóvis Batista Gonçalves**, Associação Comercial e Industrial de Santa Vitória.

**Leandro Fagundes Silva**, Vereador.

**Nehie Ferreira Elbayeh Franco**, Vereadora.

**Oraildes Moura dos Santos**, Conselho Tutelar.

**Roberto Silva**, Polícia Militar.



## APRESENTAÇÃO

O Plano de Comunicação é uma das ferramentas base para a construção compartilhada do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória, é nele que se estabelece qual o caminho que a participação da sociedade irá percorrer. O seu objetivo principal é possibilitar e oferecer oportunidades da comunidade participar efetivamente das discussões e ações que são importantes para a melhoria de vida das pessoas nos seus deslocamentos diários ou até mesmo eventuais na sua cidade. Desta forma, este documento apresenta a programação e comunicação de como ocorreu a realização das ações em que a comunidade participou nas etapas de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, demonstrando a participação da comunidade no plano.



## SUMÁRIO

<b>1. O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA VITÓRIA.....</b>	<b>8</b>
<b>2. ESTRUTURA DO PLANO DE COMUNICAÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>3. O PLANO DE COMUNICAÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>3.1. Reuniões de Construção Coletiva .....</b>	<b>11</b>
3.1.1. 1ª Reunião: Apresentação AMVAP – 15 de abril de 2016 .....	12
3.1.2. 2ª Reunião: 1ª Visita Técnica - 05 de maio de 2016 .....	27
3.1.3. 3ª Reunião: 2ª Visita Técnica - 10 de junho de 2016 .....	39
3.1.4. 4ª Reunião: 3ª Visita Técnica - 5 de agosto de 2016 .....	50
3.1.5. 5ª Reunião: 4ª Visita Técnica - 6 de outubro de 2016.....	61
3.1.6. 6ª Reunião: 5ª Visita Técnica - 11 de novembro de 2016.....	71
3.1.7. 7ª Reunião: 6ª Visita Técnica –22 de novembro de 2016 .....	80
<b>4. WORKSHOPS TÉCNICOS.....</b>	<b>89</b>
4.1. Workshops Técnicos – 10 de junho de 2016 .....	89
4.2. 2º Workshop Técnico – 5 de Agosto de 2016 .....	92
<b>5. CONSULTAS PÚBLICAS .....</b>	<b>95</b>
<b>6. CANAIS DE COMUNICAÇÃO DIRETA.....</b>	<b>101</b>
<b>7. EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE.....</b>	<b>102</b>
<b>8. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS.....</b>	<b>105</b>
8.1. 1ª Audiência – Santa Vitória.....	108
8.2. 2ª Audiência – Santa Vitória.....	111
<b>9. DIVULGAÇÃO .....</b>	<b>114</b>

## 1. O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA VITÓRIA

O Plano de Mobilidade Urbana compreende a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida pela Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades em 2004. Ele surge como novo instrumento de Gestão Urbana, estabelecidos pela Lei nº12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Desta forma, a cidade de Santa Vitória – MG, com uma população de 18.138 habitantes (IBGE, Censo 2010) exige que o município busque alternativas para solucionar questões que surgem na contramão do aumento populacional e da expansão urbana, como é o caso da imobilidade urbana. É pensando nisso que a Prefeitura, através do Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (CIDES) da Associação dos Municípios da Microrregião do Vale do Paranaíba (AMVAP) encomendou o Plano de Mobilidade Urbana, que em parceria com a Universidade Federal do Triângulo Mineiro (UFTM) e Universidade Federal de Uberlândia (UFU) idealizou e realizou este trabalho, que é fruto da construção compartilhada das equipes:

- **Equipe Técnico-Científica**

**Alessiane Silva Justino**, Pós-graduanda em Arquitetura e Urbanismo - UFU.  
alessiane.geoufu@yahoo.com.br

**Alison Henrique Pereira**, Graduando em Geografia - UFTM. alisonuftm@live.com

**Carlos Alberto Araújo Campos**, Prof. Dr. em Geografia e Coordenador – UFTM.  
carloscampo@geografia.uftm.edu.br

**Denise Labrea Ferreira**, Consultora e Profª. Drª. em Geografia – UFU. denilabrea@yahoo.com.br

**Fabício Aníbal Corradini**, Consultor e Prof. Dr. em Geografia – UFTM. fabricio@geografia.uftm.edu.br

**Fander de Oliveira Silva**, Pós-graduando em Geografia - UFU. fanderoliveira@hotmail.com

**Felipe Lehnenn Osorio**, Graduando em Geografia - UFU. felipeosorio@gmail.com

**Fernando Fachinelli R. de Oliveira**, Graduando em Geografia – UFTM.  
fernandofachinelli@hotmail.com

**Frederico Martins Motta**, Graduando em Geografia - UFTM. fredericommotta@gmail.com

**Higor Evangelista Siqueira**, Graduando em Geografia - UFTM. higosiqueira@yahoo.com.br

**Moizes Rodrigues da Silva**, Graduando em Geografia - UFTM. moizes.rodrigues@hotmail.com

**Nathalia Barbosa Vianna**, Graduando em Geografia - UFTM. nathaliavianna.uftm@hotmail.com

**Priscila Yoshida**, Graduando em Geografia - UFTM.  
yoshidapri@hotmail.com

- **Equipe Local**

**Irenilda Conceição de Lima**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Jarbas Casteziano**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**José Areston**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Pablo Simonini Faria**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdir do Carmo**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdo Pereira de Almeida**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wander José dos Santos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wilian Santos Vasconcelos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

- **Equipe de Acompanhamento**

**Clóvis Batista Gonçalves**, Associação Comercial e Industrial de Santa Vitória.

**Leandro Fagundes Silva**, Vereador.

**Nehie Ferreira Elbayeh Franco**, Vereadora.

**Oraildes Moura dos Santos**, Conselho Tutelar.

**Roberto Silva**, Polícia Militar.

A gestão participativa e democrática, prevista no Estatuto da Cidade – art. 2º, II –, assegura a participação da população nas discussões e debates sobre o futuro da cidade, de modo que os cidadãos possam manifestar sua opinião, influenciando, assim, no destino da cidade para o bem da coletividade. O processo participativo para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória, vem orientado através deste Plano de Comunicação, de acordo com o Art. 15, no Capítulo III, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

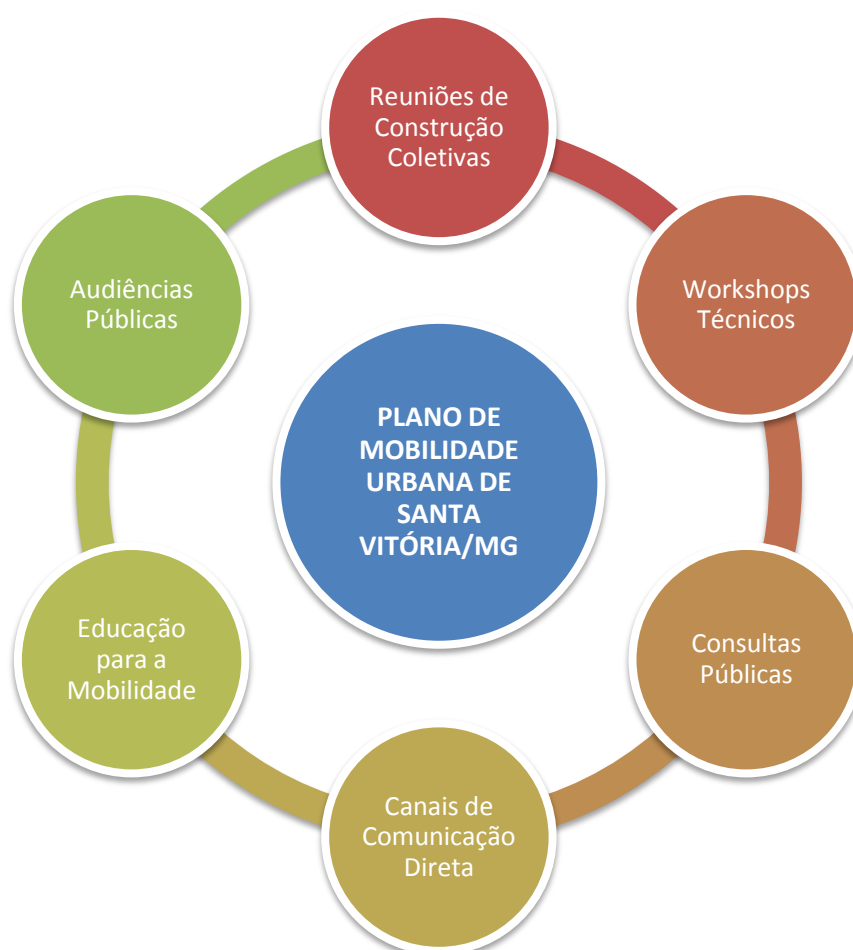
Com esse fim é que os processos para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória têm de prever métodos e passos que todos os cidadãos compreendam com clareza, de modo a garantir, de fato, que os diferentes segmentos da sociedade participem nas atividades de planejar e gerir as políticas urbanas e territoriais. Para isso, são fundamentais, devendo ser a sociedade mobilizada para esse processo, a divulgação e publicidade adequadas e respeito aos processos do Plano.

## 2. ESTRUTURA DO PLANO DE COMUNICAÇÃO

O presente Plano de Comunicação utilizará as ferramentas descritas abaixo no decorrer do desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, estas que terão como princípio norteador a participação da comunidade em todo o processo de desenvolvimento do Plano.

- Reuniões de construção coletiva;
- Workshops técnicos;
- Consultas públicas;
- Canais de comunicação direta;
- Educação para a mobilidade;
- Audiências públicas;

Figura 2-1  
Organograma Construção do Plano de Mobilidade Urbana Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

### **3. O PLANO DE COMUNICAÇÃO**

#### **3.1. REUNIÕES DE CONSTRUÇÃO COLETIVA**

As reuniões técnicas têm como objetivo reunir a equipe das universidades, a equipe local e também a equipe de acompanhamento do Plano de Santa Vitória para discutir, desenvolver e acompanhar os trabalhos de forma compartilhada evitando que o Plano seja realizado apenas pela universidade e ou por uma consultoria contratada.

Estas reuniões são caracterizadas por abranger as construções coletivas sempre acompanhadas de relatórios estruturais em cada um dos encontros. As quais foram realizadas de acordo com o cronograma a seguir:

1ª Reunião - Reunião inicial – Apresentação AMVAP – 15 de Abril de 2016.

2ª Reunião - 1ª Visita técnica – 5 de Maio de 2016.

3ª Reunião -2ª Visita técnica e 1º Workshop técnico – 10 de Junho de 2016.

4ª Reunião -3ª Visita técnica e 2º Workshop técnico – 05 de Agosto de 2016.

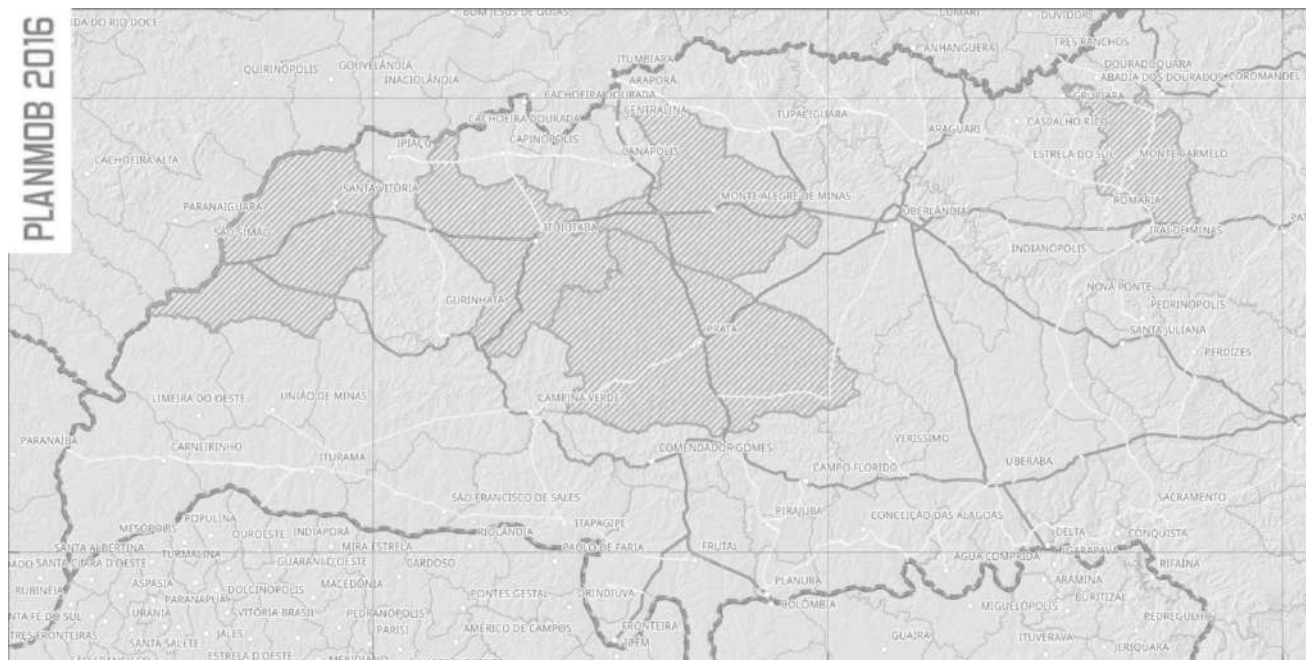
5ª Reunião - 4ª Visita técnica e Realização das Pesquisas – 06 de Outubro de 2016.

6ª Reunião - 5ª Visita técnica e 1ª Audiência pública – 11 de Novembro de 2016.

7ª Reunião- 6ª Visita técnica e Discussão das propostas – 22 de Novembro de 2016.

8ª Reunião -7ª Visita técnica e 2ª Audiência pública –Diretrizes– 28 de Novembro de 2016.

### 3.1.1. 1ª Reunião: Apresentação AMVAP – 15 de abril de 2016



ITUIUTABA | MONTE ALEGRE DE MINAS  
MONTE CARMELO | PRATA | SANTA VITÓRIA  
MG

## Reunião Inicial Apresentação Plano de Trabalho



UBERLÂNDIA - MG  
ABRIL / 2016

Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

## 1 APRESENTAÇÃO

Este documento tem o objetivo de apresentar a estrutura da 1ª reunião do Plano de Mobilidade Urbana de 5 municípios, onde serão estabelecidos o Plano de Trabalho a ser desenvolvido e o cronograma das atividades. O desenvolvimento dos trabalhos de forma compartilhada contribuirão para o alcance do objetivo do Plano que é pensar uma mobilidade que traga os cidadãos do município qualidade de vida.

“ A Mobilidade Urbana é um tema amplo, abrange questões de desenvolvimento urbano, a saúde e a qualidade de vida das pessoas, que estão intimamente ligadas às suas condições de locomoção cotidiana...” (Guia PlanMob)

“O que define a função social em cada cidade é a vocação desta. E essa característica, singular de cada uma, é o que indicará o rumo recomendável e permitirá controlar e mencionar o desenvolvimento urbano aceitável em cada Contexto” (José Afonso da Silva)



Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

## 2 PLANO DE MOBILIDADE

O Plano de Mobilidade compreende a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecida pela Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades em 2004.

Ele surge como novo instrumento de Gestão Urbana, estabelecidos pela Lei nº12.587 de 03 de Janeiro de 2012. De acordo com Art. 24 o Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.



Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

### **3 PLANO DE TRABALHO**

1 - Reunião Inicial com Órgão Gestor para apresentação do Plano de Trabalho, Cronograma, Definição da Equipe Local a compor o "Time da Mobilidade Urbana" e Comissão de Acompanhamento;

2 - Reunião Técnica na Cidade – Workshop 1 – Time da Mobilidade Urbana, troca de experiência e capacitação para próxima etapa (Leitura Técnica);

3 - Leitura Técnica: Levantamentos e Diagnóstico (Pesquisas em Campo)

4 - Audiência Pública - Apresentação do Diagnóstico

5- Elaboração das Diretrizes e Plano de Ações do Plano de Mobilidade

6. Audiência Pública de apresentação do Plano de Mobilidade

7. Plano de Mobilidade Urbana: Entrega da Versão Final

Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

## 4 CRONOGRAMA

As atividades propostas neste Plano de Trabalho serão realizadas em 180 dias (6 meses) de acordo com Planejamento das Ações propostas.

A realização de Reuniões e Pesquisas nos municípios serão definidas após reunião inicial com cada um, onde serão identificados as principais demandas para início dos trabalhos.

Conforme cronograma abaixo, a previsão de entrega dos trabalhos será na primeira semana de Outubro de 2016.

### PLANO DE MOBILIDADE – 2016

	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4
ABRIL		Reunião Inicial Plano de Trabalho	Organização equipe local Composição comissão de acompanhamento	Visita Técnica – Workshop 1 Levantamentos
MAIO	Visita Técnica – Workshop 1 Levantamentos	Visita Técnica – Workshop 1 Levantamentos	Cadastro e Treinamento Pesquisadores	Diagnóstico – Pesquisa
JUNHO	Diagnóstico – Pesquisa	Diagnóstico – Pesquisa	Diagnóstico – Pesquisa	Diagnóstico – Pesquisa
JULHO	Diagnóstico – Relatório	Diagnóstico – Relatório	Diagnóstico – Relatório	Diagnóstico – Relatório
AGOSTO	1ª Audiência Pública Apresentação Diagnóstico Proposta de Diretrizes	1ª Audiência Pública Apresentação Diagnóstico Proposta de Diretrizes	1ª Audiência Pública Apresentação Diagnóstico Proposta de Diretrizes	1ª Audiência Pública Apresentação Diagnóstico Proposta de Diretrizes
SETEMBRO	Proposição de Ações	2ª Audiência Pública	2ª Audiência Pública	Adequações Necessárias Minuta de Lei
OUTUBRO	Entrega Final do Plano			

Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

## 5 ATIVIDADES DO MUNICÍPIO

O Plano de Mobilidade Urbana, para que se efetive no município é necessário e fundamental que haja a participação da equipe local, bem como a formação da Comissão de Acompanhamento com representantes da comunidade. Esta equipe deverá acompanhar todo o processo de elaboração do Plano para que, tenham o conhecimento necessário para sua implantação e monitoramento. Abaixo segue quadro a ser preenchido pelo representante do órgão gestor e ser apresentado na primeira reunião Técnica.

### 5.1 FORMAÇÃO EQUIPE LOCAL

Equipe Consultoria :

Nº	Nome:	Função na equipe:
1	Profª. Drª. Denise Labrea	Consultora
2	Prof. Carlos Alberto Araújo Campos	Coordenador
3	Prof. Fabricio Aníbal Corradini	Consultor
4	Consultor Especial (A ser contratado)	Consultor Especial
5	Estudantes Graduação e Pós-Graduação	Estagiários

Equipe Local:

Nº	Nome:	Secretaria
1		
2		
3		
4		
5		

Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

6		
7		
8		

## 5.2 COMISSÃO DE ACOMPANHAMENTO

Comissão:

Nº	Nome:	
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

## **6 DEFINIÇÃO DE AÇÕES PARA PLANO DE COMUNICAÇÃO E MOBILIZAÇÃO**

Meios de mobilização social

Sugestões:

### **Educação para a mobilidade**

- Trabalhar nas escolas municipais e estaduais
  - ✓ Concurso fotográfico
  - ✓ Concurso de painéis
  - ✓ Concurso de redação
  - ✓ Com prêmios
- Mobilidade sustentável - toda comunidade
  - ✓ Passeio ciclístico
  - ✓ Com prêmios
- Mobilidade inclusiva e acessível
  - ✓ Oficina coordenada com pessoas com deficiências
  - ✓ Vivencia das dificuldades
- Selo Verde da Mobilidade sustentável
  - ✓ Programa de sensibilização dos lojistas e comércio local para ações de mobilidade; instalação de bicicletário; pagar estacionamento privado com vagas para bicicleta
  - ✓ Estimular o funcionário a usar bicicleta com incentivos equipamentos
  - ✓ Carona solidária com pagamento de estacionamento



Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

## **7 ATIVIDADES A SEREM DESENVOLVIDAS PELA EQUIPE LOCAL**

Após a definição da Equipe Local que participará do Plano de Mobilidade, deverá ser elaborado as seguintes tarefas:

### **7.1 NOME DO PLANO**

Deverá ser definido entre a equipe o Nome do Plano de Mobilidade do Município, o que permitirá identificar na sociedade o plano a ser elaborado.

Ex.: PlanMob BH, PlanMob Contagem, PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis).

### **7.2 DADOS EXISTENTES - LEGISLAÇÃO**

Levantamento e disponibilização da legislação municipal pertinente a mobilidade:

- Documento do Plano Diretor Municipal
- Código de obras e Código de Posturas
- Lei de Uso e Ocupação do Solo
- Regulamentação de Construção de Calçadas
- Lei de carga e Descarga
- Lei do Sistema Viário
- Lei de Concessão do Transporte Público
- Lei de Permissão de Táxi
- Lei de Permissão de Mototáxi
- Lei de Permissão de Transporte Escolar
- Lei de Permissão de Fretamento
- Lei de Permissão de Estacionamento

Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

### **7.3 DADOS EXISTENTES – BASE CARTOGRÁFICA**

Mapas e Desenhos técnicos existentes sobre o município, afim de tornar base para os estudos de Mobilidade.

### **7.4 DADOS EXISTENTES – ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Fornecimento de Informações de Acidentes de Trânsito e suas características no município nos últimos anos.

### **7.5 DADOS EXISTENTES – MULTAS DE TRÂNSITO**

Fornecimento de Informações de Multas de Trânsito e suas características no município nos últimos anos.

Plano de Mobilidade Urbana  
 1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

## 8 RELAÇÃO DE CONTATOS

Para comunicação entre a equipe e os agente envolvidos, será disponibilizado o contato dos profissionais do Projeto. Este quadro deverá ser preenchido assim que definidos os membros da equipe.

N°	Caracterização Institucional	Nome	Função na Instituição	Telefone	e-mail
1	UFU	Denise Labrea	Professora	(34) 999765219	denilabrea@yahoo.com.br
2	IFTM	Carlos AA Campos	Professor		
3	IFTM	Fabício A. Corradini	Professor		
4	CIDES	Cristina	Secretária Executiva		
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
10					
11					
10					
11					
12					
13					



Plano de Mobilidade Urbana  
1ª Reunião – Abril / 2016

1ª Reunião – Abril / 2016

## **9 CONSULTA PÚBLICA (DINÂMICA)**

### 2 ETAPAS

#### ETAPA 1 – Gestores (Realizado durante a 1ª Reunião)

No Mapa de seu município identifique os Pontos Fortes e Pontos Fracos em sua opinião a respeito da Mobilidade Urbana atual. (caso não seja pontual geograficamente, anote apenas os pontos);

Ainda na folha do mapa, indique qual Ação / Solução acha necessário no município para melhorar a mobilidade urbana.

#### ETAPA 2 – Comunidade

Será Realizado durante o Diagnóstico do Projeto.

ATA

**Data:** 15/04/2016

**Horário:** 09h

**Local:** AMVAP - Uberlândia

A primeira reunião do Projeto de Mobilidade Urbana teve como principal objetivo a apresentação do Plano de Trabalho, Cronograma, Definição da Equipe Local a compor o "Time da Mobilidade Urbana" e Comissão de Acompanhamento junto a representantes dos municípios contemplados pelo Plano.

Em um primeiro momento foi realizada uma breve apresentação da equipe de coordenadores e estagiários responsáveis pela condução do projeto aos representantes dos municípios.

Em seguida a secretária executiva do CIDES Cristina, cedeu a palavra para a Prof. <sup>a</sup>. Denise Labrea, que fez a apresentação do Projeto de Mobilidade voltada para os municípios de Ituiutaba, Monte Carmelo, Monte Alegre, Prata e Santa Vitória (ausente). A apresentação pautou-se na exposição do conceito de Mobilidade Urbana e a compreensão dos principais objetivos e diretrizes a serem desenvolvidos no Plano.

Foi também apresentado o plano de trabalho com as etapas, atividades e datas a serem cumpridas no decorrer do desenvolvimento projeto no município. E já nesta reunião cada prefeitura ficou responsável por definir um nome para seu Plano, uma equipe local de acompanhamento, bem como realizar um levantamento de sua legislação voltada para a mobilidade urbana.

Depois de finalizada a apresentação a Prof.<sup>a</sup> Denise solucionou as dúvidas dos gestores dos municípios, e em seguida a equipe de resíduos sólidos coordenada pela Prof<sup>a</sup>. Ângela iniciou sua apresentação com alguns resultados já obtidos ao longo do desenvolvimento do Plano.

Assim às 11:00 horas, após cada município solucionar algumas questões pendentes, a secretária executiva do CIDES Cristina, encerrou a reunião.

### Registro Fotográfico

Figura 3-1  
Reunião Cides – Uberlândia.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-2  
Reunião Cides – Uberlândia.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-3  
Reunião Cides – Uberlândia.

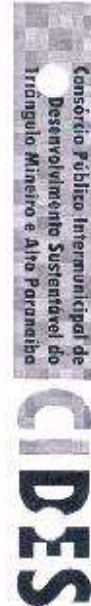


Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Lista de Presença

Figura 3-4  
Lista de Presença 1ª Reunião Cides.

Reunião: 1ª Reunião Mobilidade Urbana e Medidas Emergenciais  
 Data: 15 de abril de 2016  
 Horário: 09:00 horas  
 Local: CIDES



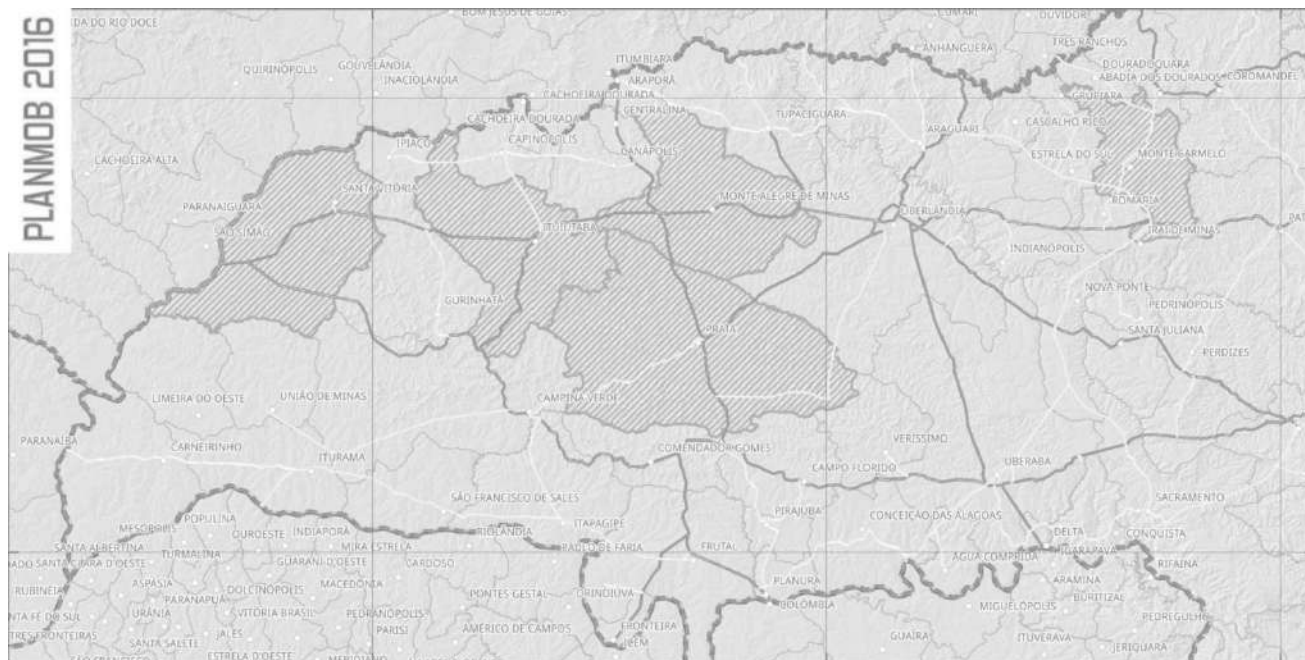
Nome	Orgão	Telefone	Plano	Assinatura
Paulo Roberto Torres	SM S Monte Alegre	(34) 99196-4348	Med. de Metr.	[Assinatura]
Renata de Castro	SM Educação	(34) 99135-8454	"	[Assinatura]
Wagner Farias Fernandes	SM Saúde Pública	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Delfino de Fátima Moura	SM Obras e Serviços	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Wagner Lopes Duarte	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Juliana Rodrigues Borges	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Jose Humberto de Souza	Secretaria Municipal de Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Thaís C. da Silva	Secretaria Municipal de Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Clara Eduarda Siqueira Barb.	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Franciele de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Isabela de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Elaine S. de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Alcino de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Denise de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Luiz Ricardo C. Vellozo	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Wagner de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Wagner de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Wagner de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]
Wagner de Oliveira	SM Saúde	(34) 99109-6036	"	[Assinatura]

CIDES - Consórcio Público Inter municipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba  
 Av. Antônio Tiorraz Pereira de Fozanda, nº 3.180 - Distrito Industrial | CEP: 38.402-243 - Uberlândia-MG  
 CNPJ: 18.526.155/0001-94  
 Site: www.cides.com.br

Fonte: Uberlândia, 2016.



### 3.1.2. 2ª Reunião: 1ª Visita Técnica - 05 de maio de 2016



ITUIUTABA | MONTE ALEGRE DE MINAS  
MONTE CARMELO | PRATA | **SANTA VITÓRIA**  
MG

## 2ª Reunião – 1ª Visita Técnica Construção Compartilhada



SANTA VITÓRIA - MG  
05 de Maio / 2016



Plano de Mobilidade Urbana  
2ª Reunião - 1ª Visita Técnica – Maio / 2016

## **1 APRESENTAÇÃO**

Este documento tem a finalidade de orientar a 2ª Reunião e a 1ª Visita Técnica no município e compartilhar as definições de atividades a serem realizadas durante o plano, estabelecendo o compromisso no alcance do seu objetivo que é dar qualidade no deslocamento das pessoas e assim melhor qualidade de vida urbana.



Plano de Mobilidade Urbana  
2ª Reunião - 1ª Visita Técnica – Maio / 2016

## SUMÁRIO

1. Apresentação;
2. Apresentação e definição de contatos da Equipe de Consultores, Equipe Local e Comissão de Acompanhamento;
3. Definição e aprovação do cronograma de atividades;
4. Definição dos pontos de pesquisa;
5. Aprovação do Plano de Comunicação;
6. Consulta Pública;
7. Relação de material disponível;
8. Visita em campo – pontos de destaque;





Plano de Mobilidade Urbana  
2ª Reunião - 1ª Visita Técnica - Maio / 2016

## 2 DEFINIÇÃO DE EQUIPE E CONTATOS

Equipe Gestora					
Nº	Caracterização Institucional	Nome	Função no Plano	Telefone	E-mail
1	UFTM	Carlos Alberto Araujo Campos	Coordenador	(34) 9 9193 3945	carloscampos@geografia.uftm.edu.br
2	UFTM	Fabício Aníbal Corradini	Consultor	(34) 3318 5807	
3	UFU	Denise Ferreira Labrea	Consultora	(34) 9 9976 5219	denilabrea@yahoo.com.br
4	CIDES	Cristina Martins	Secretaria Executiva	(34) 3213 2433	executivo@cidas.com.br

Equipe Universitária					
Nº	Caracterização Institucional	Nome	Função no Plano	Telefone	E-mail
1	UFU	Alessiane Silva Justino	Extensionista	(34) 9 9687 4995	alessiane.geoufu@yahoo.com.br
2	UFTM	Alison Henrique Pereira	Extensionista	(34) 9 9116 3764	alisonuftm@live.com
3	UFU	Fander de Oliveira Silva	Extensionista	(34) 9 9149 3368	fanderoliveira@hotmail.com
4	UFU	Felipe Lehnenn Osório	Extensionista	(34) 9 9219 1142	felipelosorio@gmail.com
5	UFTM	Fernando Fachinelli R. Oliveira	Extensionista	(34) 9 9258 2073	fermandofachinelli@hotmail.com
6	UFTM	Frederico Martins Motta	Extensionista	(34) 9 9801 3859	fredericomotta@gmail.com
7	UFTM	Hygor Evangelista Siqueira	Extensionista	(34) 9 9127 2122	
8	UFTM	Moisés Rodrigues da Silva	Extensionista	(34) 9 9103 8761	moizes.rodrigues@hotmail.com
9	UFTM	Nathalia Barbosa Vianna	Extensionista	(34) 9 9209 4364	nathaliavianna.uftm@hotmail.com
10	UFTM	Priscila Yoshida	Extensionista	(34) 9 9194 8627	yoshidapri@hotmail.com



Plano de Mobilidade Urbana  
2ª Reunião - 1ª Visita Técnica - Maio / 2016

### 3 APRECIÇÃO E APROVAÇÃO DO CRONOGRAMA

As atividades propostas serão realizadas em 180 dias (6 meses) de acordo com Planejamento das Ações propostas.

A realização de Reuniões e Pesquisas no município será definida após reunião inicial, onde serão identificadas as principais demandas para início dos trabalhos.

Conforme cronograma abaixo, a previsão de entrega dos trabalhos será na primeira semana de Outubro de 2016.

	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4
ABRIL		Reunião Inicial; Plano de Trabalho	Organização da Equipe Local; Composição da Comissão de Acompanhamento	Organização da Equipe Local; Composição da Comissão de Acompanhamento e Preparação dos Documentos
MAIO	Visita Técnica – Workshop 1; Levantamentos	Levantamento de Dados	Cadastro do Sistema de Transporte e Levantamento de Dados	Cadastro e Treinamento dos Pesquisadores
JUNHO	Diagnóstico – Pesquisa	Diagnóstico – Pesquisa	Diagnóstico – Pesquisa	Diagnóstico – Pesquisa
JULHO	Diagnóstico – Relatório	Diagnóstico – Relatório	Diagnóstico – Relatório	Diagnóstico – Relatório
AGOSTO	1ª Audiência Pública – Apresentação do Diagnóstico e Propostas de Diretrizes	1ª Audiência Pública – Apresentação do Diagnóstico e Propostas de Diretrizes	Propostas de Diretrizes	Propostas de Diretrizes
SETEMBRO	Proposição de Ações	2ª Audiência Pública	Adequações Necessárias	Adequações Necessárias
OUTUBRO	Entrega Final do Plano			



Plano de Mobilidade Urbana  
2ª Reunião - 1ª Visita Técnica - Maio / 2016

## 4 DEFINIÇÃO DOS PONTOS DE PESQUISA

	Nº DE PONTOS	LOCAL
<b>VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS</b>	5	1. 2. 3. 4. 5.
<b>ESTACIONAMENTO ROTATIVO</b>	10 Quarteirões	(Delimitar no Mapa)
<b>VOLUMÉTRICA DE PEDESTRE</b>	3	1. Total Dia 2. Pico 3. Pico
<b>VOLUMÉTRICA NA CORDON LINE</b>	3	1. 2. 3.



Plano de Mobilidade Urbana  
2ª Reunião - 1ª Visita Técnica – Maio / 2016

## **5 APROVAÇÃO DO PLANO DE COMUNICAÇÃO**

(Em Anexo)

## **6 CONSULTA PÚBLICA**

(Em Anexo)

Definição da Aplicação



Plano de Mobilidade Urbana  
2ª Reunião - 1ª Visita Técnica - Maio / 2016

## **7 RELAÇÃO DE MATERIAL DISPONÍVEL**

### **7.1 NOME DO PLANO**

Deverá ser definido entre a equipe o Nome do Plano de Mobilidade do Município, o que permitirá identificar na sociedade o plano a ser elaborado. Ex.: PlanMob BH, PlanMob Contagem, PLAMUS (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis).

### **7.2 DADOS EXISTENTES - LEGISLAÇÃO**

Levantamento e disponibilização da legislação municipal pertinente a mobilidade:

- Documento do Plano Diretor Municipal
- Código de obras e Código de posturas
- Lei de Uso e Ocupação do solo
- Regulamentação de construção de calçadas
- Lei de carga e descarga
- Lei do Sistema Viário
- Lei de concessão do transporte público
- Lei de permissão de táxi e moto táxi
- Lei de permissão de transporte escolar
- Lei de permissão de fretamento
- Lei de permissão de estacionamento

### **7.3 DADOS EXISTENTES – BASE CARTOGRÁFICA**

Mapas e Desenhos técnicos existentes sobre o município, afim de tornar base para os estudos de Mobilidade.

### **7.4 DADOS EXISTENTES – ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Fornecimento de Informações de Acidentes de Trânsito e suas características no município nos últimos anos.

### **7.5 DADOS EXISTENTES – MULTAS DE TRÂNSITO**

Fornecimento de Informações de Multas de Trânsito e suas características no município nos últimos anos.



Plano de Mobilidade Urbana  
2ª Reunião - 1ª Visita Técnica - Maio / 2016

## 8 VISITA EM CAMPO – PONTOS DE DESTAQUE

PONTO Nº	REFERÊNCIA	OBSERVAÇÕES
1		
2		
3		
4		
5		
6		



ATA

**Data:** 05/05/2016

**Horário:** 09h30min

**Local:** Prefeitura Municipal, Santa Vitória

A reunião com a presença da equipe do Plano de Mobilidade Urbana (PLAMU) e de integrantes da Equipe Local de Santa Vitória teve início às 14h00min do dia 05 de maio de 2016. Teve como objetivo compartilhar as definições de atividades a serem realizadas durante o plano de mobilidade. A reunião foi iniciada pela Prof. Dr. Denise Labrea que apresentou a equipe do PLAMU, e pontuou as funções que cada um teria para a constituição do Plano de Mobilidade. A Equipe Local apresentou seus integrantes que ressaltaram a boa organização da cidade, fato este já observado pela Equipe do PLAMU ao chegar à cidade. A professora Denise elogiou a iniciativa e organização da cidade, salientando que ela ainda não atingiu os 20 mil habitantes necessários para o governo obrigar as cidades a elaborar um plano de mobilidade. Ressaltou também a necessidade de um plano de mobilidade para uma cidade organizada como Santa Vitória, que evitaria futuros problemas a sociedade local. Em seguida, houve a apresentação do cronograma de atividades para a construção do plano, e foi colocada a necessidade do município em se organizar rapidamente para efetivar as primeiras atividades. Houve também a apresentação do plano de comunicação, que salienta a necessidade de levar a população a participar da elaboração deste plano de mobilidade. Foi atribuída à Equipe Local a função de realizar a consulta pública durante os Workshops para diferentes setores da sociedade, também foi orientada aos meios que podem promover a participação da comunidade na elaboração do plano. A Equipe do PLAMU apresentou a plataforma Web onde será disponibilizada a documentação referente ao plano. A Equipe Local ficou encarregada de criar um nome próprio do projeto que será feito na cidade. Ao final da reunião o Prefeito de Santa Vitória chegou ao local e foi inteirado das propostas do plano de mobilidade. Por fim, foi feita a delimitação dos pontos de pesquisa e a visita aos mesmos. A Prof.<sup>a</sup> Denise agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião às 17h00min.

### Registro Fotográfico

Figura 3-5  
1 Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.



Figura 3-6  
1 Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-7  
1 Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Lista de Presença

Figura 3-8  
Lista de Presença 1ª Visita Santa Vitória.

**CIDES – Primeira Visita Técnica do Plano de Mobilidade – Santa Vitória**

Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba -CIDES

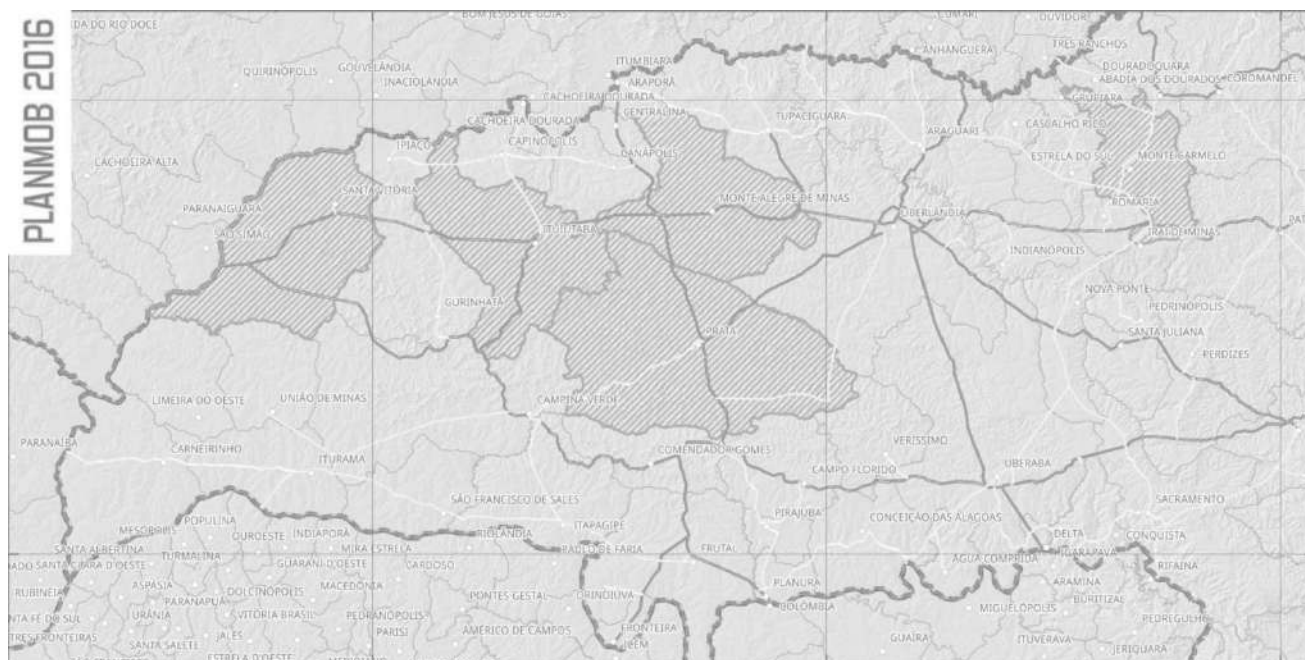
**Primeira Visita Técnica do Plano de Mobilidade**  
Santa Vitória , 5 de Maio de 2016.

**Lista de Presença**

	NOME COMPLETO	FONE/EMAIL
1.	José Manoel dos Anjos Machado R. de Oliveira	(34) 999258-2093 / josemanoel@netmail.com
2.	Paulo Simonini Itano	(34) 99968-5367 / paulosimonini@yahoo.com.br
3.	JOÃO CARLOS NASCIMENTO	(34) 99965-0788 / joaonascimento2@bol.com.br
4.	JARBAS CASTEJANO DE FREITAS	(34) 99672-0019 / jarbascastejano.com.br
5.	WILIAN SANTOS PASCONCELOS	34 99672-0188 / wiliampasconcelos@GMAIL.COM
6.	VALDIR DO CARMO	34 99965-2634 / VALDIR756@GMAIL.COM
7.	VALDO P. ALMEIDA	34-99961-1212
8.	Alison Henrique Pereira	(34) 99116-3764 / alisonuflm@live.com
9.	Fredericke Martins Matta	(34) 99801-3859 / fredericammattajornal.com
10.	Wander Jose dos Santos	9965-2615 / WANDER.CONSTRUCCOES@GMAIL.COM
11.	Mathalia Barbara Salimma	34 990099369
12.	Felipe Lebrão Junior	FELIPELOSDRIO@GMAIL.COM
13.	Diomere Silvio Justino	99687-4995 / diomere.goncalves@yahoo.com.br
14.	Fander de Oliveira Silva	99149-3368 / fanderoliveira@hotmail.com
15.	Carla Alice de Araújo Campos	99340-3940 / carlaaraj@netmail.com
16.		
17.		
18.		
19.		
20.		
21.		
22.		
23.		
24.		
25.		
26.		
27.		
28.		
29.		
30.		
31.		
32.		
33.		
34.		

Fonte: Santa Vitória, 2016.

### 3.1.3. 3ª Reunião: 2ª Visita Técnica - 10 de junho de 2016



ITUIUTABA | MONTE ALEGRE DE MINAS  
MONTE CARMELO | PRATA | **SANTA VITÓRIA**  
MG

## Plano de Mobilidade Urbana

### 3ª Reunião – 2ª Visita Técnica 1º Workshop Técnico Construção Compartilhada



SANTA VITÓRIA - MG  
10 de Junho / 2016





Plano de Mobilidade Urbana  
3ª Reunião - 2ª Visita Técnica - Junho / 2016

## 1. APRESENTAÇÃO

Este documento tem a finalidade de orientar a 3ª Reunião e a 2ª Visita Técnica no município e 1º Workshop Técnico com o objetivo de ouvir os setores organizados da cidade que atuam diretamente com a mobilidade, estabelecendo o compromisso no alcance do seu objetivo que é dar qualidade no deslocamento das pessoas e assim melhor qualidade de vida urbana.



Plano de Mobilidade Urbana  
3ª Reunião - 2ª Visita Técnica – Junho / 2016

## SUMÁRIO

1. Apresentação;
2. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;
3. Realização do 1º Workshop Técnico;
4. Aplicação da Consulta Pública
5. Recolhimento de documentos;
6. Visita em campo;
7. Frota e População



Plano de Mobilidade Urbana  
3ª Reunião - 2ª Visita Técnica - Junho / 2016

2. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;

Definição da Equipe Local

Nº	Nome	Secretaria
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

Canais de comunicação direta

Como está estabelecido os canais de comunicação direta?

Consulta Pública

Como está a aplicação da Consulta Pública

Mobilização social

Como foi definida a mobilização social?



Plano de Mobilidade Urbana  
3ª Reunião - 2ª Visita Técnica - Junho / 2016

### 3. Realização do 1º Workshop Técnico;

Os Workshops serão reuniões técnicas ampliadas com discussão entre os setores específicos em relação a mobilidade com o objetivo de conhecer as questões enfrentadas por eles e as sugestões frente a realidade vivenciada por cada seguimento:

3.2.1 - Grupo de lojistas - CDL - Indústrias - Instituições, etc.

- Instituições (Hospitais, Escolas, Universidades, etc.);

3.2.2 - Grupo Mobilidade, Taxistas, Moto taxistas, Transporte Escolar, Fretamento (mudanças, vans), Ciclistas, ONGs, Grupos

### 4. Aplicação da Consulta Pública





Plano de Mobilidade Urbana  
3ª Reunião - 2ª Visita Técnica - Junho / 2016

5. Recolhimento de documentos;

Legislação	Santa Vitória
Plano Diretor	R
Plano de Circulação Viária	NR
Código de Obras e Posturas	NR
Lei de Uso e Ocupação do Solo	NR
Regulamentação de calçadas	NR
Lei de Carga e Descarga	NR
Lei de Concessão do Transporte Público	NR
Lei de Permissão de Táxi	NR
Lei de Permissão de Mototáxi	NR
Lei de Permissão de Transporte Escolar	NR
Lei de Permissão de Fretamento	NR
Lei de Permissão de Estacionamento	NR
Organograma da Administração Pública	NR
Rotas, Itinerários, pontos, horários, frota, característica, demanda do transporte público	NR
Base Cartográfica	R
Acidentes de Trânsito	NR
Multas de Trânsito	NR
Lei do Perimetro Urbano	NR
Projeto Rodovias	NP

R= Recbido
NP= Não Possui
NR= Não Recebido



Plano de Mobilidade Urbana  
3ª Reunião - 2ª Visita Técnica - Junho / 2016

6. Visita em campo;



Plano de Mobilidade Urbana  
3ª Reunião - 2ª Visita Técnica - Junho / 2016

## 7. Frota e População

	TOTAL	AUTOMÓVEL	BORDE	CAMINHÃO	CAMINHÃO TRATOR	CAMINHÃO ETE	CAMIONET A	CHASSI PLATAF	CICLOMOTOR	MICRO-ONIBUS	MOTOCICLETA	MOTONETA	ONIBUS	QUADRICICLO	REBOQUE	SEMI-REBOQUE	SIDE-CAR	OUTROS	TRATOR ESTEI	TRATOR RODAS	TRICICLO	UTILITÁRIO
2005	3358	1618	0	231	17	219	251	1	3	7	837	104	16	0	37	17	0	0	0	0	0	0
2006	3613	1673	0	221	17	269	221	1	5	7	976	147	18	0	41	16	1	0	0	0	0	0
2007	3890	1720	0	214	20	323	165	0	7	10	1128	217	23	0	44	18	1	0	0	0	0	0
2008	4591	1940	0	259	28	434	110	0	9	12	1374	281	41	0	75	27	1	0	0	0	0	0
2009	5423	2249	0	304	31	485	117	0	9	17	1565	325	52	0	172	94	1	0	0	0	0	2
2010	6180	2618	0	321	38	559	131	0	9	20	1740	372	54	0	205	109	1	0	0	0	0	3
2011	6914	3016	0	348	38	652	130	0	15	22	1880	412	56	0	229	110	1	0	0	0	0	5
2012	7723	3464	0	375	44	751	155	0	17	31	2000	463	43	0	257	114	1	0	0	0	0	8
2013	8453	3851	0	429	51	825	166	0	22	34	2085	491	44	0	319	122	1	0	0	0	2	11
2014	9231	4194	0	461	59	894	189	0	37	55	2169	554	45	0	397	157	1	0	0	0	3	16
2015	9728	4429	0	476	68	918	206	0	56	56	2252	600	49	0	430	166	1	0	0	0	3	18
Atual	9817	4473	0	478	66	926	209	0	59	57	2256	609	49	0	444	168	1	0	0	0	3	19



Fonte: DENATRAN

### População 2000-2015

	2001	2007	2010	2015
Santa Vitória	16.365	15.492	18.138	19.389

\*Estimativa

Fonte: IBGE

ATA

**Data:** 10/06/2016

**Horário:** 14h30min

**Local:** Câmara Municipal de Santa Vitória - MG

A reunião com a presença da equipe do Plano de Mobilidade Urbana (PLANMU) e de integrantes da Equipe Local de Santa Vitória teve início às 14h00min do dia 10 de junho de 2016. A reunião foi iniciada pela Prof. Dr. Denise Labrea que apresentou a equipe do PLANMU e abordou sobre o plano de mobilidade e sua importância, sempre levando em consideração a lei envolvida, que saiu no ano de 2012, afirmando que as cidades possuíam três anos para se adequarem as diretrizes. A professora continua sua fala abordando sobre a importância da acessibilidade e da mobilidade urbana. Ainda, é colocada em pauta a quantidade de veículos e o seu crescimento exorbitante, dizendo que em 2010 a cidade contava com cerca de 18.000 veículos subindo para 20.000 em 2015, sendo essa, maior que a população da cidade. Foi explanado sobre sustentabilidade relacionando a mesma com a qualidade de vida, onde foi apontado que a tal, está ligada diretamente com a acessibilidade da cidade, assim como, com os índices de poluição. Também foi explicado para os presentes sobre a hierarquia dos modais, sendo este: homem, modelos sustentáveis, poluentes, etc. onde, utilizou-se como exemplo a loja "eletrosom", ressaltando que a mobilidade possui a função de cuidar da condição da circulação das pessoas. Tendo como exemplo, o problema que os ciclistas residentes da cidade, não possuem locais adequados para "estacionar" suas bicicletas, onde é explanado ainda que a proposta do plano de mobilidade é o de englobar taxistas, ciclistas, lojistas, etc. É levado em questionamento ainda, a motivação pela pequena fluidez das vias, acusando a falta de hierarquia viária, chegando ao questionamento de "quem será priorizado?". A partir da explicação do artigo 24, foi dito sobre o Plano de Mobilidade e seus objetivos, afirmando que todas as pessoas merecem um deslocamento seguro e confortável. Sobre o plano de trabalho, o mesmo foi apresentado pela professora seguido pelo Plano de Comunicação, onde Denise salienta a importância que a comunidade possui na elaboração do plano, na qual aborda o cenário atual da mobilidade por intermédio de fotografias, demonstrando os principais problemas enfrentados pelas cidades. Neste sentido, os presentes colocam algumas problemáticas sofridas em frente aos colégios, onde os motoristas não obedecem ao limite de velocidade. Por fim, o grupo segue para conhecer os pontos fortes e fracos da cidade.

### Registro Fotográfico

Figura 3-9  
2ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-10  
2ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-11  
2ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Lista de Presença

Figura 3-12  
 Lista de Presença 2ª Visita Técnica – Santa Vitória.

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**WORKSHOP TÉCNICO I**

	Município	Data
	SANTA VITÓRIA	10/06/2016
	Grupo	

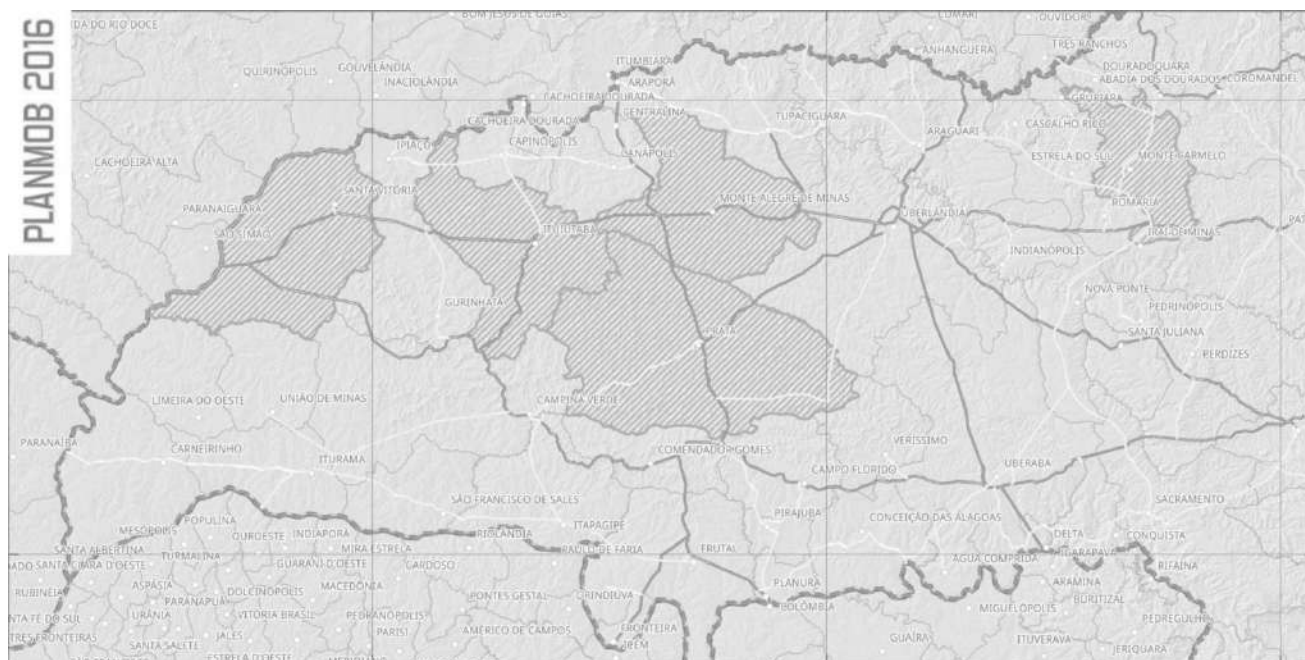
  

Nº	NOME COMPLETO	FONE/EMAIL	INSTITUIÇÃO
1	Prof. Natal da Silva		TRAFICANTE E EMPREENDEDOR
2	Eng.º de Transportes e Saneamento	vinicius.juliano@plamur.com	Associação Formosa
3	Eng.º de Transportes e Saneamento	9 359 3535	Associação Formosa
4	Clayton de Oliveira	9 359 3535	Associação Formosa
5	Prof.ª de Educação Física	9 359 3535	Associação Formosa
6	Prof.ª de Educação Física	9 359 3535	Associação Formosa
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

Fonte: Santa Vitória, 2016.



### 3.1.4. 4ª Reunião: 3ª Visita Técnica - 5 de agosto de 2016



ITUIUTABA | MONTE ALEGRE DE MINAS  
MONTE CARMELO | PRATA | **SANTA VITÓRIA**  
MG

## Plano de Mobilidade Urbana

### 4ª Reunião – 3ª Visita Técnica 2º Workshop Técnico Construção Compartilhada



SANTA VITÓRIA - MG  
5 de Agosto / 2016





Plano de Mobilidade Urbana  
4ª Reunião - 3ª Visita Técnica – Junho / 2016

## 1. APRESENTAÇÃO

Este documento tem a finalidade de orientar a 4ª Reunião e a 3ª Visita Técnica no município e 2º Workshop Técnico com o objetivo de ouvir os setores organizados da cidade que atuam diretamente com a mobilidade, estabelecendo o compromisso no alcance do seu objetivo que é dar qualidade no deslocamento das pessoas e assim melhor qualidade de vida urbana.



Plano de Mobilidade Urbana  
4ª Reunião - 3ª Visita Técnica – Junho / 2016

## SUMÁRIO

1. Apresentação;
2. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;
3. Recolhimento de documentos;
4. Realização do 2º Workshop Técnico
5. Frota e População



Plano de Mobilidade Urbana  
4ª Reunião - 3ª Visita Técnica - Junho / 2016

2. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;

Definição da Equipe Local

Nº	Nome	Secretaria
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

Definição Equipe Acompanhamento

Nº	Nome	Secretaria
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		



Plano de Mobilidade Urbana  
4ª Reunião - 3ª Visita Técnica – Junho / 2016

### Canais de comunicação direta

Como está estabelecido os canais de comunicação direta?

### Consulta Pública

Como está a aplicação da Consulta Pública

### Mobilização social

Como foi definida a mobilização social?

### Preparação do banco de Pesquisadores

### Visita em campo

Visita a Polícia Militar – Acidentes de trânsito



Plano de Mobilidade Urbana  
4ª Reunião - 3ª Visita Técnica – Junho / 2016

3. Recolhimento de documentos;

Legislação	Santa Vitória
Plano Diretor	R
Plano de Circulação Viária	NR
Código de Obras e Posturas	NR
Lei de Uso e Ocupação do Solo	NR
Regulamentação de calçadas	NR
Lei de Carga e Descarga	NR
Lei de Concessão do Transporte Público	NR
Lei de Permissão de Táxi	NR
Lei de Permissão de Mototáxi	NR
Lei de Permissão de Transporte Escolar	NR
Lei de Permissão de Fretamento	NR
Lei de Permissão de Estacionamento	NR
Organograma da Administração Pública	NR
Rotas, Itinerários, pontos, horários, frota, característica, demanda do transporte público	NR
Base Cartográfica	R
Acidentes de Trânsito	NR
Multas de Trânsito	NR
Lei do Perimetro Urbano	NR
Projeto Rodovias	NP

R= Recbido
NP= Não Possui
NR= Não Recebido



Plano de Mobilidade Urbana  
4ª Reunião - 3ª Visita Técnica - Junho / 2016

#### 4. Realização do 2º Workshop Técnico;

Os Workshops serão reuniões técnicas ampliadas com discussão entre os setores específicos em relação a mobilidade com o objetivo de conhecer as questões enfrentadas por eles e as sugestões frente a realidade vivenciada por cada seguimento:

3.2.1 – Grupo de lojistas – CDL – Indústrias – Instituições, etc.

- Instituições (Hospitais, Escolas, Universidades, etc.);

3.2.2 – Grupo Mobilidade, Taxistas, Moto taxistas, Transporte Escolar, Fretamento (mudanças, vans), Ciclistas, ONGs, Grupos

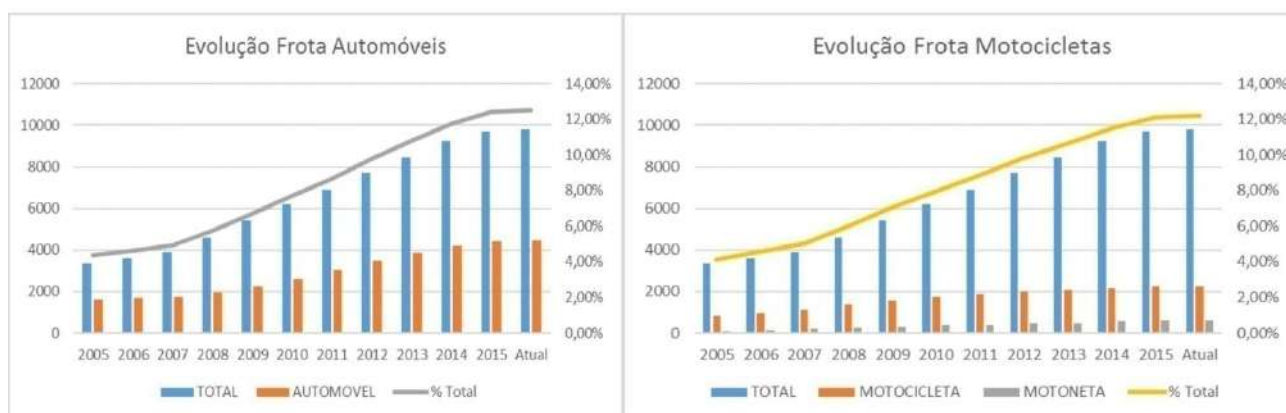
#### Aplicação da Consulta Pública



Plano de Mobilidade Urbana  
4ª Reunião - 3ª Visita Técnica - Junho / 2016

### 5. Frota e População

	TOTAL	AUTOMOV EL	BONDE	CAMINHÃO	CAMINHÃO TRATOR	CAMINHON ETE	CAMIONET A	CHASSI PLATAF	CICLOMOT OR	MICRO- ONIBUS	MOTOCICL ETA	MOTONET A	ONIBUS	QUADRICIC LO	REBOQUE	SEMI- REBOQUE	SIDE-CAR	OUTROS	TRATOR ESTEI	TRATOR RODAS	TRICICLO	UTILITARI O
2005	3358	1618	0	231	17	219	251	1	3	7	837	104	16	0	37	17	0	0	0	0	0	0
2006	3613	1673	0	221	17	269	221	1	5	7	976	147	18	0	41	16	1	0	0	0	0	0
2007	3890	1720	0	214	20	323	165	0	7	10	1128	217	23	0	44	18	1	0	0	0	0	0
2008	4591	1940	0	259	28	434	110	0	9	12	1374	281	41	0	75	27	1	0	0	0	0	0
2009	5423	2249	0	304	31	485	117	0	9	17	1565	325	52	0	172	94	1	0	0	0	0	2
2010	6180	2618	0	321	38	559	131	0	9	20	1740	372	54	0	205	109	1	0	0	0	0	3
2011	6914	3016	0	348	38	652	130	0	15	22	1880	412	56	0	229	110	1	0	0	0	0	5
2012	7723	3464	0	375	44	751	155	0	17	31	2000	463	43	0	257	114	1	0	0	0	0	8
2013	8453	3851	0	429	51	825	166	0	22	34	2085	491	44	0	319	122	1	0	0	0	2	11
2014	9231	4194	0	461	59	894	189	0	27	55	2169	554	45	0	397	157	1	0	0	0	3	16
2015	9728	4429	0	476	68	918	206	0	36	56	2252	600	49	0	430	166	1	0	0	0	3	18
Atual	9817	4473	0	478	66	926	209	0	59	57	2256	609	49	0	444	168	1	0	0	0	3	19



Fonte: DENATRAN

#### População 2000-2015

	2001	2007	2010	2015
Santa Vitória	16.365	15.492	18.138	19.389

\*Estimativa

Fonte: IBGE



ATA

**Data:** 05/08/2016

**Horário:** 14h30min

**Local:** UAITEC de Santa Vitória – MG

A 4ª Reunião e 3º Visita Técnica de construção do Plano de Mobilidade Urbana ocorreu no edifício da Prefeitura Municipal de Santa Vitoria, as 10h30min, contando com a presença do responsável da equipe local, juntamente com a equipe técnica responsável. Inicialmente, foi exposto aos presentes o motivo da ausência da Professora Denise Labrea, argumentando que a mesma se encontrava em compromissos inadiáveis na Cidade de Uberlândia. Posteriormente, Fander questionou aos membros da equipe local, sobre o andamento do material de divulgação do projeto de mobilização social o Passeio Ciclístico no município, questionando uma ampla divulgação nos meios de comunicação de massa municipal. A respeito das Consultas públicas, a equipe técnica cobrou agilidade no prazo de recolhimento da mesma para averiguar os resultados em tempo hábil, questionando ainda uma maior colaboração dos entrevistados, tendo em vista que uma maior participação consistiria em efetivar um entendimento melhor das problemáticas que regem no município. No que se refere às legislações municipais, Fander questiona a entrega de algumas normativas municipais requeridas em reuniões anteriores, por conseguinte Pablo as entrega conforme o combinado. Por fim, cobra-se mais uma vez da equipe local a presença da comunidade para participarem da construção do Plano de Mobilidade Urbana, uma vez que a construção do plano se dá de forma compartilhada e participativa. Finalizada a reunião, a mesma encerra-se a 11h15min.

### Registro Fotográfico

Figura 3-13  
3ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-14  
3ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-15  
3ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Lista de Presença

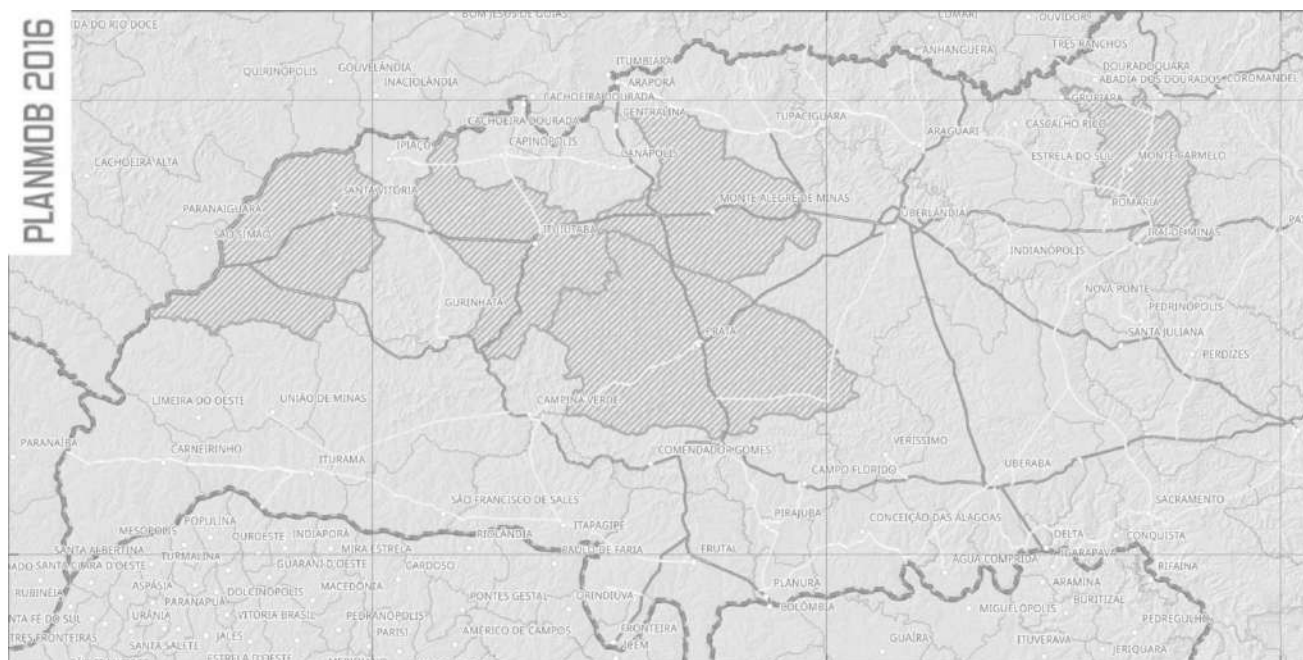
Figura 3-16  
 Lista de Presença 3ª Visita Técnica – Santa Vitória.

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**WORKSHOP TÉCNICO II**  
 Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

Município		Data	
Grupo		05/08/2016	
1	NOME COMPLETO	FONE/EMAIL	INSTITUIÇÃO
2	ROSE ANTON DE LIMA	9 3766 8830	SECRETARIA DE NUTRIÇÃO INFANTIL
3	ROSILENE SILVA DA COSTA	9. 9366. 1152	PROTEÇÃO SOCIAL DO RIBEIRO
4	CRISTINA FREITAS DOS SANTOS	9. 9664. 2218	CONSELHARIA TUTELAR
5	GIUSELLE FREITAS DOS SANTOS	93664.95346	SECRETARIA MUNICIPAL SAÚDE PÚBLICA
6	MARIA SILVANA MOURÃO	99965.4760	SECRETARIA MUNICIPAL SAÚDE PÚBLICA
7	MARIA GILBERTA ALMEIDA	9 9465-1839	SECRETARIA MUNICIPAL SAÚDE PÚBLICA
8	VALERIA DE CARVALHO SILVA	9 9466-1839	SECRETARIA MUNICIPAL SAÚDE PÚBLICA
9	FRANCA SIMONE FONSECA	9 3664-5267	SECRETARIA MUNICIPAL SAÚDE PÚBLICA
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

Fonte: Santa Vitória, 2016.

### 3.1.5. 5ª Reunião: 4ª Visita Técnica - 6 de outubro de 2016



ITUIUTABA | MONTE ALEGRE DE MINAS  
MONTE CARMELO | PRATA | **SANTA VITÓRIA**  
MG

**Plano de Mobilidade Urbana**

**5ª Reunião – 4ª Visita Técnica**  
**Construção Compartilhada**



SANTA VITÓRIA - MG  
6 de Outubro / 2016





Plano de Mobilidade Urbana  
5ª Reunião - 4ª Visita Técnica – Outubro / 2016

## 1. APRESENTAÇÃO

Este documento tem a finalidade de orientar a 5ª Reunião e a 4ª Visita Técnica no município e compartilhar as definições de atividades, revisar o cronograma das atividades a serem realizadas durante o plano apresentar resultados preliminares e cronograma das pesquisas, estabelecendo as ações no compromisso do alcance dos objetivos que é dar qualidade no deslocamento das pessoas e assim melhor qualidade de vida urbana.



Plano de Mobilidade Urbana  
5ª Reunião - 4ª Visita Técnica – Outubro / 2016

## SUMÁRIO

1. Apresentação;
2. Equipe Local e Comissão de Acompanhamento;
3. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;
4. Reunião com Equipe Local e de Acompanhamento
5. Acompanhamento das pesquisas que estão sendo realizadas
6. Cronograma de atividades
7. Observações em campo



Plano de Mobilidade Urbana  
5ª Reunião - 4ª Visita Técnica – Outubro / 2016

## 2. Equipe Local e de Acompanhamento

### Equipe Local

Nome	Função	Contato
Wander	Secretaria de Transportes	
Pablo Simonini Faria	Engenheiro Civil	
Jarbas Casteziano	Secretaria de Obras	
Willian	Setor de Cadastros	
Valdir do Carmo	Engenheiro Civil	

### Equipe Acompanhamento

Nome	Função	Contato
Clóvis Batista Gonçalves	Associação Comercial e Industrial de Santa Vitória	
Nehie Ferreira Elbayeh Franco	Vereadora	
Leandro Fagundes Silva	Vereador	
Oraildes Moura Santos	Conselho tutelar	
	Polícia Militar	





Plano de Mobilidade Urbana  
5ª Reunião - 4ª Visita Técnica – Outubro / 2016

### **3. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;**

- Consultas Públicas

Foram entregues até a presente data, 413 questionários de Consulta Pública.

- Canais de comunicação direta

Como está estabelecido os canais de comunicação direta?

- Divulgação em mídia

Registro dos anúncios veiculados nas mídias divulgando o desenvolvimento do Plano de Mobilidade.

Houve na mídia uma divulgação sobre a mobilização social? Quais foram os meios utilizados?

- Educação para a mobilidade

Apresentação dos resultados do projeto de Mobilização Social

### **4. Reunião com a Equipe Local e de Acompanhamento**

-Discussão sobre o Plano de Mobilidade – Abordagem dos principais pontos da Consulta Pública e Workshop Técnico.



Plano de Mobilidade Urbana  
5ª Reunião - 4ª Visita Técnica – Outubro / 2016

### 5. Acompanhamento das pesquisas que serão realizadas

	Nº DE PONTOS	LOCAL
<b>VOLUMÉTRICA CLASSIFICADA DE VEÍCULOS</b>	5	1. Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Goiás 2. Av. Acre x Rua Jânio Quadros 3. Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua J.K. 4. Av. Joaquim Ribeiro Gouvêia x Rua J.K. 5. Av. Eduardo Brandão de Azeredo x Zezeca Franco 6. Avenida Minas Gerais x Rua Canal 7. Rua 26 x Rua João Quirino de Soza
<b>ESTACIONAMENTO ROTATIVO</b>	10 Quarteirões	(Delimitar no Mapa)
<b>VOLUMÉTRICA DE PEDESTRE</b>	3	1. Av. Reinaldo Franco de Moraes x Rua J.K. 2. Av. Genésio Franco de Moraes x Rua Canal 3. Av. Minas Gerais x Rua Canal

### 6. Cronograma de atividades

Mês/Semana	1	2	3	4
Outubro	Reunião com Equipe Local e de Acompanhamento	Treinamento de pesquisadores (13 e 14/10)	Pesquisas	Tabulação
Novembro	Tabulação Desenvolvimento de diretrizes	1ª Audiência Diagnóstico (11/11)	Desenvolvimento diretrizes Reunião com Equipe Local	2ª Audiência Diretrizes do Plano (28/11)
Dezembro	Fechamento das diretrizes	Entrega da minuta de lei	Entrega do plano	



ATA

**Data:** 06/10/2016

**Horário:** 09h00min

**Local:** Santa Vitória

A reunião foi iniciada na cidade de Santa Vitória, na Prefeitura Municipal, com a presença da equipe local e de acompanhamento. Inicialmente a Prof. Denise apresentou o cronograma atualizado das próximas atividades. Ressaltou-se a importância da implantação do canal de comunicação direta que ainda não estava disponível. Verificou-se os meios de divulgação em mídia, registros de anúncios, convites e demais. Também foi solicitado que quando concluído o projeto de educação para a mobilidade, os resultados fossem enviados para a equipe consultora.

Logo, foi realizada uma discussão sobre o andamento do plano, abordando os principais pontos levantados pelas consultas públicas e workshops realizados. A Prof. Denise também reiterou o cronograma das pesquisas que ainda estão sendo realizadas no município e pediu o apoio no que fosse necessário da equipe local e de acompanhamento.

Após a discussão e fechamento de atividades a serem desenvolvidas por ambas partes, a reunião foi finalizada. Em seguida, após o almoço a equipe consultora foi dirigida até os pontos de pesquisa para acompanhar as pesquisas de opinião e do transporte público que estavam sendo realizadas na cidade, analisando os resultados prévios com os dados já adquiridos, terminou-se a visita no município às 16h00min aproximadamente.

### Registro Fotográfico

Figura 3-17  
4ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-18  
4ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-19  
4ª Visita Técnica – Santa Vitória.

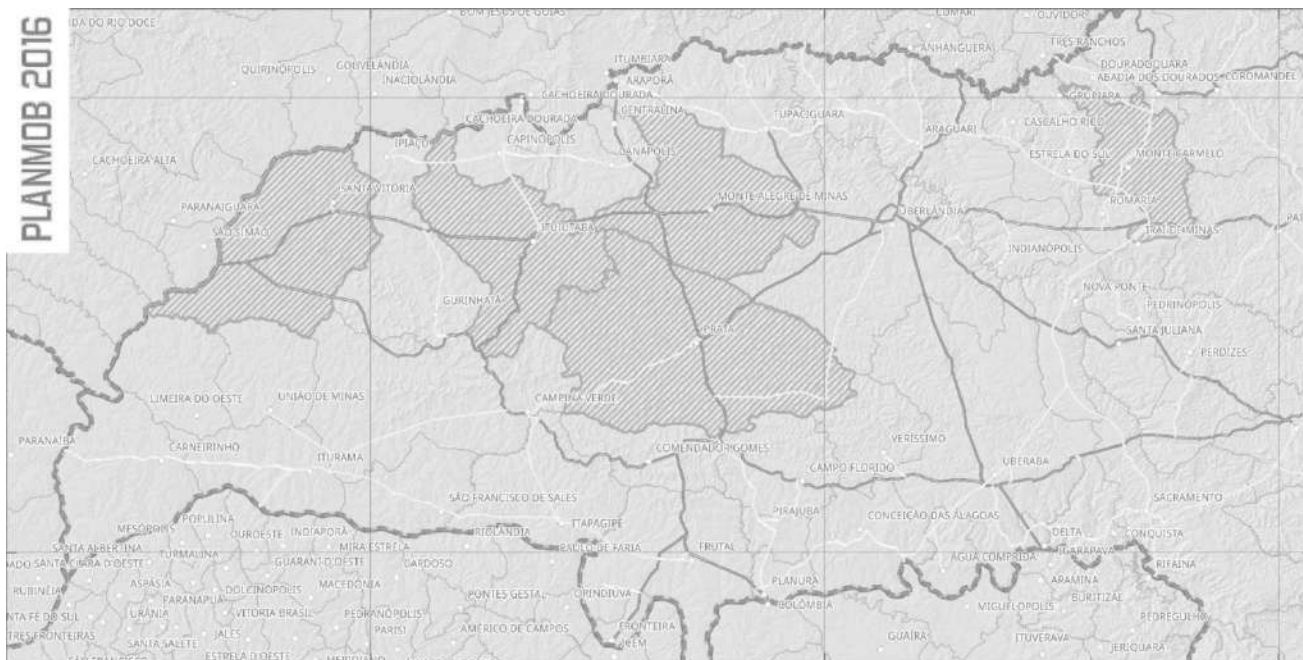


Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.





### 3.1.6. 6ª Reunião: 5ª Visita Técnica - 11 de novembro de 2016



ITUIUTABA | MONTE ALEGRE DE MINAS  
MONTE CARMELO | PRATA | **SANTA VITÓRIA**  
MG

**Plano de Mobilidade Urbana**

**6ª Reunião - 5ª Visita Técnica;  
E 1ª Audiência Pública**  
Construção Compartilhada



SANTA VITÓRIA - MG  
11 de Novembro / 2016





Plano de Mobilidade Urbana  
6ª Reunião– Novembro/ 2016

## **1 APRESENTAÇÃO**

Este documento tem a finalidade de orientar a 7ª Reunião e a 6ª Visita Técnica no município onde estarão sendo desenvolvidas as pesquisas volumétricas classificadas de veículos, estacionamento rotativo e *cordonline*; validação dos dados do sistema de transporte por ônibus. Estabelecendo o compromisso no alcance do seu objetivo que é dar qualidade no deslocamento das pessoas e assim melhor qualidade de vida urbana; Reunião com a equipe de acompanhamento.



Plano de Mobilidade Urbana  
6ª Reunião– Novembro/ 2016

## SUMÁRIO

1. Apresentação;
2. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;
3. Reunião com a Equipe de Acompanhamento;
4. 1ª Audiência Pública;
5. Visita em campo;



Plano de Mobilidade Urbana  
6ª Reunião- Novembro/ 2016

## 2. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município; Equipe Local

Nome	Função	Contato
Wander	Secretaria de Transportes	
Pablo Simonini Faria	Engenheiro Civil	
Jarbas Casteziano	Secretaria de Obras	
Willian	Setor de Cadastros	
Valdir do Carmo	Engenheiro Civil	

### Equipe Acompanhamento

Nome	Função	Contato
Clóvis Batista Gonçalves	Associação Comercial e Industrial de Santa Vitória	
Nehie Ferreira Elbayeh Franco	Vereadora	
Leandro Fagundes Silva	Vereador	
Oraildes Moura Santos	Conselho tutelar	
	Polícia Militar	



Plano de Mobilidade Urbana  
6ª Reunião – Novembro/ 2016

### **3. Reunião com a Equipe de Acompanhamento**

-Discussão sobre o Plano de Mobilidade – Abordagem dos principais pontos a serem abordados no Plano.

#### **4.1ª Audiência Pública;**

Realização da 1ª Audiência Pública – Diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana



ATA

**Data:** 11/11/2016

**Horário:** 14h30min

**Local:** Prefeitura Municipal de Santa Vitória

A reunião iniciou-se na sala do Engenheiro Civil Pablo Simonini Faria, no prédio da Prefeitura Municipal às 14h30min do dia 11 de novembro de 2016 no município de Santa Vitória – MG. A Professora Dr. Denise Labrea iniciou a reunião questionando ao Pablo da equipe local sobre o andamento da elaboração do plano, e também sobre o incidente com a equipe de trabalho na pesquisa de campo. Sobre o registro de divulgação da mobilização social o responsável informou que tudo anda com os conformes e que a minuta de lei será encaminhada e transformada em diretriz. Ficou firmado que no dia 22 de novembro de 2016 haverá uma reunião com a equipe local para repasse dos informes da reunião do dia 11 de novembro de 2016. No que concerne à mobilidade nas calçadas ficou definido que as mesmas no hipercentro terão prazo de cinco anos para readequação das normas padrão de mobilidade urbana, enquanto que a cidade como um todo terá um período de dez anos para se padronizar. No que se refere à sinalização do piso tátil, o centro e os novos loteamentos terão um período de cinco anos para se adequar às normas universal de acessibilidade. Já o sistema de transporte coletivo ficou acordado que o representante local reuniria-se com a administração sobre a adesão ou não do transporte público coletivo. Ficando firmado ainda a criação de estacionamento público de bicicletas pela prefeitura. Sobre os acidentes de trânsito foi apresentado um mapa elaborado pela PMSV ficando acordado ao executivo a elaboração de um plano de segurança viária. E por fim, no que diz respeito às ciclovias acordou-se a implantação das mesmas em algumas importantes vias da cidade, ficando sugerido a criação de uma ciclovia na saída para a rodovia. E finalizada a reunião às 17h00min.

### Registro Fotográfico

Figura 3-21  
5ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-22  
5ª Visita Técnica – Santa Vitória.



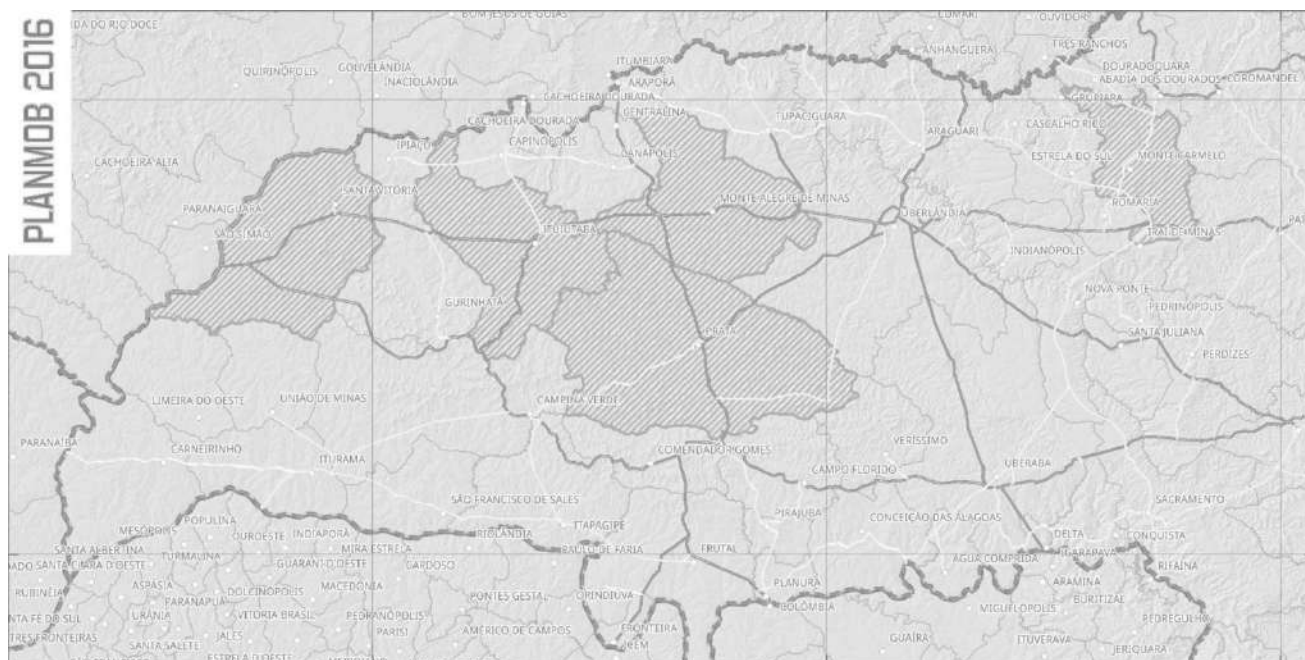
Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Lista de Presença





### 3.1.7. 7ª Reunião: 6ª Visita Técnica –22 de novembro de 2016



ITUIUTABA | MONTE ALEGRE DE MINAS  
MONTE CARMELO | PRATA | **SANTA VITÓRIA**  
MG

**Plano de Mobilidade Urbana**

**7ª Reunião - 6º Visita Técnica;  
e 2ª Audiência Pública**  
**Construção Compartilhada**



SANTA VITÓRIA - MG  
28de Novembro / 2016



Plano de Mobilidade Urbana  
7ª Reunião- Novembro / 2016

## **1. APRESENTAÇÃO**

Este documento tem a finalidade de orientar a 7ª Reunião e a 6ª Visita Técnica no município onde serão apresentadas as diretrizes para o Plano de Mobilidade Urbana; Realização da 2ª Audiência Pública. Estabelecendo o compromisso no alcance do seu objetivo que é dar qualidade no deslocamento das pessoas e assim melhor qualidade de vida urbana; Reunião com a equipe local e de acompanhamento.



Plano de Mobilidade Urbana  
7ª Reunião – Novembro / 2016

## **SUMÁRIO**

1. Apresentação;
2. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;
3. Reunião com a Equipe Local e de Acompanhamento;
4. Cronograma
5. 2ª Audiência Pública – Apresentação das Diretrizes



Plano de Mobilidade Urbana  
7ª Reunião – Novembro / 2016

## **2. Avaliação das atividades a serem desenvolvidas pelo município;**

## **3. Reunião com a Equipe Local e de Acompanhamento;**

### **EQUIPE LOCAL**

**Wander José dos Santos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória  
**Pablo Simioni Faria**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória  
**Jarbas Casteziano**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória  
**Willian**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória  
**Valdir do Carmo**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória

### **EQUIPE DE ACOMPANHAMENTO**

**Clóvis Batista Gonçalves**, Associação Comercial e Industrial de Santa Vitória  
**Nehie Ferreira Elbayeh Franco**, Vereadora  
**Leandro Fagundes Silva**, Vereador  
**Oraildes Moura Santos**, Conselho Tutelar de Santa Vitória





Plano de Mobilidade Urbana  
7ª Reunião – Novembro / 2016

	SEMANA 1	SEMANA 2	SEMANA 3	SEMANA 4
ABRIL		1ª Reunião: Apresentação / AMVAP – 15 de abril de 2016	Organização da Equipe Local; Composição da Equipe de Acompanhamento;	Levantamento de Dados
MAIO	2ª Reunião: 1ª Visita Técnica – 05 de Maio de 2016	Levantamento de Dados	Levantamento de Dados	Levantamento de Dados
JUNHO	Preparação das Pesquisas	Preparação das Pesquisas  3ª Reunião: 2ª Visita Técnica – 10 de junho de 2016 (1º Workshop Técnico)	Análise dos Workshops e Consultas Públicas;	Análise dos Workshops e Consultas Públicas;
JULHO	Pesquisas;	Pesquisas;	Pesquisas;	Pesquisas;
AGOSTO	4ª Reunião: 3ª Visita Técnica – 5 de agosto de 2016 (2º Workshop Técnico)	Pesquisas;	Análise dos Workshops e Consultas Públicas;	Análise dos Workshops e Consultas Públicas;
SETEMBRO	Diagnóstico;	Diagnóstico;	Diagnóstico;	Diagnóstico;
OUTUBRO	5ª Reunião: 4ª Visita Técnica – 6 de outubro de 2016	Proposição de Diretrizes e Ações	Proposição de Diretrizes e Ações	Proposição de Diretrizes e Ações
NOVEMBRO	Proposição de Diretrizes e Ações	6ª Reunião: 5ª Visita Técnica – 11 de novembro de 2016 (1ª Audiência Pública – Diagnóstico)	Relatório e Conclusões	7ª Reunião: 6ª Visita Técnica – 28 de novembro de 2016 (2ª Audiência Pública – Diretrizes)
DEZEMBRO	Relatório e Conclusões	Adequações Finais	Entrega do Plano de Mobilidade Urbana de Monte Carmelo	

#### 4. Cronograma







Plano de Mobilidade Urbana  
7ª Reunião- Novembro / 2016

---

---

ATA

**Data:** 28/11/2016

**Horário:** 11h00min

**Local:** Trabalho de Campo em Santa Vitoria

O trabalho de campo realizado no município de Santa Vitoria, partiu da perspectiva de realizar um levantamento de dados da cidade no sentido de analisar as problemáticas encontradas, contribuindo assim para na construção do Plano de Mobilidade Urbana. Foi realizada visita técnica no cruzamento da Rua do Canal com a Rua Genésio Franco de Moraes, onde observou o padrão das calçadas, e a obstrução de passagem de pedestres. Nas proximidades com a Av Joaquim Ribeiro de Gouveia, foi realizado o levantamento do perfil de calçadas, onde foi feito a medição das calçadas, rua e canteiro central.

Em outras ruas da cidade, foram registradas imagens referentes à inacessibilidade das calçadas. Terminado trabalho de campo, a equipe seguiu para o Auditório da Câmara Municipal de Santa Vitoria, local a ser realizada a 2ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana.

### Registro Fotográfico

Figura 3-24  
6ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-25  
6ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 3-26  
6ª Visita Técnica – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

## 4. WORKSHOPS TÉCNICOS

Workshop é uma reunião de um grupo de pessoas interessadas em um determinado assunto, é uma atividade para discussão sobre um tema que é de interesse de todos. É uma espécie de seminário, que enfatiza a troca de ideias e a demonstração e aplicação de técnicas, habilidade, etc.

Neste plano, as realizações dos workshops têm como objetivo ampliar as discussões entre os setores específicos em relação a mobilidade com o objetivo de conhecer as questões enfrentadas por eles e as sugestões frente a realidade vivenciada por cada seguimento:

- Representantes Industriais e Comerciais, CDL, Instituições de saúde, educação, etc.
- Taxistas, Moto-taxistas, Transporte Escolar, Fretamento (mudanças, vans), Ciclistas, ONGs, Associações.

### 4.1. WORKSHOPS TÉCNICOS – 10 DE JUNHO DE 2016

ATA

**Data:** 10/06/2016

**Horário:** 14h30min

**Local:** Câmara Municipal de Santa Vitória - MG

O 1º Workshop técnico inicia-se com a fala da Professora Denise abordando a importância do Plano de Mobilidade para a cidade, dispendo-se também da lei em que encontra-se amparado. Estendendo-se para as causalidades do não cumprimento desta. Aponta para os presentes o entendimento de mobilidade e acessibilidade. Para enfatizar sua fala, quantifica o aumento do número de veículos na cidade, em que a cidade de Santa Vitória no ano de 2010 possuía 18.000 veículos, enquanto que em 2015 este número aumenta para 20.000.

Em continuidade é citado também o conceito de sustentabilidade, em que a qualidade de vida está relacionada com a acessibilidade à cidade, assim como, o índice de poluição. Explicou-se também a hierarquia dos modais (homens, modelos sustentáveis, poluentes) e sua importância, mostrando que a cidade não possui plano de hierarquia viária, já que ciclistas e carros competem pelo mesmo espaço, o que resulta em menor fluidez. Aponta-se a importância da mobilidade, conceito que cuida da condição das pessoas que estão circulando. A exemplo a Professora Denise cita um ponto específico da cidade de Santa Vitória, a loja de móveis eletro som, em que a calçada é obstruída por placas de som que anunciam promoções da loja, placas com anúncios de promoções e até mesmo móveis. Neste ponto, o pedestre precisa sair da calçada e caminhar na rua para continuar o passeio.

Outro ponto abordado é a necessidade de estacionamentos para bicicletas, pois como foi visto no centro da cidade os ciclistas prendem suas bicicletas em postes ou placas para mantê-las seguras. Explica-se que a proposta do plano é envolver todos os setores da cidade, visto que é de suma importância a participação da comunidade deste processo, dado a vivência que possuem por fazerem parte da cidade (taxistas; ciclistas; lojistas; etc)

Visto isso, a fala complementa-se com o enfoque da necessidade das pessoas terem deslocamento seguro e confortável. Em seguida, o plano de trabalho e o plano de comunicação são apresentados. A Professora enfatiza o cenário atual da cidade com uma composição de imagens. Neste momento, a Professora Denise estende a fala aos presentes, uma das ouvintes aborda que na frente da escola em que trabalha os motoristas não obedecem o limite de velocidade. Em seguida, os presentes reúnem-se na mesa principal para abordar os pontos fortes e fracos da cidade. A reunião encerra às 20h30min.

## Registro Fotográfico

Figura 4-1  
Workshop Técnico Setorial – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 4-2  
Workshop Técnico Setorial – Santa Vitória



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 4-3  
 Workshop Técnico Setorial – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Lista de Presença

Figura 4-4  
 Lista de Presença Workshop Técnico – Santa Vitória.

Município		Data	
Grupo		10/06/2016	
<p><b>Plano de Mobilidade Urbana</b>  <b>WORKSHOP TÉCNICO I</b></p>			
NOME COMPLETO	FONE/EMAIL	INSTITUIÇÃO	
1. [Handwritten Name]	[Handwritten Phone/Email]	[Handwritten Institution]	
2. [Handwritten Name]	[Handwritten Phone/Email]	[Handwritten Institution]	
3. [Handwritten Name]	[Handwritten Phone/Email]	[Handwritten Institution]	
4. [Handwritten Name]	[Handwritten Phone/Email]	[Handwritten Institution]	
5. [Handwritten Name]	[Handwritten Phone/Email]	[Handwritten Institution]	
6. [Handwritten Name]	[Handwritten Phone/Email]	[Handwritten Institution]	
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			
22.			
23.			
24.			
25.			

Fonte: Santa Vitória, 2016.



#### 4.2. 2º WORKSHOP TÉCNICO – 5 DE AGOSTO DE 2016

ATA

**Data:** 05/08/2016

**Horário:** 14h30min

**Local:** UAITEC de Santa Vitória - MG

O 2º workshop técnico ocorreu na presença de alguns representantes de diferentes setores da comunidade de Santa Vitória. Iniciada as 14:30 horas na UAITEC-Santa Vitória, a reunião foi presidida por um membro da Equipe técnica da UFU Fander Oliveira e demais membro de ambas equipes de planejamento (UFTM e UFU).

Ao iniciar sua apresentação, Fander salientou ser de suma importância a participação da comunidade nas reuniões, questionando deste modo as autoridades presentes uma divulgação mais ampla do Plano de Mobilidade Urbana. Posteriormente explicou aos presentes sobre a não presença da Professora Denise, argumentando que a mesma se encontrava-se em compromisso. Sobre Plano de Mobilidade Urbana, Fander salientou que a elaboração do mesmo trará benefícios a população de Santa Vitória. Por conseguinte, ressalta a dificuldade das cidades em elaborarem seus planos e o não cumprimento das datas. Sobre as consultas públicas, é cobrado da equipe local um prazo para recolhimento das consultas de modo a averiguar com as agilidades os resultados.

Depois de finalizada a apresentação a Fander solucionou as dúvidas dos presentes no recinto, apontando também os problemáticos preliminares já obtidos ao longo do desenvolvimento do Plano. Onde apresenta algumas imagens, sobre o cenário atual da mobilidade no município, no momento ainda em que chama os presentes para apontar os pontos fortes e fracos na cidade e apresentarem propostas para melhorar o bem estar de seus municípios. A reunião, por fim finaliza-se as 16h00min.

#### Registro Fotográfico

Figura 4-5  
2ª Workshop Técnico – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.



Figura 4-6  
2ª Workshop Técnico – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 4-7  
2ª Workshop Técnico – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Lista de Presença

Figura 4-8  
 Lista de Presença Workshop Técnico – Santa Vitória.

**Plano de Mobilidade Urbana**  
**WORKSHOP TÉCNICO II**  
 Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

Município		Data	
Grupo		05/08/2016	
1	NOME COMPLETO	FONE/EMAIL	INSTITUIÇÃO
2	ROSEMARIA DE LIMA	9 3964 9830	SECRETARIA DE INFRA. E OBRAS
3	ROSILENE SILVA DA COSTA	9 9867-1152	SECRETARIA DE INFRA. E OBRAS
4	Wendelina Maria dos Santos	9 9664-2218	Secretaria Municipal de Obras
5	Gláucia Mariana dos Santos	9 9664 9546	Secretaria Municipal de Obras
6	Maria Silvana Mendes	9 9965-4760	Secretaria Municipal de Obras
7	Maria Gláucia Mendes	9 9965-4839	Secretaria Municipal de Obras
8	Wendelina Maria dos Santos	9 9664-1888	Secretaria Municipal de Obras
9	Wendelina Maria dos Santos	9 9664-5267	SECRETARIA DE OBRAS
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

Fonte: Santa Vitória, 2016.

## 5. CONSULTAS PÚBLICAS

A consulta pública é um instrumento de participação da comunidade por meio de formulário específico. O objetivo é que a comunidade nos seus diferentes setores se manifestem quanto aos diferentes aspectos de mobilidade urbana. Será realizada durante todos os eventos estabelecidos no plano de comunicação até a fase de diagnóstico. A planilha da consulta pública está em anexo, e os dados da consulta serão tabulados e a apresentação na 1ª audiência pública fazendo parte do diagnóstico do Plano.

O município aplicou 211 consultas públicas nas universidades, escolas, postos de saúde, conferência das cidades, eventos realizados pelo município, câmara legislativa, prefeitura municipal e também por meio eletrônico na página oficial do município, conforme ilustra a figura a seguir:

CONSULTA PÚBLICA PLANO DE MOBILIDADE URBANA | 2016

Município \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

Sexo: ( ) M ( ) F Idade \_\_\_\_\_ Data: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Escolaridade:

Ocupação Atual:

( ) Ensino Fundamental

( ) Estudante

( ) Do Lar

( ) Ensino Básico

( ) Empregado

( ) Outro: \_\_\_\_\_

( ) Ensino Médio

( ) Autônomo

( ) Ensino Superior

( ) Desempregado

( ) Aposentado

CALÇADAS	
PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
1	1
2	2
3	3
SUGESTÕES DE AÇÕES	

CICLOVIAS - BICICLETA	
PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS
1	1
2	2
3	3
SUGESTÕES DE AÇÕES	

CONSULTA PÚBLICA PLANO DE MOBILIDADE URBANA | 2016

<b>TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

<b>TRANSPORTE ESCOLAR</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

<b>FRETAMENTO</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

CONSULTA PÚBLICA PLANO DE MOBILIDADE URBANA | 2016

<b>TÁXI</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

<b>MOTO-TÁXI</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

<b>ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

CONSULTA PÚBLICA PLANO DE MOBILIDADE URBANA | 2016

<b>VEÍCULOS DE TRACÇÃO ANIMAL e PROPULSÃO HUMANA</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

<b>ESTACIONAMENTOS</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

<b>ÁREA DE CARGA E DESCARGA (mercadorias e valores)</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	



CONSULTA PÚBLICA PLANO DE MOBILIDADE URBANA | 2016

<b>RUAS E AVENIDAS (sinalização – pavimentação - circulação)</b>	
<b>PONTOS FORTES</b>	<b>PONTOS FRACOS</b>
1	1
2	2
3	3
<b>SUGESTÕES DE AÇÕES</b>	

## 6. CANAIS DE COMUNICAÇÃO DIRETA

O órgão gestor é responsável por estabelecer canais direto com a comunidade durante a realização do Plano. Para tanto desenvolveu ações que permitiram a manifestação direta da comunidade com o órgão gestor, em Santa Vitória este canal se deu através do site oficial, junto a Consulta Pública Online, e redes sociais onde a comunidade pode enviar as suas sugestões, reclamações, e sanar dúvidas durante todo o período da elaboração do plano.

Figura 6-1

Canal de Comunicação – Site Prefeitura de Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura de Santa Vitória, 2016.

## 7. EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE

Com o objetivo de sensibilizar a comunidade local para conhecer e participar da realização do Plano de Mobilidade, é necessário desenvolver ações que estimulem a participação popular. Dentre as sugestões apresentadas:

- Trabalhar nas escolas municipais e estaduais
- Concurso fotográfico, concurso de painéis, concurso de redação.
- Mobilidade sustentável
- Passeio ciclístico com prêmios.
- Selo Verde de mobilidade sustentável
- Programa de sensibilização dos lojistas e comércio local para ações de mobilidade, instalação de bicicletário, pagar estacionamento privado com vagas para bicicleta;
- Estimular o funcionário a usa bicicleta com incentivos.
- Carona solidária com pagamento de estacionamento
- Mobilidade inclusiva e acessível
- Oficina coordenada com pessoas com deficiências
- Vivência das dificuldades

O município de Santa Vitória optou por trabalhar nas escolas municipais e estaduais, sobre Mobilidade Sustentável. Inicialmente foram realizadas palestras sobre a temática nas instituições de ensino, ministrados pela Secretária Municipal de Esporte e Lazer - Irenilda Conceição. Posteriormente, foi realizado no dia 04/11 /2016 às 17h30min um passeio ciclístico pela cidade com o objetivo de conscientizar a comunidade sobre a mobilidade sustentável, no qual toda a comunidade escolar e sociedade civil foram convidadas, através de programas de rádio, panfletos, mídia online e entre outros conforme ilustra as figuras a seguir.

Figura 7-1  
Convite Passeio Ciclístico – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

Figura 7-2  
Palestra nas Escolas – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

Figura 7-3  
Palestra nas Escolas – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.



Figura 7-4  
Palestra nas Escolas – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

Figura 7-5  
Palestra nas Escolas – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

## 8. AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

A audiência pública é um encontro feito na comunidade com a participação da população, a fim de buscar opiniões e soluções para as demandas sociais e ter a acesso as respostas de pessoas públicas.

As avaliações da mobilidade no município e dos principais desafios a serem enfrentados, bem como o resultado de pesquisas de campo e da consulta pública realizados, também farão parte da apresentação.

Ao longo de meses, a população vem sendo convidada a participar da elaboração do Plano de Mobilidade respondendo a pesquisa ou participando da série de eventos já realizados. Já ocorreram: Consulta Pública, Reuniões Técnicas, Visitas em campo, Workshops. Assim como em outras oportunidades, nesta audiência a população também terá oportunidade para fazer perguntas, dar sugestões e fazer considerações.

Planejar o deslocamento de pessoas, bens e veículos pela cidade de forma organizada e de acordo com as reais necessidades da população é o objetivo do Plano de Mobilidade de Santa Vitória.

Aqui foram realizadas 2 audiências públicas com o objetivo de efetivar a participação da comunidade na construção partilhada do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória e garantir o acesso democrático aos espaços urbanos e a serviços essenciais, como saúde, educação, lazer e trabalho.

Para a sua realização foi feita a divulgação com a comunidade através de panfletos, jornal local, rádio, e pelo site oficial da Prefeitura. Conforme as figuras a seguir:

Figura 8-1  
Convite Audiência Pública – Santa Vitória.

Sexta-feira, 21 de outubro de 2016

### Futebol FMF realizou Congresso

Sob a batuta de seu presidente, Castelar Guimarães Neto, a Federação Mineira de Futebol - FMF realizou em Araxá, de 7 a 9 de outubro de 2016, no Tatá Grande Hotel, o 1º Congresso Regional de Ligas de Futebol.

Compareceram os presidentes das Ligas e ficaram satisfeitos com a iniciativa do presidente, Castelar em promover, neta 1ª

os assuntos foram tratados em relação ao futebol amador, sendo o mais importante à realização do cadastramento das Ligas, o que possibilitará às mesmas receberem dinheiro da Federação.

A Liga Ituiutabana de Futebol - LIF foi muito bem representada pelo seu presidente, Aristeu Emílio de Carvalho Nogueira. Aristeu regressou entusiasmado com as propostas a serem discutidas.

MODELO	OPÇÕES	ANO / COR	VALOR
CRUZEI LT HB AUTOM.	COMPLETO	2013/2014 BRANCO	57.000,00
VOYAGE TREND 1.6	COMPLETO	2013/2014 PRATA	34.300,00
VOYAGE TREND 1.6	COMPLETO	2015/2016 BRANCO	38.000,00
GOLF SPORTLINE 1.6	COMPLETO + TETO	2012/2013 PRATA	42.000,00
GOLF SPORTLINE 1.6	COMPLETO + TETO	2008/2008 PRATO	32.000,00
GOLF SPORTLINE 1.6	COMPLETO + TETO	2007/2008 PRATA	31.000,00
GOL 1.0 GB TL MB	COMPLETO	2015/2015 BRANCO	29.000,00
SAVERO CROSS 1.6 CE	COMPLETA	2012/2013 BRANCA	35.000,00
GOL 1.0 GA CITY TREND	COMP. - AR COND.	2007/2007 PRATA	14.900,00
SAVERO 1.8 CS	BÁSICO	2010/2011 BRANCO	21.800,00
GOL 1.0 G3	BÁSICO	2004/2004 PRATA	11.800,00
STRADA 1.4 VIBRAC CS	COMPLETA	2015/2015 PRATA	38.000,00
UNO BELLE WY ECON.	COMPLETO	2012/2013 CINZA	23.000,00
UNO BELLE FIRE	AR CONDICIONADO	2004/2005 PRATA	12.000,00
PALIO ELX ATIRAC 1.4	COMPLETO	2011/2011 PRATA	25.000,00
STRADA ADI FLEX	COMPLETA	2007/2007 PRATA	18.000,00
L300 TRITON 2.4 HL3 FLEX	COMPLETA	2013/2013 PRATA	60.000,00

**HÁ MAIS DE 20 ANOS O MAIOR ESTOQUE E MELHOR PRAZO**  
PABX: (31) 3268-1805

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA**  
AV. FERNANDO FRANCO DE MORAIS, 1455 - CEP 39320-000  
ESTADO DE MINAS GERAIS

**CONVOCAÇÃO - ASSUNTO: PLANO DE MOBILIDADE URBANA. SERVIÇO: COMISSÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA VITÓRIA - MG VEMOS PELO PRESENTE CONVIDAR A POPULAÇÃO DE SANTA VITÓRIA PARA A REALIZAÇÃO DA 1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA VITÓRIA - MG A SER REALIZADO NO DIA 11 DE NOVEMBRO DE 2016, ÀS 18H00, NA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES, COM ENDEÇAMENTO NA RUA JK, Nº 139, CENTRO, SANTA VITÓRIA - MG. NA REUNIÃO SERÃO APRESENTADOS OS RESULTADOS DAS PESQUISAS DE CAMPO EM AS PRIMEIRAS PROPOSTAS PARA O PLANO DE MOBILIDADE URBANA PARA A POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO. MUNICÍPIO DE SANTA VITÓRIA, 20 DE OUTUBRO DE 2016. PABLO SIMONINI FARIA - EMP.º CIVIL - GESTOR MUNICIPAL DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA.**

**PREFEITURA DE ITUIUTABA - EXTRATO DO DISTRATO AO CONTRATO Nº. 023/2013. CONTRATADA: JUVILLE IMÓVEIS LTDA. ORIGEM: Processo Administrativo nº. 9998/2016. OBJETO: Auxílio as partes, de comum acordo, resolvem distatar as estipulações firmadas no contrato nº. 023/2013 a partir de 31/10/2016. - Departamento de Administração - Secretária Mun. de Fazenda, Adm. e Rec. Humanos**

**Câmara Municipal de Campina Verde - PREGÃO PRESENCIAL Nº 003/2016 TORNA PÚBLICO para conhecimento dos interessados que foi declarado FRACASSADO O PREGÃO PRESENCIAL Nº 003/2016 pelo fato de o licitante presente não atender exigência contida no edital. Vereador João Batista Barbosa - Presidente da Câmara Municipal de Campina Verde - MG**

**CARTÓRIO DO REGISTRO DE PROTESTO**  
Tabela - Livro 2016 em Livro  
Tabela Eletrônica - Rua Cláudio Oliveira de Lima  
Bairro: Centro - Rua Cláudio Oliveira de Lima  
Av. Cruz, nº 152 - Centro - Fone: (31) 351-1052 - Caixa Postal - 11  
CEP - 38305-147 - ITUIUTABA - MINAS GERAIS

**EDITAL DE PROTESTO**

Eu, Cláudio Oliveira de Lima, Tabelante Substituto do Cartório de Registro de Protesto desta cidade e Comarca de Ituiutaba, Estado de Minas Gerais, no Estado da Lei etc.

**FAZ SABER** a todos quanto ao presente Edital virem ou dele conhecimento (verem, que foi (em) apresentado(s) neste Cartório para ser(em) devidamente apostado(s) e protestado(s) por falta de recolhimento, o(s) título(s) seguinte(s):

001) ANÁDIO KAZABIAN, RUA CORNELIO ANTONIO PEREIRA, 0, QURINHATA - Aquisição nº 16231697 de 18/10/2016.

002) GERALDO MAGELA NETO, AV. 21, 230, CARRÃO, ITUIUTABA - Aquisição nº 16232329 de 13/10/2016.

003) WILSON DE OLIVEIRA LEAL, RUA OBERONCIO CHAVES - 578, ITUIUTABA - Aquisição nº 16232512 de 13/10/2016.

004) CARINA FREITAS SILVA FERMANDES, AV. VINTE E SEIS, 2469 CX 1, ITUIUTABA - Aquisição nº 16232502 de 18/10/2016.

005) KELEBR TOMAZ DA SILVA, RUA QUARTA - 1598, ITUIUTABA - Aquisição nº 16232589 de 18/10/2016.

Ituiutaba, 20 de outubro de 2016.

Cláudio Oliveira de Lima  
Tabelante Substituto

Fica utilizado a mídia eletrônica ou representará os motivos por que não o fez, dentro de 05 (05) dias úteis a partir da data de publicação deste. Na falta do pagamento, fica notificado do comparecer PROTESTO. Lei n.º 8462 de 10/09/1997. Horário de Funcionamento deste Tabelante: das 08:00hs às 12:00hs / das 13:00hs às 17:00hs.

Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

Figura 8-2

Convite Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

Figura 8-3

Convite Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.



Figura 8-4  
Convite Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

Figura 8-5  
Convite Audiência Pública – Santa Vitória.



A Prefeitura de Santa Vitória, por meio da Comissão do Plano de Mobilidade Urbana, convida a toda a população para participar das AUDIÊNCIAS PÚBLICAS para elaboração do PMU 2016 – Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória.

**Datas:** 11 de novembro (sexta-feira) e 28 de novembro (segunda-feira)

**Horário:** 18 horas

**Local:** Câmara Municipal



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

Figura 8-6  
Convite Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Vitória, 2016.

### 8.1. 1ª AUDIÊNCIA – SANTA VITÓRIA

Apresentação do diagnóstico com o resultado das pesquisas, das coletas de dados, consulta pública e do canal direto de comunicação.

ATA

**Data:** 11/11/2016

**Horário:** 18h30min

**Local:** Câmara Municipal de Santa Vitória– MG

A 1ª Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santa Vitoria foi realizada no Plenário da Câmara Municipal da Cidade de Santa Vitoria, com início às 18h30min do dia 11 de novembro de 2016. A convite da professora Denise o responsável da equipe local abriu a audiência agradecendo a todos o presentes. Posteriormente a Professora Denise iniciou sua fala apresentando a todos os presentes a normativas sobre mobilidade urbana de modo geral. Por conseguinte foi abordado sobre os impactos da mobilidade. Sobre o Plano de Logística Urbana de Santa Vitória, Denise apresentou as etapas do plano e o cronograma de atividade da 6ª reunião e 1ª Audiência Pública a ser realizada ate então no dia de hoje. Ainda sobre os impactos da mobilidade, foi apresentado em dados e imagens sobre a acessibilidade e acidentes de trânsitos, onde foi apresentado também, dados de acidentes nos últimos anos na municipalidade, apresentando um mapa dos principais pontos de conflito. Ainda, foi salientado os gastos do município no que se refere a acidentes de trânsitos, totalizando um valor de 6 milhões ao ano . Foi enfatizado pela Professor Denise a importância da comunidade na elaboração do plano e questionou-se o motivo do não comparecimento da mesma nas reuniões de construção coletiva. No que se refere as consultas publicas, foi exposto aos presentes os pontos fortes, os pontos fracos e a sugestões dos mesmos. Em relação aos pedestres, explanou-se sobre as pesquisas volumétricas de pedestre expondo imagens referentes as problemáticas encontradas. Ao terminar a apresentação do diagnostico da pesquisa, a professora abriu a discussão para todos os presentes, de modo que os mesmo contribuíssem para a construção do mesmo. Ainda, a professora ressaltou que este projeto é uma

construção compartilhada onde as tarefas foram divididas entre os gestores locais, a equipe de trabalho contratada e a sociedade civil em geral. Por fim, a audiência teve encerramento as 19h45min onde a Professora Denise convidou novamente o responsável local a fazer o encerramento da audiência.

Figura 8-7  
1ª Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 8-8  
1ª Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.



Lista de Presença

Figura 8-9  
Lista de Presença 1ª Audiência Pública – Santa Vitória.

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA VITÓRIA - MG**  
**1ª AUDIÊNCIA PÚBLICA - DIAGNÓSTICO**

**Data:** 11 de Novembro de 2016  
**Local:** Câmara Municipal  
**Horário:** 18h

**LISTA DE PRESEÇA**

Nº	Nome	Contato	Instituição/Comunidade
01	Thaís Castro S.V. Faria	9966 7561	
02	Thaís Castro S.V. Faria	9965 2667	
03	Marcelo José S. Farias	3-3376 2813	IMPRESA
04	ARANK P. P.	34-99664 2328	Profissão
05	Thaís Castro S.V. Faria	99661 2811	
06	Ruizilei Alves Santos	99650 3390	Construtora
07	Stanyza Aparecida Tanguino	99182 9320	Tec. Farmácia
08	Paulo Simonini Jara	99668 5367	Profissão
09	Frederica M. Motta	99801 3859	UFTM
10	Gláucia Rodrigues Oliveira	9.01035761	UFTM
11	Priscila Yoshida	99226 2917	UFTM
12			
13			
14			
15			

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

## 8.2. 2ª AUDIÊNCIA – SANTA VITÓRIA

Apresentação do plano com ênfase nas diretrizes propostas.

ATA

**Data:** 28/11/2016

**Horário:** 18h15min

**Local:** Câmara Municipal de Santa Vitória - MG

A reunião teve início às 18h15min na plenária da Câmara municipal de Santa Vitória - MG. Inicialmente, a reunião teve uma abertura solene com a apresentação das autoridades presentes, estando presente também, o prefeito eleito. A Professora Denise, iniciou sua apresentação ressaltando a importância do Plano de Mobilidade Urbana. Posteriormente, abordou os conceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana e sua aplicabilidade. Por conseguinte, a professora apresentou imagens características das problemáticas encontradas no município, apresentando os paliativos para estas casuísticas. Expondo em seguida, os resultados das consultas públicas. Sobre as diretrizes, a professora ressaltou a importância dos park lets e como o mesmo interfere na vida dos cidadãos. Sobre o Plano de hierarquização viária, apresentou a função exercida por estas vias nas áreas centrais e como os veículos de carga impactam negativamente no tráfego urbano. No que se refere participação da comunidade, o seu envolvimento não participativo e integrado, no sentido de pensar em todos os aspectos da ação de forma integrada e coletiva, como toda infraestrutura de mobilidade, tendo como exemplo: as vias, calçadas, rampas, canteiros, ciclovias etc. Como sugestão, a Consultora, Denise sugeriu aos gestores acompanhar, avaliar, revisar as ações no plano de mobilidade no sentido de criar um órgão de participação ampla e democrática da sociedade para acompanhar e avaliar os recursos. Às 19h32min a Professora Denise encerrou sua fala, abrindo para discussão dos presentes. Que em seus questionamentos, argumentaram sobre a implantação do anel viário, ressaltando que com a implantação do mesmo trará consequências, propondo deste modo uma comissão de acompanhamento.

### Registro Fotográfico

Figura 8-10  
2ª Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 8-11  
2ª Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 8-12  
2ª Audiência Pública – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Lista de Presença

Figura 8-13  
Lista de Presença 2ª Audiência Pública Santa Vitória.



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA VITÓRIA - MG

2ª AUDIÊNCIA PÚBLICA – APRESENTAÇÃO DE DIRETRIZES  
28 de Novembro de 2016

LISTA DE PRESENÇA

Nº	Nome	Contato	Instituição/Comunidade
01	Elton S. Oliveira	34996714733	AUTÔNOMO
02	Jenilde Conceição de Lima	349966.1280	Sec. Esportes
03	PLAUSO MORAIS	3499656452	
04	CLORIVAL GUIMARÃES	9965.6842	
05	Olívias Batista Gonçalves	999652238	ACISV
06	Renato José de Paula	99657.2484	ADMINISTRAÇÃO
07	Marcos Vinícius Silva Freitas	9.9976.7213	ASSOCIADA IMPRENSA
08	Mauriciana Dueniz de Lima	9.9666.8752	Professora
09	Raimundo Romão Louço	996851738	Aut. Adm. pública
10	Luzilei Alves Santos	3499650.3390	Construtora
11	João de Deus de Lima	3499965.2915	Autônomo
12	Reginaldo P. Araújo	99965.0896	BAND FM
13	Márcio Ivone Ramalho de Sá	99976.9847	Professora
14	João José de Sá	9.9965.2667	Câmara
15	Paulo Sérgio de Sá	99685357	Engo Civil Prefeitura
16	Sebastião Alves Santos	999608487	Funes Prefeitura
17	José Belvise Azeite	999626530	PREFEITO B-Leit
18	Márcia Caroline de Souza	99685.8611	Casa Aquaplanária
19	Guilherme Ferreira de Souza	996642811	AUTÔNOMO
20	Dr. Assis de Lima	999658820	DIG/ARPA/AGRICULTURA
21	Francisco Barrocas de Paula	996728128	AUTÔNOMO
22	Francoise de Lima	9965-0232	Advogada
23	Václav de Souza	999658009	Funes. Público
24	Roberto Roberto Lourenço	999782321	ARPA-SV

Fonte: Santa Vitória, 2016.



## 9. DIVULGAÇÃO

As ações realizadas foram desde manifestações informais como também o contato pelo site oficial, programas de rádio, entrega de panfletos para a comunidade, divulgação em redes sociais, entre outros, conforme ilustra as figuras a seguir:

Figura 9-1  
Divulgação Plano de Mobilidade – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura de Santa Vitória, 2016.

Figura 9-2  
Divulgação Plano de Mobilidade – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura de Santa Vitória, 2016.

Figura 9-3  
Divulgação Plano de Mobilidade – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura de Santa Vitória, 2016.

Figura 9-4  
Divulgação Plano de Mobilidade – Santa Vitória.



Fonte: Prefeitura de Santa Vitória, 2016.

Figura 9-5  
Divulgação Plano de Mobilidade – Santa Vitória.

Nº 203, sexta-feira, 21 de outubro de 2016	Diário Oficial da União - Seção 3	ISSN 1677-7069 171
<p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE RIBEIRÃO DAS NEVES</b> EXTRATO DE CONTRATO Espec. Contrato nº 11/2016. Instrumento: CONTRATO ADMINISTRATIVO GUBERNA. Objeto: AQUISIÇÃO DE MOBILIÁRIO ESCOLAR. Fornecedor: RIBEIRÃO DAS NEVES (CONTRATANTE) e RIBMO MOBILIÁRIA E COMÉRCIO DE MATERIAIS LTDA (CONTRATADA). Valor Global Estimado: R\$ 237.200,00 (duzentos e trinta e sete mil e duzentos reais). Vigência: 12 meses.</p> <p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DO ESCALVADO</b> AVISOS DE LICITAÇÃO PREGÃO PRESENCIAL Nº 45/2016 Será realizado em 09/10/2016 às 09h de novembro de 2016, em sua sede Rua Capitão Luiz Setz, 130, Centro, Santa Cruz do Escalvado, MG, Processo Licitatório nº 08/2016, Pregão Presencial nº 45/2016. Objeto: Registro de preços para futuras e eventuais contratações de microempresa - ME, empresa de pequeno porte - EPP ou equiparadas para fornecimento de equipamentos de informática e peças para computador e impressoras, conforme especificações contidas no Edital e anexos, sob o nº 1760/2016 e no site www.serviçosestatais.gov.br. Informações pelo telefone: (31) 3883.1153.</p> <p><b>PREGÃO PRESENCIAL Nº 46/2016</b> Será realizado em 09/10/2016 às 09h de novembro de 2016, em sua sede Rua Capitão Luiz Setz, 130, Centro, Santa Cruz do Escalvado, MG, Processo Licitatório nº 09/2016, Pregão Presencial nº 46/2016. Objeto: Registro de preços para futuras e eventuais contratações de microempresas - ME, empresa de pequeno porte - EPP ou equiparadas para fornecimento de equipamentos hospitalares, odontológicos e médicos para atendimento à Secretaria Municipal de Saúde, conforme especificações contidas no Edital e anexos, sob o nº 1760/2016 e no site www.serviçosestatais.gov.br. Informações pelo telefone: (31) 3883.1153.</p> <p>Santa Cruz do Escalvado-MG, 19 de outubro de 2016. GILMARD DE PAULA LIMA Prefeito</p>	<p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DO JACURI</b> AVISO DE ANUNCIAÇÃO PREGÃO PRESENCIAL Nº 30/2016 Processo Administrativo nº 048/2016. O Município de São José do Jacuri-MG, torna Público ANUNCIAÇÃO Pregão Presencial nº 05/2016 - Processo Administrativo nº 048/2016. Objeto: Aquisição de caminhão todo terreno hidráulico e implemento agrícola para uso e apoio a agricultura familiar do Município de São José do Jacuri. Roteiro Único/Contrato Registro nº 8204392016 por intermédio da MARV representada pela Caixa Econômica Federal nos municípios e especificações de Anexo I do Edital. Data Abertura 21/10/2016 às 09:30 horas. Tipo: Menor Preço por Item. Informações pelo e-mail: licitacao@jaci.mg.br e e-mail: licitajaci@outlook.com.br.</p> <p>São José do Jacuri-MG, 20 de outubro de 2016. VIVIANE SILVA FERREIRA PENA Prefeita</p> <p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE TOLEDO</b> AVISOS DE LICITAÇÃO CONCORRÊNCIA Nº 41/2016 A PREFEITURA MUNICIPAL DE TOLEDO/MG, através da Comissão Permanente de Licitação, torna público que fará realizar em 10/10/2016 às 10h, em sua sede, Praça Francisco Vargas, nº 08 - Centro, Toledo/MG, a habilitação para o Processo Licitatório nº 071/2016 - Concurso Público nº 04/2016, Edital nº 05/2016, referente à aquisição parcelada de materiais para montagem de um núcleo de ensino à termo de lago, conforme especificações contidas no Anexo I do Edital, destinado ao Projeto de Eventos Municipais de Toledo/MG.</p> <p>O Edital está à disposição dos interessados no local acima mencionado. Maiores informações, pelo telefone: (51) 3436-1219.</p> <p><b>CONCORRÊNCIA Nº 42/2016</b> A PREFEITURA MUNICIPAL DE TOLEDO/MG, através da Comissão Permanente de Licitação, torna público que fará realizar em 14/10/2016 às 10h, em sua sede, Praça Francisco Vargas, nº 08 - Centro, Toledo/MG, a habilitação para o Processo Licitatório nº 072/2016 - Concurso Público nº 04/2016, Edital nº 03/2016, referente à contratação de empresa especializada em construção civil para prestação dos serviços de pavimentação asfáltica, com mão de obra especializada e fornecimento de materiais, conforme especificações contidas no Anexo I do Edital, destinado à pavimentação asfáltica em algumas ruas do Município de Toledo/MG.</p> <p>O Edital está à disposição dos interessados no local acima mencionado. Maiores informações, pelo telefone: (51) 3436-1219.</p> <p>Toledo-MG, 20 de outubro de 2016. VICENTE FERREIRA DE SOUZA NETO Prefeito</p>	<p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA</b> AVISO DE LICITAÇÃO PREGÃO PRESENCIAL Nº 122/2016 Secretaria Municipal de Educação, a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, e a Secretaria Municipal de Administração e a Secretaria Municipal de Contratação Fiscal. Critério de Julgamento: "Menor Preço por Item" Esbalcão para Microempresas e Empresas de Pequeno Porte - através da Diretoria de Contratações - Realização: Licitação Suplementada. Objeto: Aquisição de materiais (formulários contínuos, grêmios tribais, gama clássica, quadros, cartões para quadros brancos, auto-plotagem e outros), em atendimento à Secretaria acima citada.</p> <p>O Edital encontra-se à disposição na Diretoria de Contratações, Av. Urbanos Honório Castro, nº 835, 1º pavimento, bairro Santa Mônica CEP 38.400-154, telefones: (34) 3239-2488, das 12:00 às 17:00 horas. Valor do Edital: R\$23.35 (três reais e trinta e cinco centavos). Entrega dos envelopes e Sessão Pública para abertura no dia 09/10/2016, às 13:00 horas na Diretoria de Contratações.</p> <p>Uberlândia-MG, 18 de outubro de 2016. MARIA ANGÉLICA FERREIRA TELES DE OLIVEIRA Coordenadora de Apoio ao Processo Licitatório e Edital</p> <p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE VÁRZEA DA PALMEIRA</b> AVISO DE LICITAÇÃO PREGÃO Nº 77/2016 O Município de Várzea da Palmeira/MG - torna público que realizará Processo Licitatório, na modalidade Pregão, através do Edital nº 01/2016, para aquisição de 01 (um) veículo 4x4, destinado à Secretaria de Desenvolvimento Social, de acordo com o Edital contido no Anexo I do Edital. Data de julgamento: 07/11/2016, às 09h, no Sítio de Licitação, situado na Rua Cláudio Manoel da Costa, nº 1.000, Bairro Planar, Várzea da Palmeira/MG. Maiores informações, informe de contato: (33) 3731-9200, ou e-mail: licitacaovp@uol.com.br.</p> <p>ANA LUCIA DE ARAUJO Prefeita</p>
<p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA RITA DE MINAS</b> AVISO DE RESCISÃO Processo Licitatório nº 10/2016. Tomada de Preços nº 2/2016. Pela presente, nos termos do art. 109, I, § 1º da Lei nº 8.666/93, fica rescindida a empresa Tertes e Filizete Construtora e Comércio Ltda-ME de acordo com o Edital do Processo Licitatório nº 01/2016 - Tomada de Preços nº 002/2016 - que resultou no Contrato nº 002/2016 e aplica as sanções previstas no Edital.</p> <p>Santa Rita de Minas-MG, 11 de outubro de 2016. HELIO DONATO DORNELAS Prefeito</p>	<p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE TOLEDO</b> AVISOS DE LICITAÇÃO CONCORRÊNCIA Nº 41/2016 A PREFEITURA MUNICIPAL DE TOLEDO/MG, através da Comissão Permanente de Licitação, torna público que fará realizar em 14/10/2016 às 10h, em sua sede, Praça Francisco Vargas, nº 08 - Centro, Toledo/MG, a habilitação para o Processo Licitatório nº 072/2016 - Concurso Público nº 04/2016, Edital nº 03/2016, referente à contratação de empresa especializada em construção civil para prestação dos serviços de pavimentação asfáltica, com mão de obra especializada e fornecimento de materiais, conforme especificações contidas no Anexo I do Edital, destinado à pavimentação asfáltica em algumas ruas do Município de Toledo/MG.</p> <p>O Edital está à disposição dos interessados no local acima mencionado. Maiores informações, pelo telefone: (51) 3436-1219.</p> <p>Toledo-MG, 20 de outubro de 2016. VICENTE FERREIRA DE SOUZA NETO Prefeito</p> <p><b>RESULTADO DE JULGAMENTO</b> LEILÃO Nº 2/2016 PREFEITURA MUNICIPAL DE TOLEDO/MG, Aviso de Julgamento de Leilão 003/2016 - Processo Licitatório 063/2016, aquisição Leilão de Bens Móveis nº 002/2016. Objeto: Leilão de bens móveis: Um Honda Civic LXI, e um Rolê Computador Vibratório. Referência: Computador/Móveis/Valor: R\$ 500.000,00. Honda Civic LXI / Valor: R\$ 40.000,00. Computador/Móveis/Valor: Branco. Preço: até 500,00 / Rolê Computador Referência: Valor: R\$ 20.000,00. Valor Total do Leilão: R\$ 600,000 (seiscentos mil reais). Maiores informações pelo telefone: (51) 3436-1219.</p> <p>Toledo-MG, 11 de outubro de 2016. VICENTE FERREIRA DE SOUZA NETO Prefeito</p>	<p><b>ESTADO DO PARÁ</b> PREFEITURA MUNICIPAL DE BELÉM SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO EXTRATO DO CONTRATO Nº 178016-SEMEC Contratante: SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE BELÉM - SEMEC Contratado: PERFORM COMÉRCIO EIRELI, CNPJ sob nº 03.985.960/0001-49. Objeto: O objeto do presente instrumento é a contratação de empresa para aquisição de gêneros alimentícios perecíveis, conforme quadro abaixo: a) 6.000kg (seis mil quilogramas) de frango - peça e adereços - Cuiá e Sobras de frango com ossos, congelado a -18°C. Embalagem primária: Bandejas de polipropileno de 80 kg envoltivas em sacos plásticos de polietileno low, atóxico, não violado, resistente e resistente. Embalagem secundária: Caixa de papelão em perfeita conformidade, higienizada, vedada, identificada, com validade e prazo adequado. O produto deve apresentar validade não inferior a 90 dias a partir da data de entrega em unidades de educação. Faturamento Legal: Lei Federal nº 8.666/93 Lei Federal nº 10.520/03 Decreto Federal nº 5.850/05 Decreto Federal nº 7.062/13 e suas alterações posteriores Decreto Municipal nº 47.428/03 Decreto Municipal nº 40.191/05 Decreto Municipal nº 48.806-A/05 Decreto Municipal nº 79.064/13 Decreto Municipal nº 86.046/14 Lei Complementar nº 123/06 Vigência: O presente Contrato vigorará por 11 (onze) meses, contados a partir da data de sua assinatura. Valor global: R\$ 34.360,00 (trinta e quatro mil, trezentos e sessenta reais).</p>
<p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA</b> AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Assunto: Plano de mobilidade urbana. Serviço: Controle do plano de mobilidade urbana de Santa Vitória/MG. Vimos pela presente convidar a população de Santa Vitória para a realização da 1ª audiência pública do plano de mobilidade urbana de SANTA VITÓRIA/MG, a ser realizada no dia 19 de Novembro de 2016, AS 18:00 H, na Câmara Municipal de Vereadores, com endereço na Rua JK, N.º 130, Centro, Santa Vitória/MG. Na reunião serão apresentadas as condições das pesquisas de campo em as primeiras propostas para o plano de mobilidade urbana para a população de Município.</p> <p>Santa Vitória, 20 de outubro de 2016. Cezar Municipal do Plano de Mobilidade Urbana</p> <p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO FRANCISCO DE SALES</b> RETEIFICAÇÃO No extenso de contrato referente ao Pregão Presencial nº 04/2016, publicado no DOU de 30 setembro de 2016, Seção 3, pag. 171. Onde se lê: R\$ 66.096,40 (sessenta e seis mil, noventa e seis reais e quarenta centavos). Leia-se: R\$ 16.540,00 (dezesseis mil, quinhentos e quarenta e quatro reais). As demais condições permanecem inalteradas.</p> <p>Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico: <a href="http://www.in.gov.br/leiainterna/leiainterna">http://www.in.gov.br/leiainterna/leiainterna</a>, pelo código: 003291610210617.</p>	<p><b>PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS CORAÇÕES</b> AVISO DE LICITAÇÃO PREGÃO PRESENCIAL Nº 002/2016 - SRP Processo nº 770/2016. Objeto: Aquisição de Dieta Enteral e Suplemento Nutricional para Fomento ao Paciente que necessita do Método de Tolo. Comissão Permanente Municipal de Três Corações, Com Sede na Av. Brasil, Nº 225, Bairro Jardim América, Cep 37.416-000, Torna Público a Licitação No. Mobilidade Pregão Presencial Sig. Dan. de Abertura Das Envelopes Dos 09 de Novembro de 2016 Às 10h00min. Endereço: Av. Brasil, Nº 225 - Jardim América - Departamento de Licitação. Site A Responsabilidade Da Secretaria Municipal de Saúde. Conforme Lei Federal Nº 8.666 de 21/06/1993 E Alterações. Lei Nº 10.520/03 E Para Outros Procedimentos. Fornecedor Nome: Edital. O Edital, Contendo, Sua Análise, Impugnações, Recursos, Decisões E Demais Atos Deve Ser Apresentados Perto Intendentes Para Ciência Até 07 de Setembro de 2016, Site: <a href="http://www.serviçosestatais.gov.br">www.serviçosestatais.gov.br</a>. De: No Departamento de Licitação Das 12:00 Às 18:00 Horas.</p> <p>Três Corações-MG, 19 de outubro de 2016. STEPHANIE ANDRESSA MARQUES DE ALMEIDA Prefeita</p>	<p><b>EXTRATO DO CONTRATO Nº 178016-SEMEC</b> Contratante: SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO DE BELÉM - SEMEC Contratado: PERFORM COMÉRCIO EIRELI, CNPJ sob nº 03.985.960/0001-49. Objeto: O objeto do presente instrumento é a fornecimento de gêneros alimentícios "não perecíveis", pela contratada a contratante, conforme quadro abaixo: a) 3.900kg (três mil, novecentos e cinquenta quilogramas) de açúcar trinado extrafino. Embalagem em sacos plásticos integrais, resistentes, hermeticamente fechados, contendo 1kg (um quilograma) de produto, acondicionados em fardos plásticos transparentes ou papel com capacidade de até 30kg (três quilogramas). Validade não inferior a 180 (cento e oitenta) dias após a data de entrega no almoxarifado da Secretaria Municipal de Educação. b) 2.375kg (dois mil, trezentos e setenta e sete quilogramas) de arroz tipo 1 longo fino. Arroz tipo 01, classe longo fino, subgrupo médio, acondicionado em sacos de polipropileno transparente, atóxico, limpo, não violado e resistente com capacidade de 1kg; Embalagem secundária: fardos plásticos higienizados.</p>

Fonte: Prefeitura de Santa Vitória, 2016.



Figura 9-6  
Divulgação Plano de Mobilidade – Santa Vitória.

JORNAL DO PONTAL  
Terça-feira, 11 de outubro de 2016

## Santa Vitória

# Em andamento os trabalhos para a criação do Plano de Mobilidade Urbana

Santa Vitória está construindo o Plano de Mobilidade Urbana do município e a participação popular é fundamental para a estruturação de políticas públicas para organizar e melhorar a acessibilidade e a locomoção de pessoas e cargas dentro da cidade. Uma equipe dos departamentos de Geografia das Universidades Federal de Uberlândia e Federal do Triângulo Mineiro - Uberaba, contratados através de um consórcio de cidades da região, já está nas ruas para conhecer a malha viária e criar um diagnóstico sobre o que deve ser implantado ou mudado.

A Lei Federal 12.587, de três de janeiro de 2012, estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e marca a gestão das políticas públicas brasileiras no que diz respeito ao desenvolvimento urbano. Isso, ao inserir um novo modelo de mobilidade urbana para mudar a atual situação, visto que as prioridades não são o transporte coletivo e outros modos de transporte não motorizados.

A nova lei institui diretrizes para a mobilidade urbana sustentável a ser almejada pelos municípios brasileiros, cria novos instrumentos para que a gestão municipal inicie o processo de reversão do caótico quadro com que as cidades grandes e médias deparam no cotidiano dos deslocamentos de pessoas e de cargas urbanas.

O Plano de Mobilidade Urbana e do Município de Santa Vitória têm por objetivo instituir as bases de um modelo de mobilidade urbana sustentável, conforme dispõe a Lei Federal.

A construção do Plano deve contar com a participação da população, mediante consulta pública, disponível na Prefeitura ([www.santavitória.mg.gov.br](http://www.santavitória.mg.gov.br)), e audiências públicas, interligando também com segmentos do setor produtivo, imprescindível neste processo especialmente pela natureza das atividades econômicas do Município.

Em novembro, no dia 11, será realizada audiência pública para ouvir a população e entrega do diagnóstico. Nova audiência acontecerá dia 28 de novembro, onde serão apresentadas as sugestões para o Plano.

Ao final, o Poder Executivo encaminhará à Câmara Municipal o Projeto de Lei com princípios e diretrizes da Política de Mobilidade Urbana, para aprovação.

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA**  
Santa Vitória  
MINAS GERAIS

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA**  
AV. RENALDO FRANCO DE MORAIS, 1493 – CEP 36220-000  
ESTADO DE MINAS GERAIS

**MUNICÍPIO DE SANTA VITÓRIA - EDITAL DE PREGÃO PRESENCIAL Nº 082/2016**  
DATA DA ABERTURA: 24 de outubro de 2016, às 13:00 horas  
LOCAL: no Prédio do Município de Santa Vitória  
OBJETO: Aquisição de material pedagógico e brinquedos para manutenção dos CEMEI'S. Participação exclusiva ME, EPP, MEI.  
MODALIDADE: Pregão, menor preço por item.  
RECURSOS: Próprio  
INFORMAÇÕES: Tele-fax: 34-3251-8508 – e-mail: [licitacao@santavitória.mg.gov.br](mailto:licitacao@santavitória.mg.gov.br)  
HORÁRIO: 12:00h às 17:00h  
CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO: Poderão participar desta licitação pessoas jurídicas devidamente constituídas, mediante a refrida do Edital no Departamento de Compras e Licitação ou por depósito bancário, conta 7.140-4, AG. 2593-3, Banco do Brasil, pela taxa de R\$ 10,00 (dez reais), que será recolhida aos cofres do município.

Município de Santa Vitória MG, aos 11 dias do mês de outubro de 2016.

Juliano Silva Souza  
Pregoeiro

**Bons Negócios**  
Telefax: 3261-7766  
Av. Sirio Libanesa (17-A) nº 120

MODELO	ANO	COMB	COR	OPCIONAIS
STRADA W 1.4 CD	FIAT	2014/13	B BRANCA	AR DH VE TE
COROLLA	TOYOTA	2004/03	G PRATA	AR DH VE TE RD
DUSTER 2.0 DYNAMIC	RENAULT	2014/13	B BRANCA	AUTOM AR DH VE TE RD SOM COURO
PALIO SPORTIN	FIAT	2014/13	B BRANCA	1.8 COMPL - TETO
PALIO ATTRACTIVE 1.4	FIAT	2014/14	B CINZA	AR DH VE TE RD SOM FN
ECOSPORT SE 1.6	FORD	2013/14	B BRANCA	AR DH VE TE SOM RD
PALIO ECONOMY 02 P	FIAT	2014/13	B PRETA	BASICO
GOL G 04 04 PORTAS	VW	2013/14	B BRANCA	AR DH VE TE
RANGER XLT 4X4	FORD	2011/12	D PRATA	COMPLETA
F 250 XLT 4X2 CB	FORD	2008/09	D PRATA	COMPLETA
FAPRIL FI FIANCF 2.0	GM	2007/08	B BRANCA	AR DH VE TE SOM FN

**NÁ MAIS DE 20 ANOS O MAIOR ESTOQUE E MELHOR PRAZO**

**SKALA VEÍCULOS**

PAR: (34) 3268-1805  
Rua 24 nº 766 - Ituiutaba/MG  
[www.skalaveiculos.com](http://www.skalaveiculos.com)

Compra, venda, troca e financiamento carros novos, seminovos e usados:

SIENA ELX 1.4 COMPLETO PRATA 07/08	R\$ 23.000,00
ECOSPORT AUTOMÁTICA COMPLETA PRETA 08	R\$ 25.000,00
FOX 4P COMPLETO 1.0 PRATA 11/12	R\$ 27.000,00

Fonte: Prefeitura de Santa Vitória, 2016.



[www.plamu.com.br](http://www.plamu.com.br)

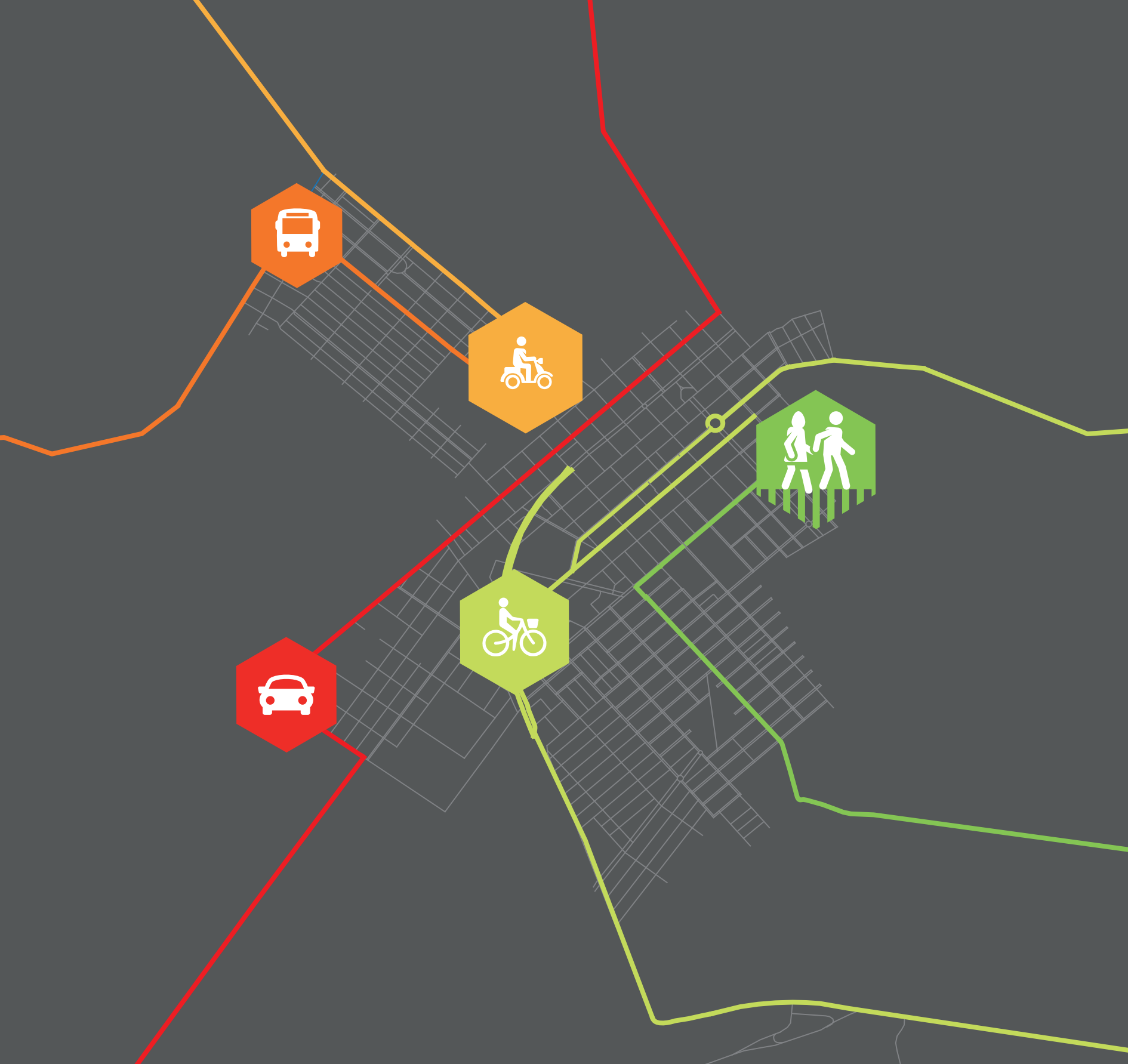
Consórcio Público Intermunicipal de  
Desenvolvimento Sustentável do  
Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

**CIDES**



**UFU**





**PLAMU**  
PLANO DE MOBILIDADE URBANA

SANTA VITÓRIA • MG

**ANEXO 3**  
CONSULTAS  
PÚBLICAS  
E WORKSHOP  
TÉCNICO

## **INSTITUIÇÕES PARTICIPANTES DO PROJETO**

Prefeitura Municipal de Santa Vitória - MG

### **INSTITUIÇÃO FOMENTADORA**

Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba - CIDES

### **INSTITUIÇÃO CONTRATANTE**

Fundação de Ensino e Pesquisa de Uberaba - FUNEPU

### **COORDENAÇÃO GERAL**

Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM

### **EXECUÇÃO**

Sigma Geo Sistemas

Universidade Federal de Uberlândia - UFU

Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM

### **COOPERAÇÃO TÉCNICA**

Instituto de Geografia - UFU

Instituto de Geografia - UFTM



Consórcio Público Intermunicipal de  
Desenvolvimento Sustentável do  
Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

**CIDES**





## **Gestão Municipal 2013-2016**

### **Prefeito Municipal**

Genésio Franco de Moraes Neto

### **Vice-Prefeito**

Weliton Ferreira Lima

### **Presidente da Câmara**

João Valcy de Medeiros

### **Sec. Mun. Governo**

Aramis Pedro de Oliveira

### **Sec. Mun. Fazenda**

Esio Paranaíba Júnior

### **Sec. Mun. Social**

Cristina Oliveira Villela

### **Sec. Mun. Saúde**

Sandra Aparecida. Barbosa Fernandes

### **Sec. Mun. Inf. Serviços Urbanos**

Jarbas Casteziano de Freitas

### **Sec. Mun. Educação e Cultura**

Carla Cristina Soares de Almeida Lima

### **Sec. Mun. Agricultura Meio Ambiente**

Arnaldo Marques Ferreira

### **Procuradoria Geral do Município**

Paulo Antônio do Prado

### **Controladoria Geral**

Elissandra Suassuna Silva

### **Diretor da COPASA**

Salmo José Neto

## **Gestão Municipal 2017-2020**

### **Prefeito**

Ispere Salim Curi

### **Vice-prefeito**

Renato José de Paula

### **Procuradoria Geral do Município**

Márcio Quirino de Souza

### **Secretaria Municipal de Governo**

Carlos César de Queiroz

### **Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Serviços Urbanos**

Renato José de Paula

### **Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento**

Fábio Macedo Benício de Paiva

### **Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos**

Fernando Bonito

### **Secretaria Municipal de Educação e Cultura**

Francisca Vânia de Oliveira Silva

### **Secretaria Municipal de Esporte e Lazer**

Moussa El Bayeh Filho

### **Secretaria Municipal de Saúde**

Geraldo Xavier Rocha Júnior

### **Secretaria Municipal de Infraestrutura, Estradas e Serviços Rurais**

Júnior Sebastião de Souza

### **Secretaria Municipal de Agropecuária e Meio Ambiente**

Roberval Domingues Pereira

### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social**

Mariza Faria Queiroz Curi

### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico**

João Batista de Medeiros

### **Secretaria Municipal de Agricultura e Pesca**

Maurício Lorena

## GESTÃO CIDES

### Gestão 2016

#### Presidente

Reinaldo Assunção Tannús (Prefeito de Campina Verde - MG)

#### Vice- presidente

Luiz Pedro Correa (Prefeito de Ituiutaba - MG)

#### Secretária Executiva

Ecione Cristina Marins Pedrosa

### Gestão 2017

#### Presidente

Fradique Gurita da Silva (Prefeito de Campina Verde - MG)

#### Vice- presidente

Fued José Dib (Prefeito de Ituiutaba - MG)

#### Secretária Executiva

Ecione Cristina Marins Pedrosa

## EQUIPE TÉCNICA

#### Consultora

Prof. (a) Dr. Denise Labrea Ferreira -UFU

#### Coordenador

Prof. Dr. Carlos Alberto Araújo - UFTM

#### Estagiários

Alison Henrique Pereira - UFTM

Fander de Oliveira Silva - UFU

Felipe Lehnenn Osório - UFU

Fernando Fachinelli R. de Oliveira -UFTM

Frederico Martins Motta - UFTM

Hygor Evangelista Siqueira - UFTM

Moizes Rodrigues da Silva - UFTM

Nathalia Barbosa Vianna - UFTM

Priscila Yoshida - UFTM

#### Empresa de Consultoria – SIGMA GEO SISTEMAS

#### Consultor

Gustavo Eugênio de Freitas Faria

#### Técnicos

Alessiane Silva Justino

Diego Teixeira e Silva

Lilian Fernanda

George Rodrigues da Cunha Silva

Paulo Vitor Batista Salgado

Sérgio Elias Nasser Jorge

Rosielli Araújo

Miguel Domingos Neto

## CONSTRUÇÃO COMPARTILHADA – PARTICIPANTES

### Equipe Local

**Irenilda Conceição de Lima**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Jarbas Casteziano**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**José Areston**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Pablo Simonini Faria**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdir do Carmo**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdo Pereira de Almeida**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wander José dos Santos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wiliam Santos Vasconcelos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

### Equipe de Acompanhamento

**Clóvis Batista Gonçalves**, Associação Comercial e Industrial de Santa Vitória.

**Leandro Fagundes Silva**, Vereador.

**Nehie Ferreira Elbayeh Franco**, Vereadora.

**Oraildes Moura dos Santos**, Conselho Tutelar.

**Roberto Silva**, Polícia Militar.



## 1. APRESENTAÇÃO

Este documento refere-se ao Anexo 3 do Plano de Mobilidade de Urbana, relativo aos resultados da Consulta Pública e Workshop Técnico Setorial ambos realizados em Santa Vitória – MG. Este possui como principal objetivo auxiliar o leitor do Plano a visualizar de modo mais integrado os dados obtidos através destas pesquisas.

Tanto a consulta pública como o workshop técnico setorial são de grande importância para a elaboração do Plano de Mobilidade visto que estes consolidam a participação da população em todo o processo de construção, pois são estes agentes que vivenciam o cotidiano da cidade.

Nas seções a seguir o leitor encontrará em um primeiro momento considerações acerca dos resultados obtidos através da consulta pública, onde estão descritos aspectos gerais do perfil da população que respondeu os questionários, em seguida estão detalhados os pontos fortes e fracos, bem como as sugestões apontadas. Os questionamentos foram a respeito das condições das calçadas, ciclovias, transporte escolar, fretamento, táxi, mototáxi, acessibilidade, veículos de tração animal e propulsão humana, estacionamentos, carga e descarga e condições da via.

Logo após exposto as considerações acerca da consulta pública, está disposto neste documento os resultados obtidos através do workshop técnico setorial. Os “workshops” técnicos foram as reuniões realizadas entre a equipe técnica com representantes da sociedade civil, como lojistas, vereadores, polícia militar, técnicos da educação e saúde. Nestas reuniões foram identificadas pelos participantes as potencialidades, fragilidades e sugestões a respeito dos aspectos voltados para a mobilidade urbana.

O principal objetivo dos workshops técnicos está na troca de conhecimento entre as equipes e principalmente para inserir na sociedade disseminadores do conceito da Mobilidade Urbana do município a partir das diretrizes do plano.

O Plano de Mobilidade Urbana do município não é uma obra pronta e acabada com a apresentação destes documentos. Deverá sempre estar em constante revisão com a dinâmica e transformação do município, de maneira a estar adequado com a realidade do município. Neste sentido, este anexo poderá servir para comparação dos aspectos identificados e propostos por membros da sociedade entre diferentes datas.

## 2. SUMÁRIO

<b>1. APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>2. SUMÁRIO .....</b>	<b>7</b>
<b>3. CONSULTA PÚBLICA .....</b>	<b>8</b>
3.1. Calçadas .....	11
3.2. Ciclovia .....	13
3.3. Transporte Escolar .....	15
3.4. Fretamento.....	18
3.5. Transporte Público por Táxi .....	19
3.6. Transporte Público por MotoTáxi .....	21
3.7. Acessibilidade .....	23
3.8. Veículo de Tração Animal e de Propulsão Humana.....	26
3.9. Estacionamentos.....	28
3.10. Carga e Descarga .....	30
3.11. Condições da Via (Ruas e Avenidas) .....	32
<b>4. WORKSHOP TÉCNICO SETORIAL.....</b>	<b>34</b>
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>38</b>

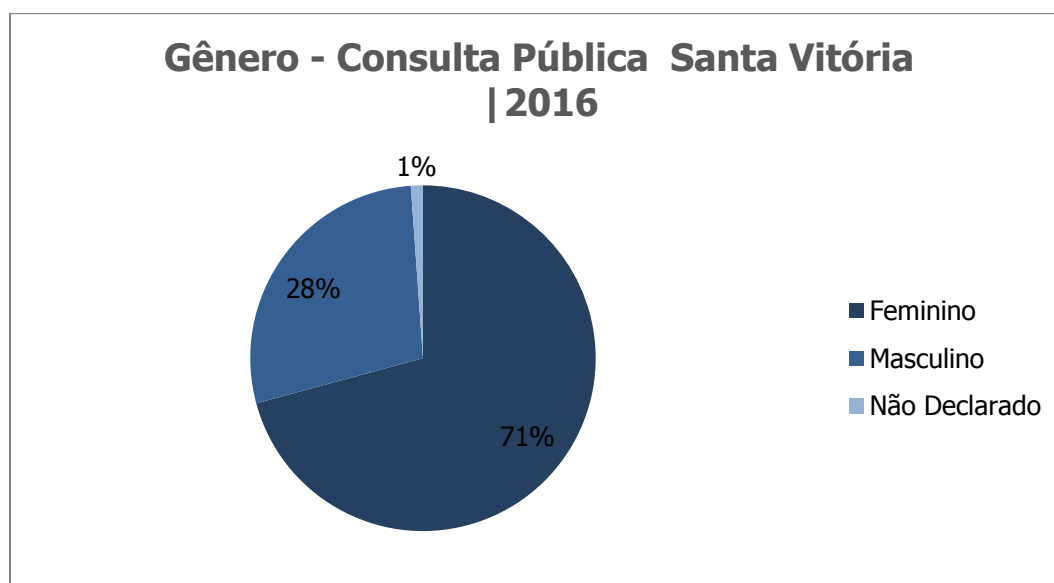
### 3. CONSULTA PÚBLICA

A Consulta Pública pode ser denominada como um processo democrático para a construção conjunta de políticas públicas entre governo e a sociedade. Ou seja, a consulta pública possui como principal objetivo ampliar o diálogo entre os mais diversos setores que atuam na sociedade, de modo que com a colaboração dos cidadãos, empresas, movimentos e organizações da sociedade as ações e programas do poder público possam atingir seus objetivos e ser aprimorados de acordo com as demandas coletivas, deste modo foram realizadas para o Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória um total de 89 questionários. Em um primeiro momento será realizada uma caracterização do perfil das pessoas que responderam a consulta pública.

- Gênero

Verificou-se na Figura 3-1, que 28% das pessoas que responderam a consulta pública foi do gênero masculino, com uma representatividade de 71% verificou-se o gênero feminino e 1% não declararam.

Figura 3-1  
Gráfico de Gênero – Consulta Pública.

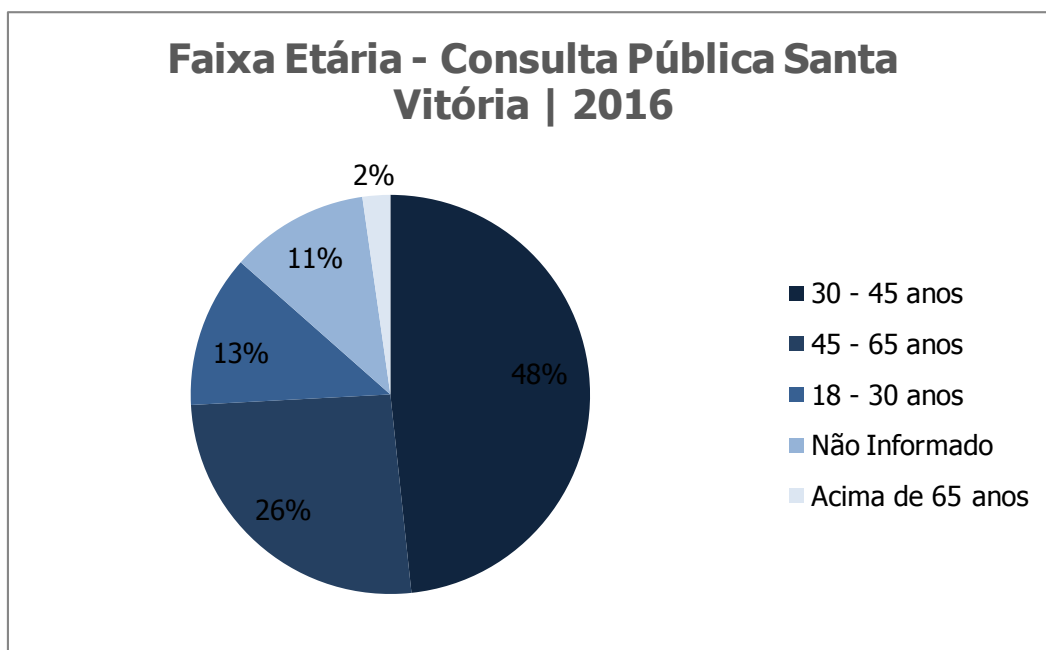


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

- Faixa Etária

De acordo com a Figura 3-2, a faixa etária mais representativa na consulta pública foram as pessoas com idade entre 30 - 45 anos, com aproximadamente 48% das pesquisas. Em seguida verificou-se a categoria de 45 - 65 anos com 26% e a categoria de 18 - 30 anos com 13%. Aqueles que não informaram sua faixa etária representaram um total de 11%, sendo 2% a categoria acima de 65 anos.

Figura 3-2  
Gráfico de Faixa Etária – Consulta Pública.

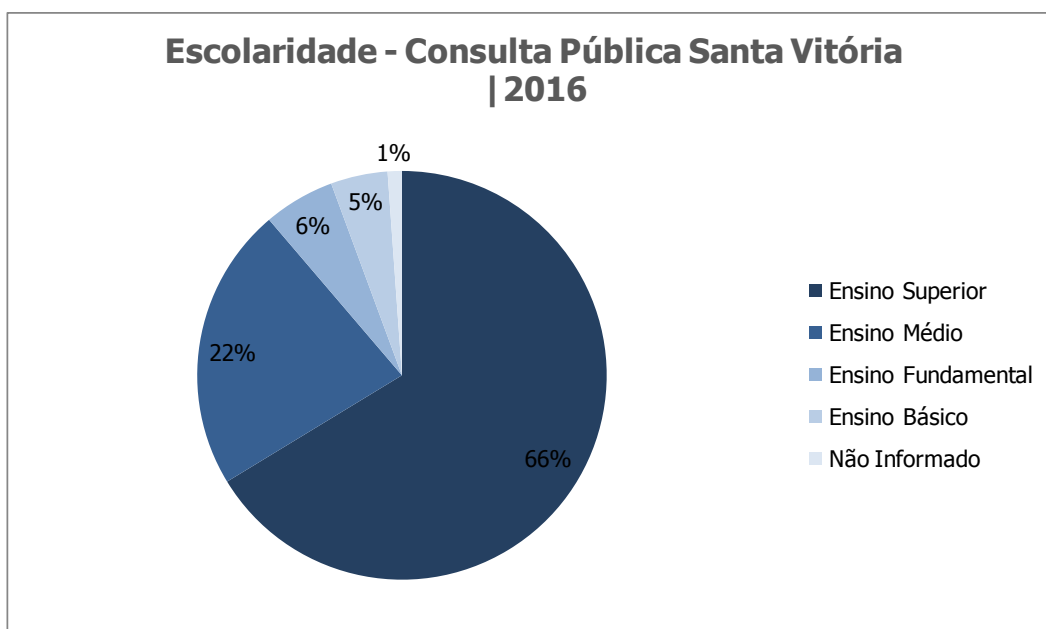


Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

- Escolaridade

Verificou - se que em relação a escolaridade das pessoas que responderam as consultas públicas 66% possuem ensino superior, ensino médio obteve um percentual de 22%, ensino fundamental 6%, ensino básico com 5%, e não informado 1%, conforme Figura 3-3.

Figura 3-3  
Gráfico de Escolaridade – Consulta Pública



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

- Bairros

Na Tabela 1, estão dispostos os dados relativos a quantos questionários foram respondidas por bairro de Santa Vitória, verificou-se que o bairro com maior representatividade foi o Centro visto que 30 pessoas responderam o



questionário, já os bairros com menor representatividade foram Jardim dos Ipês, Zona Rural e Vila Rica, em todos estes bairros apenas uma pessoa respondeu a consulta pública.

Tabela 1  
Bairros – Consulta Pública.

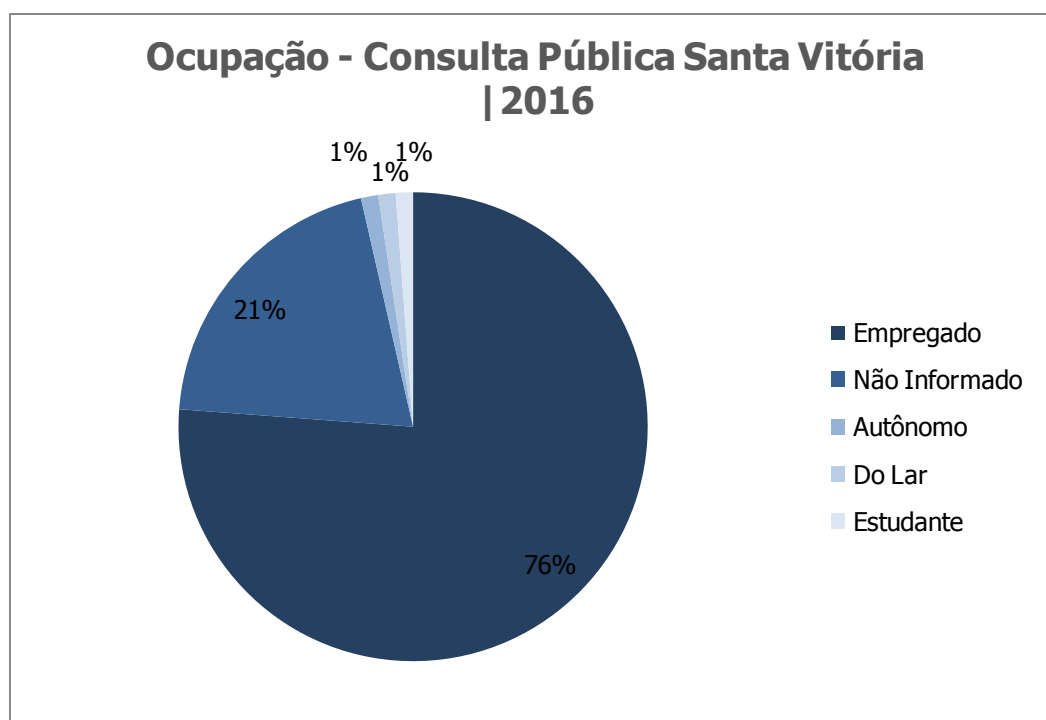
Bairros	Consulta Pública	Bairros	Consulta Pública
Centro	30	Brasil	4
Novo Horizonte	11	Morada Nova	2
Morumbi	7	Jardim Tropical	2
Jardim Planalto	6	Jardim dos Ipês	1
Dom Alexandre	5	Zona Rural	1
Amoreiras	5	Vila Rica	1
Parque das Acácias	4	Não Informado	9

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

- Ocupação

Em relação à ocupação das pessoas que responderam aos questionamentos da consulta pública, verificou-se 76% estão empregadas, a categoria não informado obteve uma representatividade de 21%, aqueles que são autônomos representaram 1%, do lar 1% e estudantes 1%, conforme Figura 3-4.

Figura 3-4  
Gráfico de Ocupação – Consulta Pública.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Os resultados apresentados a seguir constituem os principais aspectos dos temas sobre a mobilidade urbana no município de Santa Vitória. Para cada tema foi identificado os Pontos Fortes, Pontos Fracos e Sugestões. Como o questionário era um campo livre de resposta, no processo de tabulação foram agrupados aqueles resultados que estavam com mesma representatividade. Deve-se ainda mencionar que nem todas as perguntas sobre os temas foram respondidas, tendo a representatividade dos dados baseada no universo de respostas de cada tema. Os Temas abordados estão listados abaixo e os resultados serão apresentados nos próximos subitens.

- ✓ Calçadas
- ✓ Ciclovia
- ✓ Transporte Escolar

- ✓ Fretamento
- ✓ Transporte Público por Táxi
- ✓ Transporte Público por Mototáxi
- ✓ Acessibilidade
- ✓ Veículo de Tração Animal e de Propulsão Humana
- ✓ Estacionamento
- ✓ Carga e Descarga
- ✓ Condições Viárias (Ruas e Avenidas)

### 3.1. CALÇADAS

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (1997), calçada é a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins. Neste sentido foram questionados juntos aos moradores de Santa Vitória três elementos das calçadas os pontos fortes, pontos fracos e as possíveis sugestões para melhorias neste espaço.

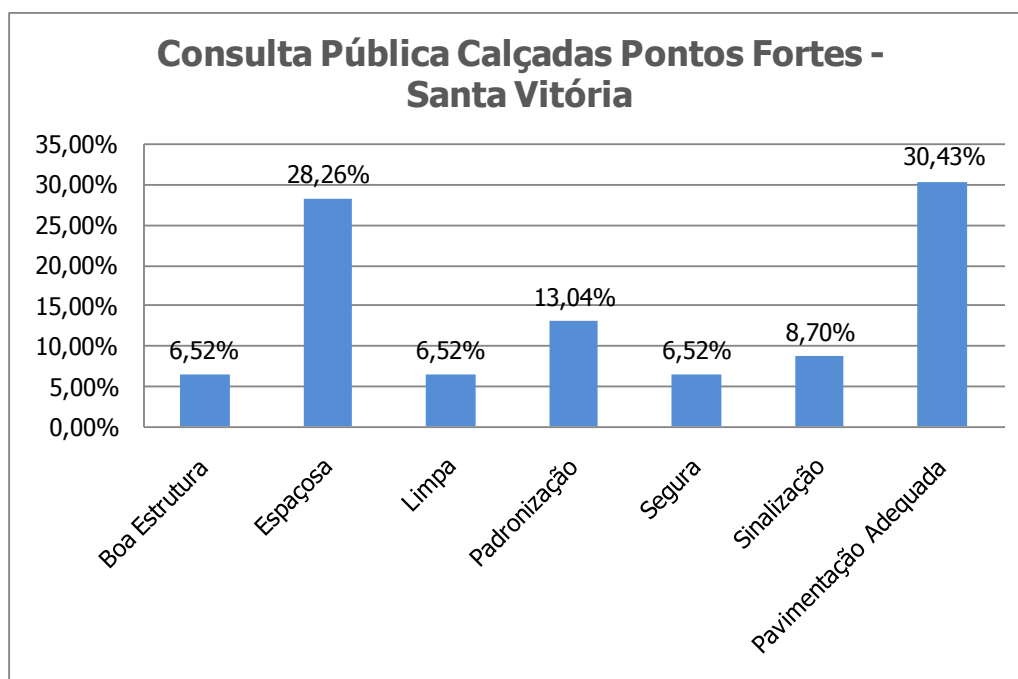
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela 2 e Figura 3-5.

Tabela 2  
Consulta Pública Calçadas Pontos Fortes- Santa Vitória.

PONTOS FORTES	%
Boa Estrutura	6,52%
Espaçosa	28,26%
Limpa	6,52%
Padronização	13,04%
Segura	6,52%
Sinalização	8,70%
Pavimentação Adequada	30,43%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-5  
Gráfico Consulta Pública Calçadas Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

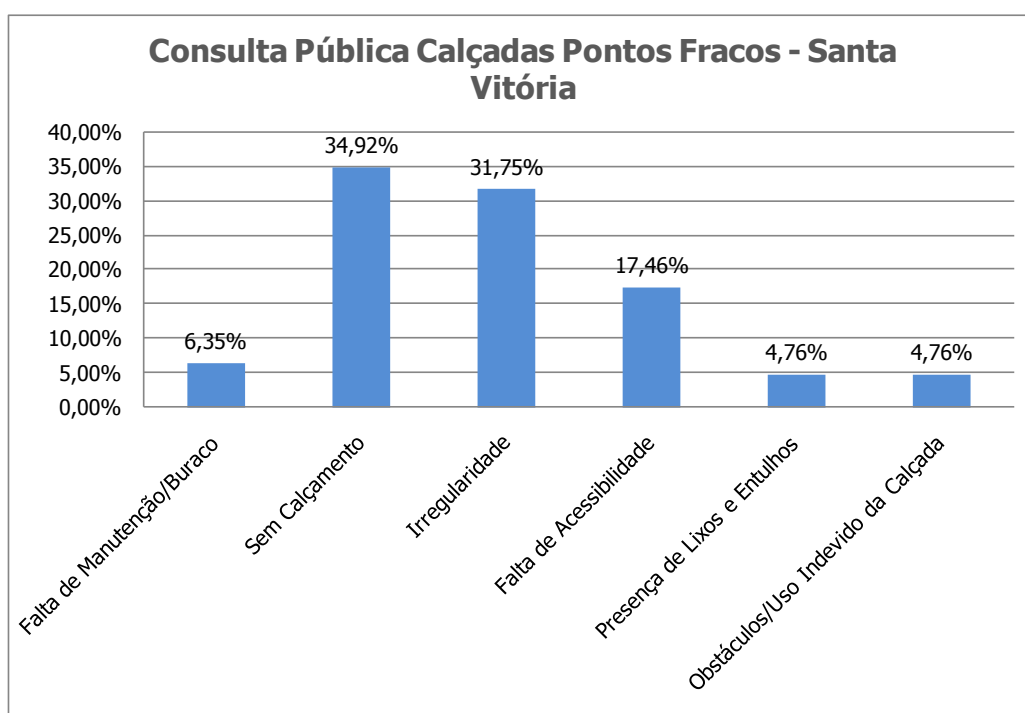
A seguir estão dispostos os pontos fracos elencados pela população como pode ser observado na Tabela 3 e Figura 3-6.

Tabela 3  
Consulta Pública Calçadas Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>%</b>
Falta de Manutenção/Buraco	6,35%
Sem Calçamento	34,92%
Irregularidade	31,75%
Falta de Acessibilidade	17,46%
Presença de Lixos e Entulhos	4,76%
Obstáculos/Usos Indevidos da Calçada	4,76%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-6  
Gráfico Consulta Pública Calçadas Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

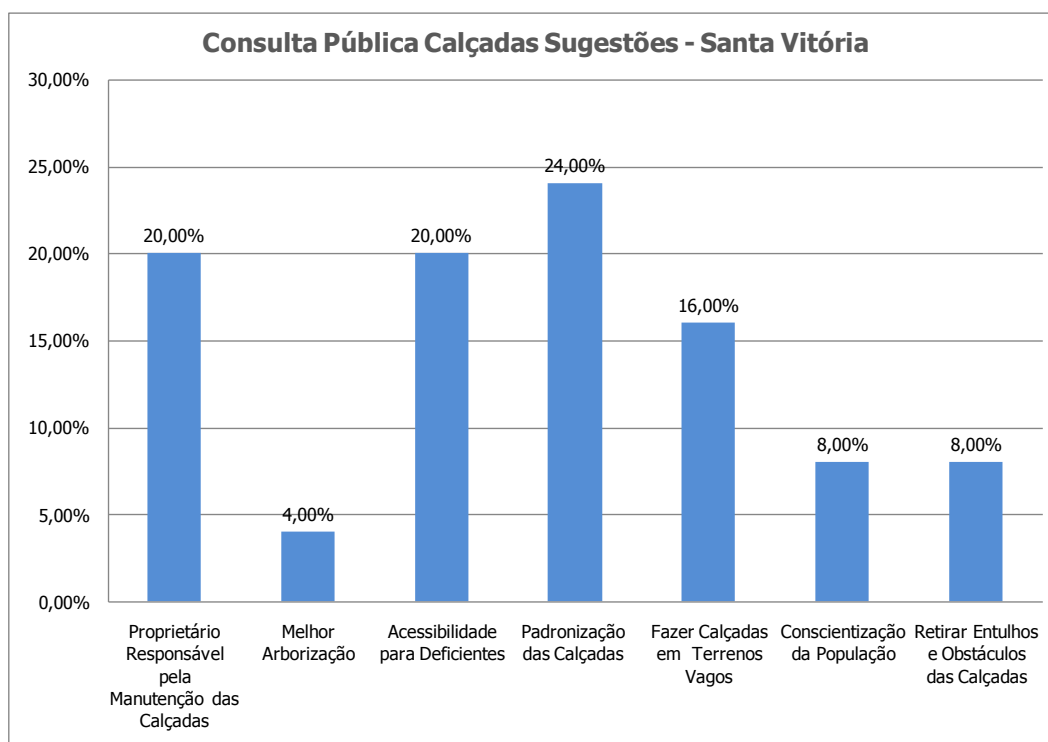
A seguir estão dispostas as sugestões elencadas pela população como pode ser observado na Tabela 4 e Figura 3-7.

Tabela 4  
Consulta Pública Calçadas Sugestões – Santa Vitória.

<b>SUGESTÕES</b>	<b>%</b>
Proprietário Responsável pela Manutenção das Calçadas	20,00%
Melhor Arborização	4,00%
Acessibilidade para Deficientes	20,00%
Padronização das Calçadas	24,00%
Fazer Calçadas em Terrenos Vagos	16,00%
Conscientização da População	8,00%
Retirar Entulhos e Obstáculos das Calçadas	8,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-7  
Gráfico Consulta Pública Calçadas Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.2. CICLOVIA

A ciclovia pode ser denominada como sendo uma pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, com sinalização viária, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada.

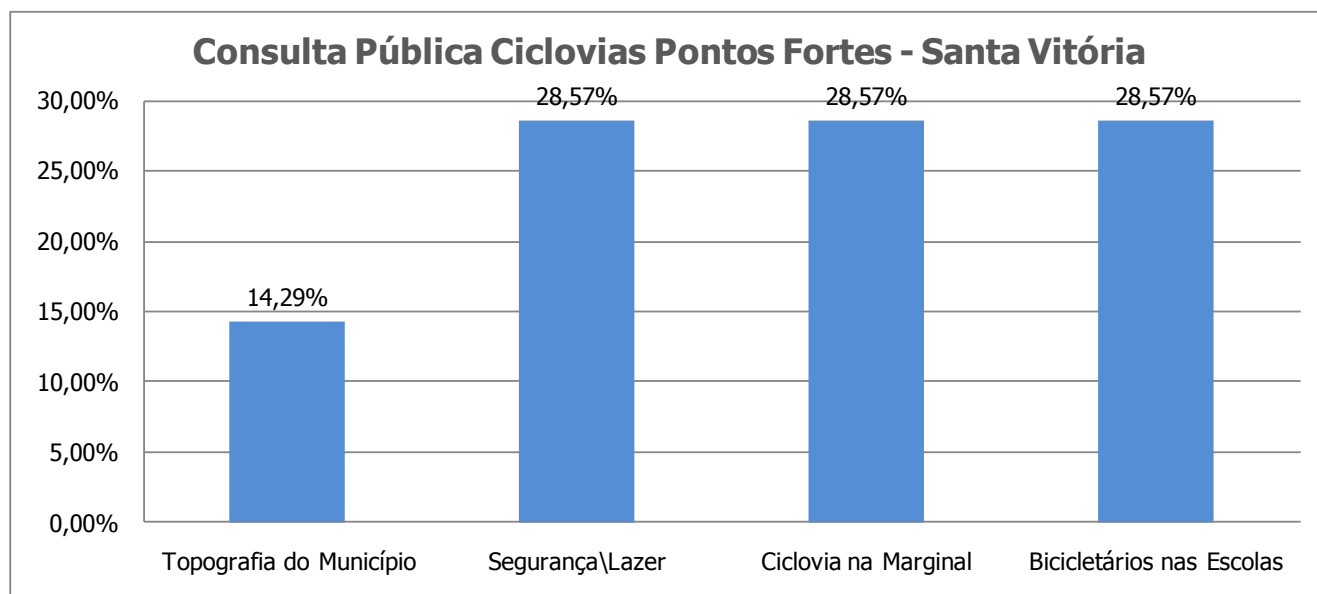
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela 5 e Figura 3-8.

Tabela 5  
Consulta Pública Ciclovias Pontos Fortes – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Topografia do Município	14,29%
Segurança\Lazer	28,57%
Ciclovia na Marginal	28,57%
Bicicletários nas Escolas	28,57%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-8  
Gráfico Consulta Pública Ciclovias Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

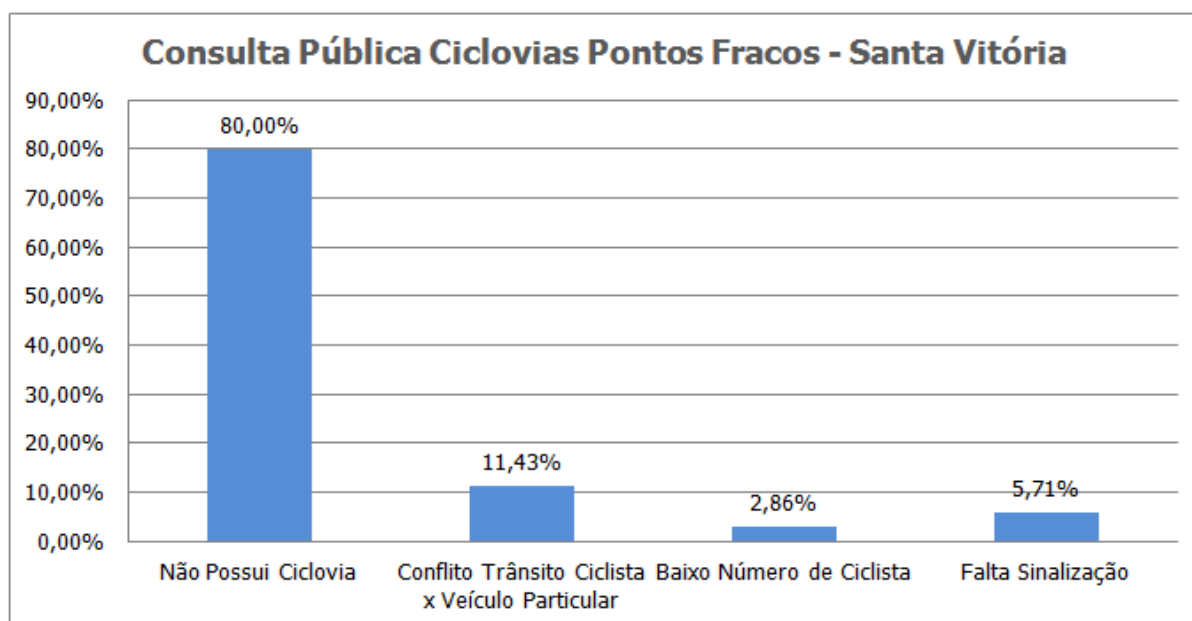
A seguir estão dispostos os pontos fracos elencados pela população como pode ser observado na Tabela 6 e Figura 3-9.

Tabela 6  
Consulta Pública Ciclovias Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>(%)</b>
Não Possui Ciclovias	80,00%
Conflito Trânsito Ciclista x Veículo Particular	11,43%
Baixo Número de Ciclista	2,86%
Falta Sinalização	5,71%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-9  
Gráfico Consulta Pública Ciclovias Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

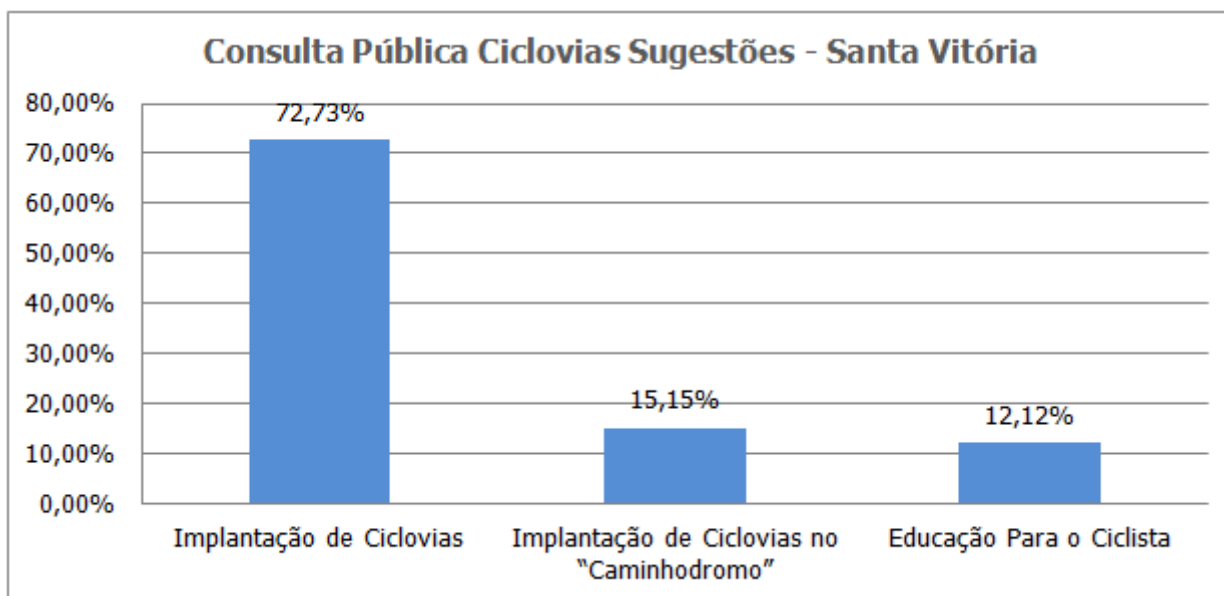
A seguir estão dispostas as sugestões elencadas pela população como pode ser observado na Tabela 7 e Figura 3-10.

Tabela 7  
Consulta Pública Ciclovias Sugestões – Santa Vitória.

<b>SUGESTÕES</b>	<b>(%)</b>
Implantação de Ciclovias	72,73%
Implantação de Ciclovias no "Caminhodromo"	15,15%
Educação Para o Ciclista	12,12%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-10  
Gráfico Consulta Pública Ciclovias Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.3. TRANSPORTE ESCOLAR

O Transporte Coletivo de Estudantes (Transporte Escolar) é um serviço regular, aberto ao público específico em geral (estudantes) e possui horário fixo e itinerário com percurso entre residências-escolas e o movimento de retorno dos alunos da escola para sua residência.

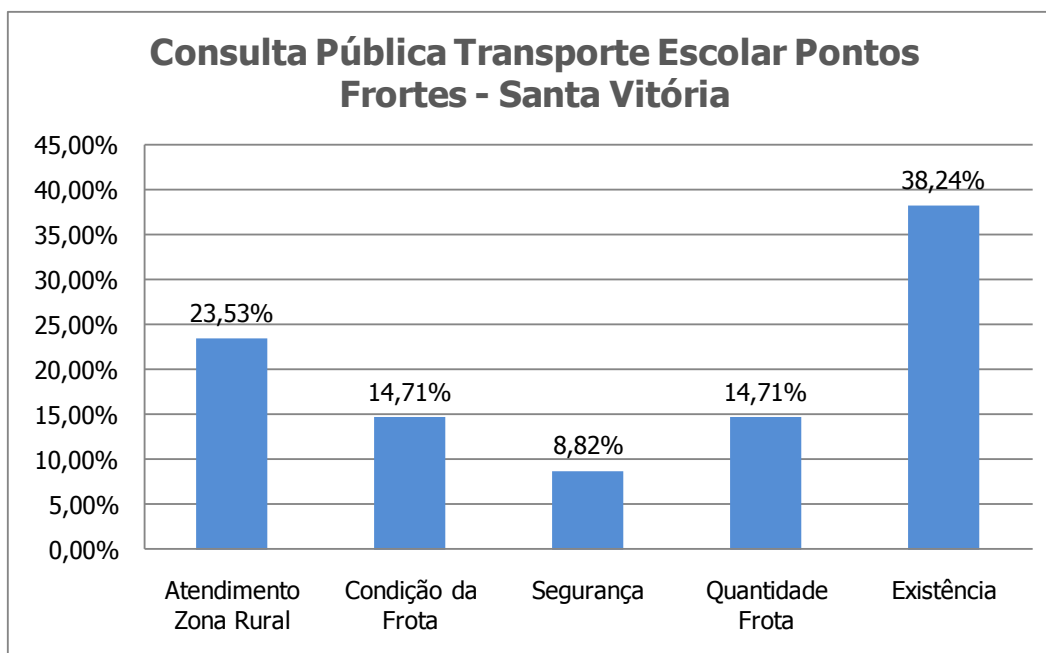
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 8  
Consulta Pública Transporte Escolar Pontos Fortes – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Atendimento Zona Rural	23,53%
Condição da Frota	14,71%
Segurança	8,82%
Quantidade Frota	14,71%
Existência	38,24%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-11  
 Gráfico Consulta Pública Transporte Escolar Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A seguir estão dispostos os pontos fracos identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

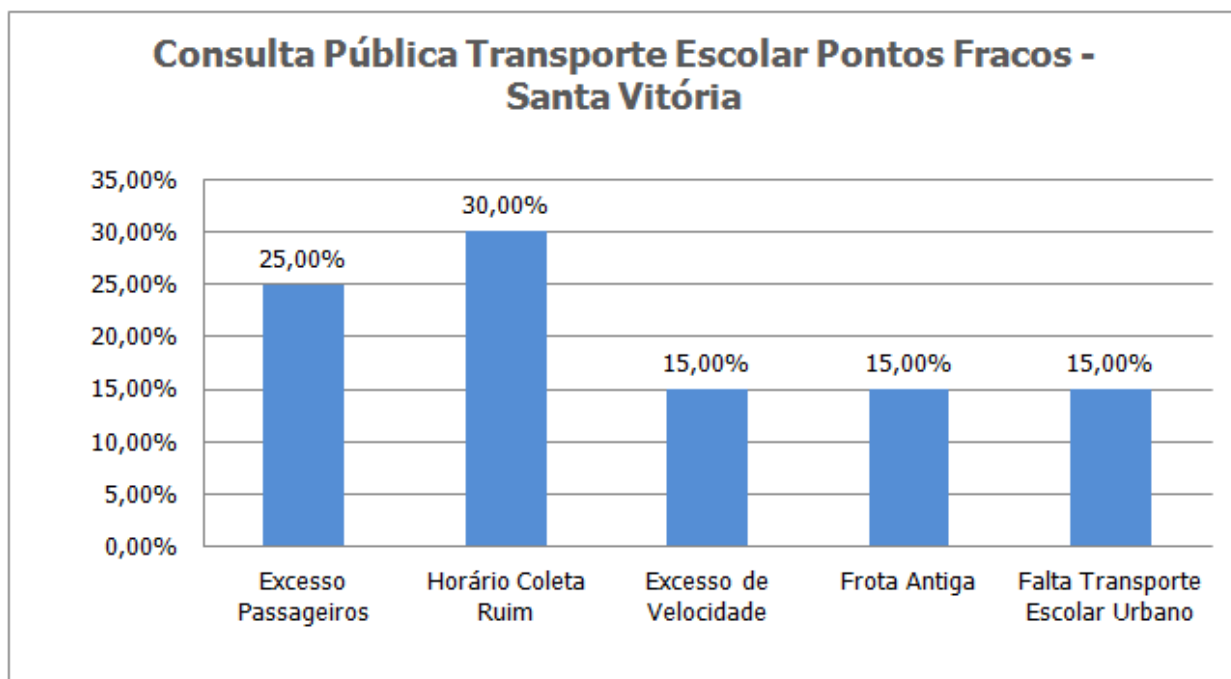
Tabela 9  
 Consulta Pública Transporte Escolar Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>(%)</b>
Excesso Passageiros	25,00%
Horário Coleta Ruim	30,00%
Excesso de Velocidade	15,00%
Frota Antiga	15,00%
Falta Transporte Escolar Urbano	15,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



Figura 3-12  
 Gráfico Consulta Pública Transporte Escolar Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

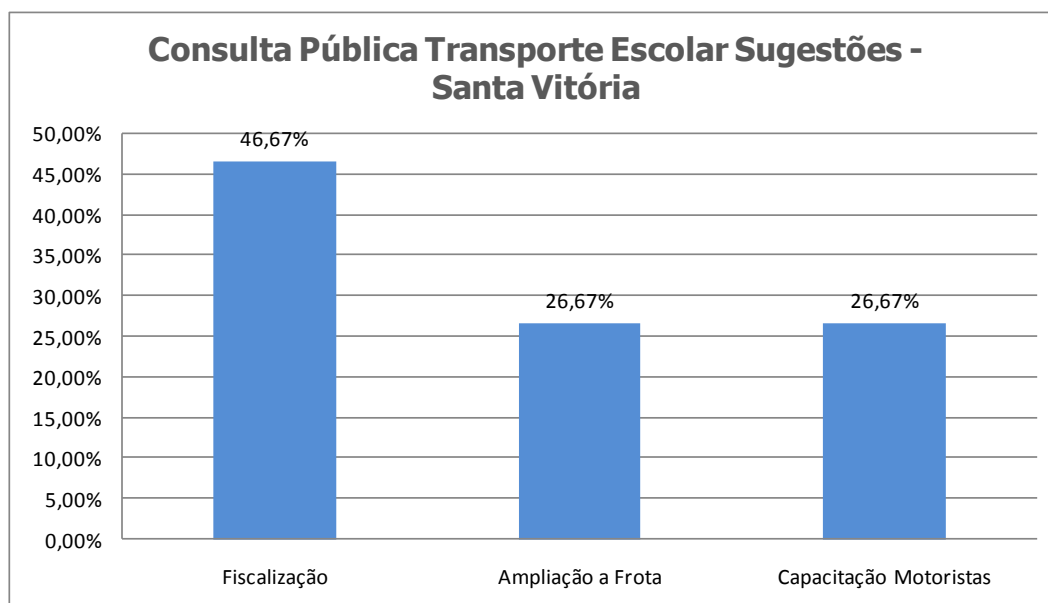
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-11.

Tabela 10  
 Consulta Pública Transporte Escolar Sugestões – Santa Vitória.

<b>SUGESTÕES</b>	<b>(%)</b>
Fiscalização	46,67%
Ampliação a Frota	26,67%
Capacitação Motoristas	26,67%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-11  
 Gráfico Consulta Pública Transporte Escolar Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.4. FRETAMENTO

Fretamento pode ser compreendido como um contrato de transporte de frete, pelo qual alguém mediante um preço ajustado, cede o seu veículo para o transporte de pessoas, mercadorias, mudanças, entre outros.

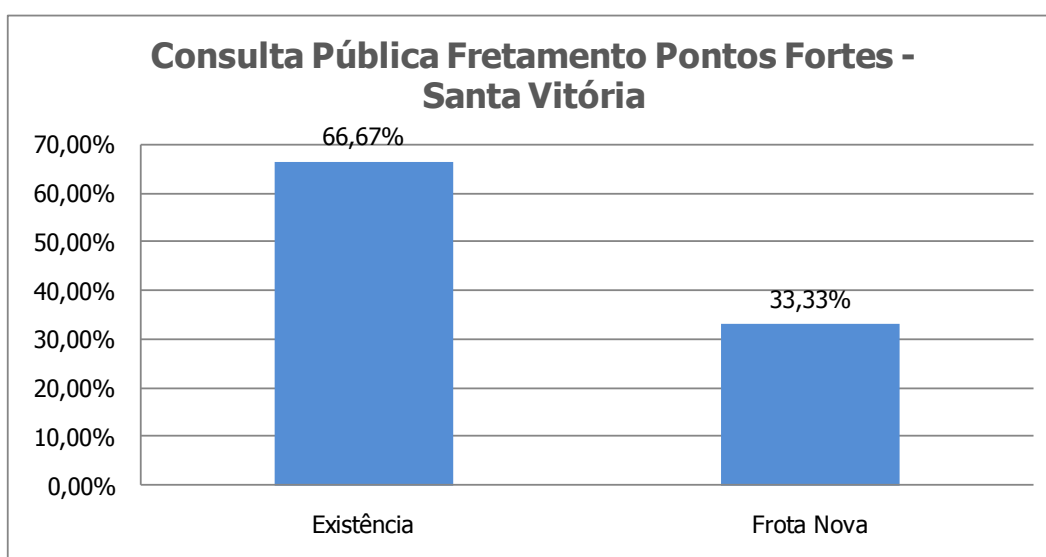
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 11  
 Consulta Pública Fretamento Pontos Fortes – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Existência	66,67%
Frota Nova	33,33%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-14  
 Gráfico Consulta Pública Fretamento Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

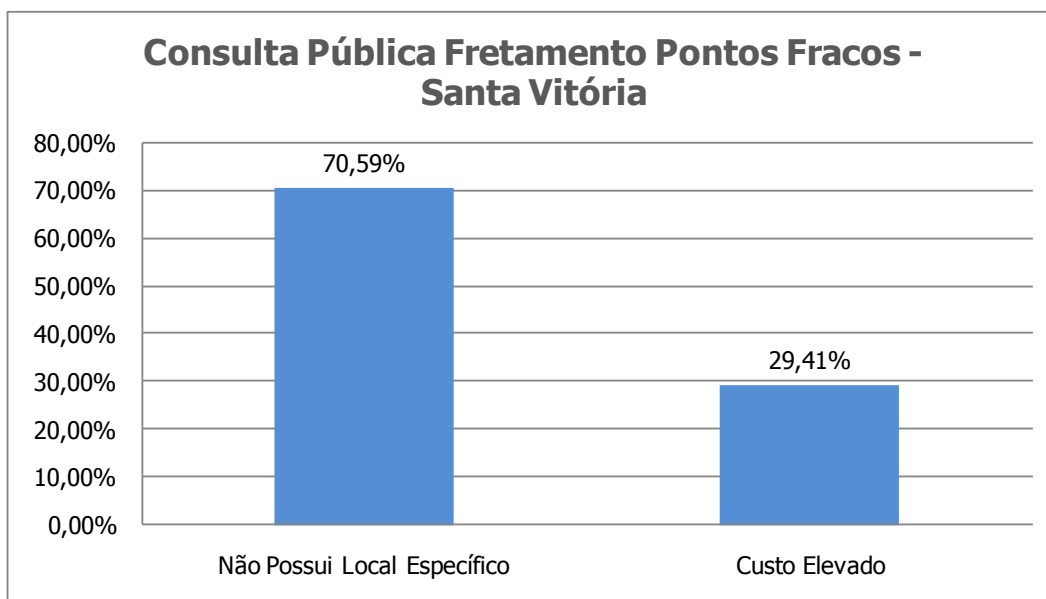
A seguir estão dispostos os pontos fracos identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-15.

Tabela 12  
 Consulta Pública Fretamento Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>(%)</b>
Não Possui Local Específico	70,59%
Custo Elevado	29,41%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-15  
Gráfico Consulta Pública Fretamento Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

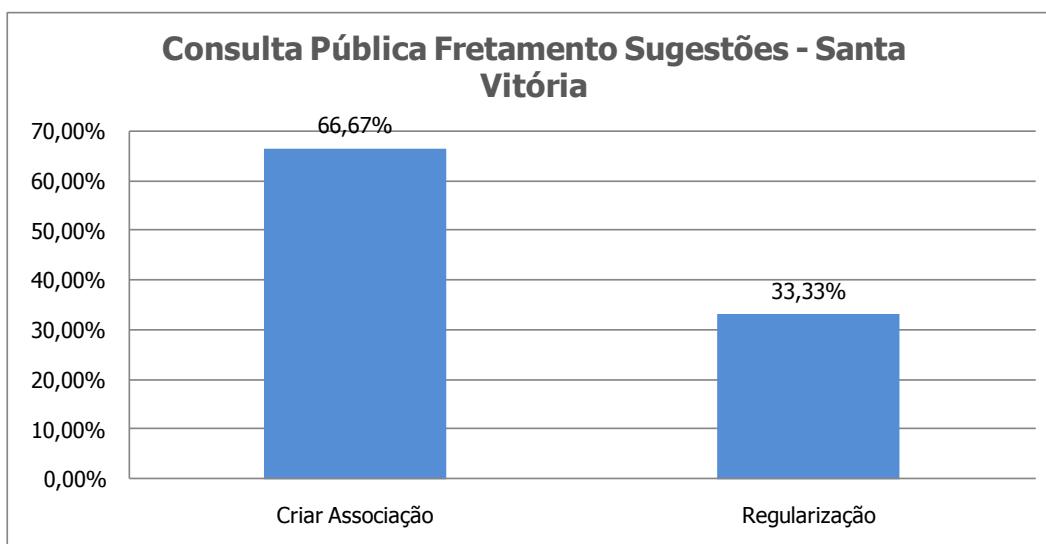
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 13  
Consulta Pública Fretamento Pontos Fracos – Santa Vitória.

SUGESTÕES	(%)
Criar Associação	66,67%
Regularização	33,33%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-16  
Gráfico Consulta Pública Fretamento Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.5. TRANSPORTE PÚBLICO POR TÁXI

Define-se por táxi um automóvel destino ao transporte de passageiros, com um taxímetro que marca o preço da corrida ou viagem.

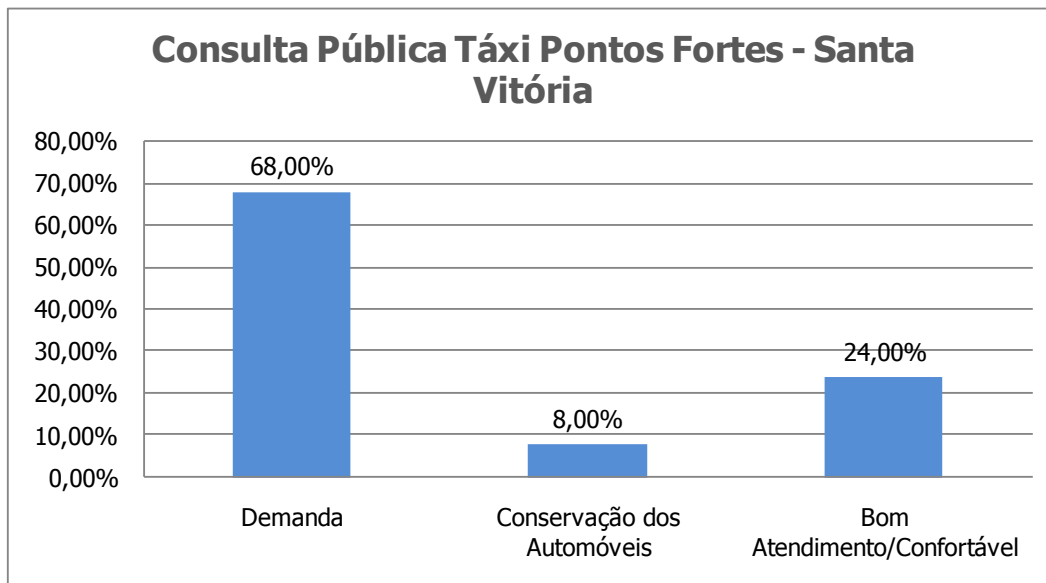
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 14  
 Consulta Pública Táxi Pontos Fortes – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Demanda	68,00%
Conservação dos Automóveis	8,00%
Bom Atendimento/Confortável	24,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-17  
 Gráfico Consulta Pública Táxi Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

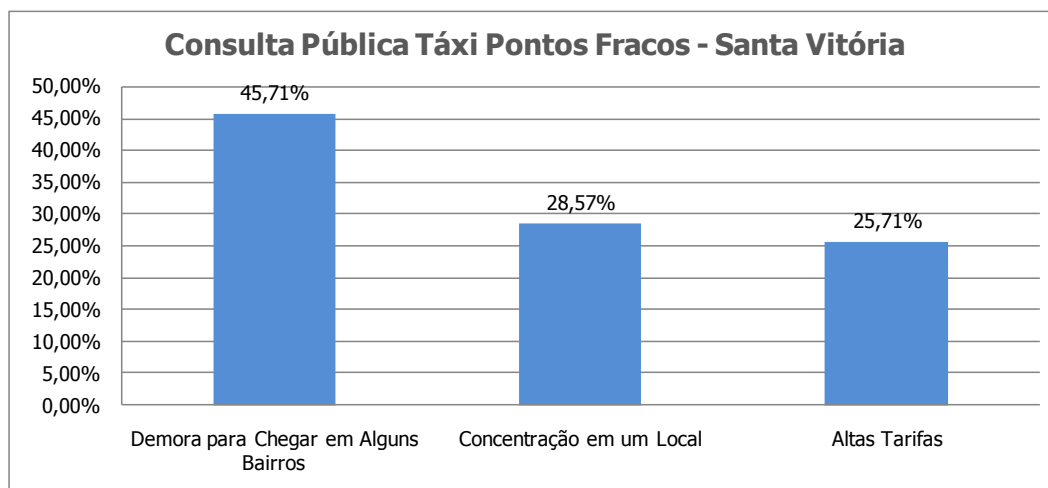
A seguir estão dispostos os pontos fracos identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 15  
 Consulta Pública Táxi Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>(%)</b>
Demora para Chegar em Alguns Bairros	45,71%
Concentração em um Local	28,57%
Altas Tarifas	25,71%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-18  
Gráfico Consulta Pública Táxi Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

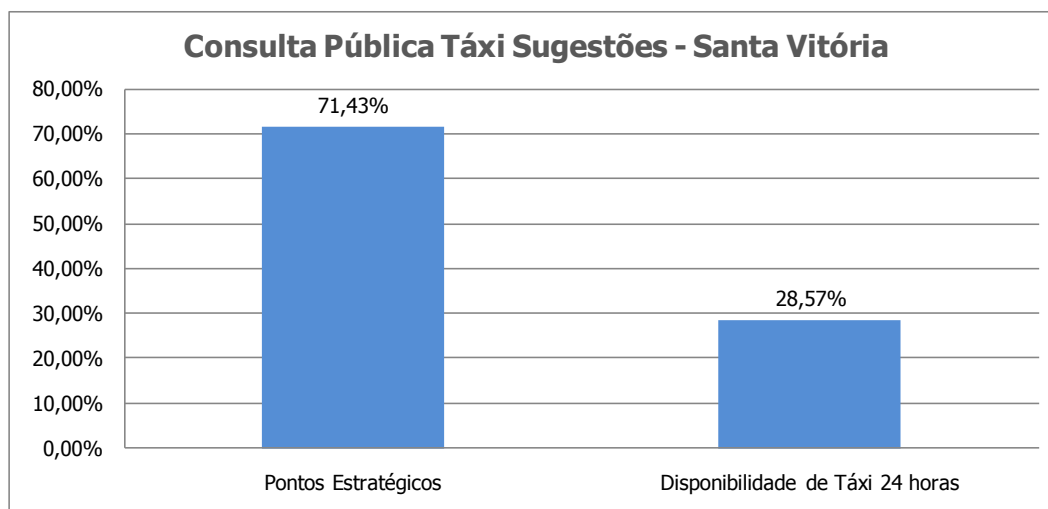
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 16  
Consulta Pública Táxi Sugestões – Santa Vitória.

SUGESTÕES	(%)
Pontos Estratégicos	71,43%
Disponibilidade de Táxi 24 horas	28,57%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-19  
Gráfico Consulta Pública Táxi Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.6. TRANSPORTE PÚBLICO POR MOTOTÁXI

Mototáxi pode ser definido como um serviço de transporte de aluguel no qual a motocicleta pertence a uma pessoa física, podendo ser contratado por qualquer outra pessoa com itinerários e horários adaptáveis em vários graus aos desejos dos usuários.

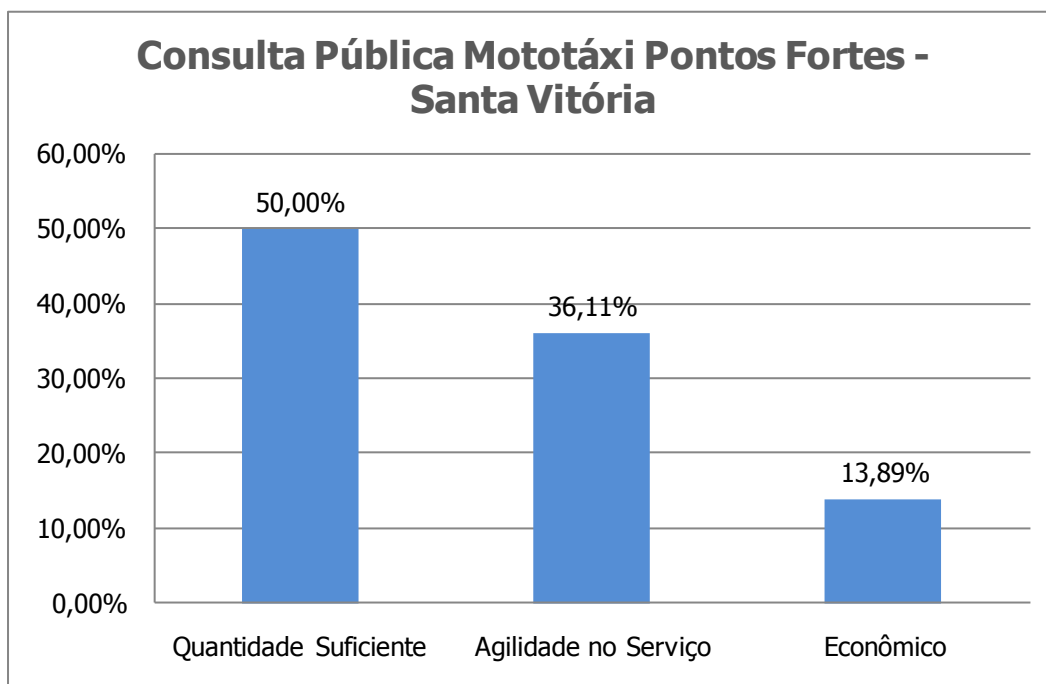
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 17  
Consulta Pública Mototáxi Pontos Fortes – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Quantidade Suficiente	50,00%
Agilidade no Serviço	36,11%
Econômico	13,89%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-20  
Gráfico Consulta Pública Mototáxi Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Em relação aos pontos fracos identificados a respeito dos mototáxi verificou-se a falta de segurança como um fator negativo.

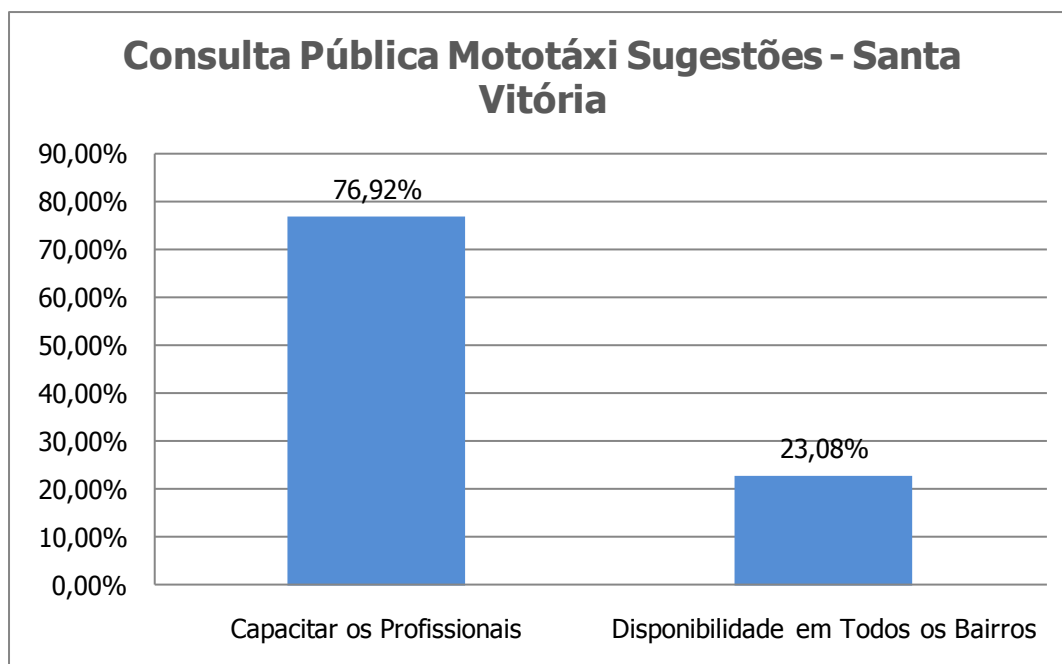
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 18  
Consulta Pública Mototáxi Sugestões – Santa Vitória.

<b>SUGESTÕES</b>	<b>(%)</b>
Capacitar os Profissionais	76,92%
Disponibilidade em Todos os Bairros	23,08%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-21  
 Gráfico Consulta Pública Mototáxi Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.7. ACESSIBILIDADE

Acessibilidade é definida como sendo um atributo essencial do ambiente que garante a melhoria da qualidade de vida das pessoas, e deve estar presente nos espaços no meio físico, no transporte, entre outros. O direito a acessibilidade vem promovendo através de órgãos públicos ou privados, diversas mudanças nas condições de acesso aos espaços, com a construção de rampas, com a adaptação dos equipamentos, mobiliários, do transporte coletivo e dos sistemas e meios de comunicação e informação.

A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-

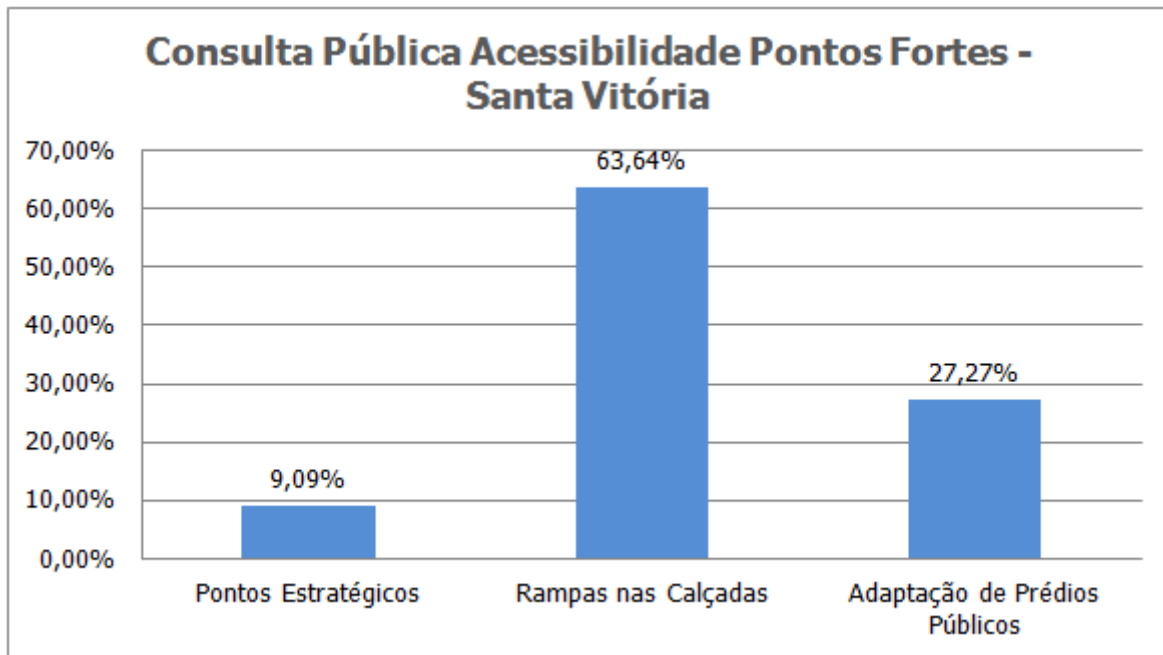
Tabela 19  
 Consulta Pública Acessibilidade Pontos Fortes – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Pontos Estratégicos	9,09%
Rampas nas Calçadas	63,64%
Adaptação de Prédios Públicos	27,27%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



Figura 3-22  
Gráfico Consulta Pública Acessibilidade Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

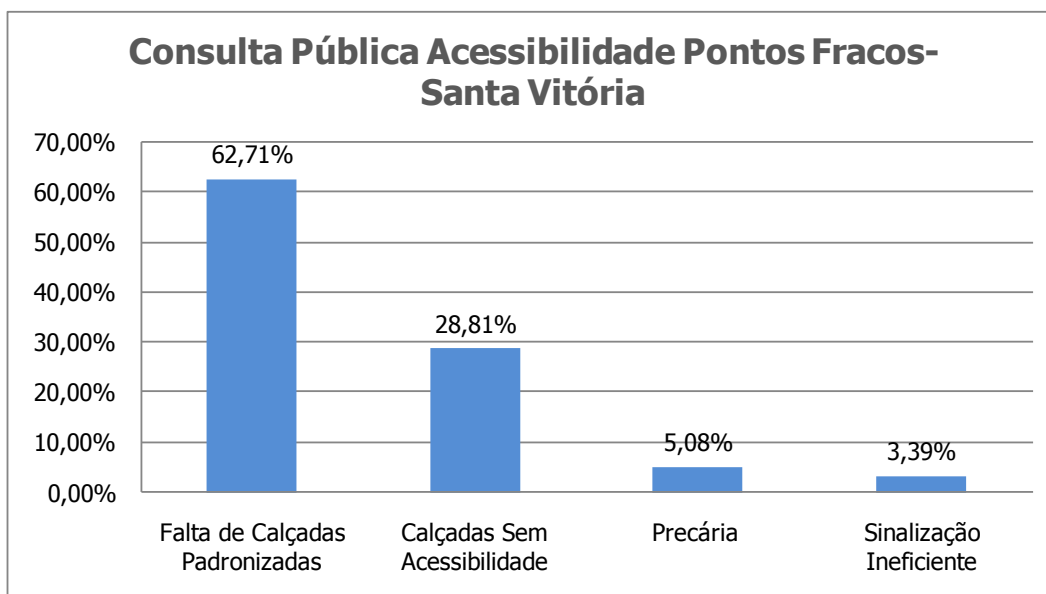
A seguir estão dispostos os pontos fracos identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 20  
Consulta Pública Acessibilidade Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>(%)</b>
Falta de Calçadas Padronizadas	62,71%
Calçadas Sem Acessibilidade	28,81%
Precária	5,08%
Sinalização Ineficiente	3,39%
	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-23  
Gráfico Consulta Pública Acessibilidade Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

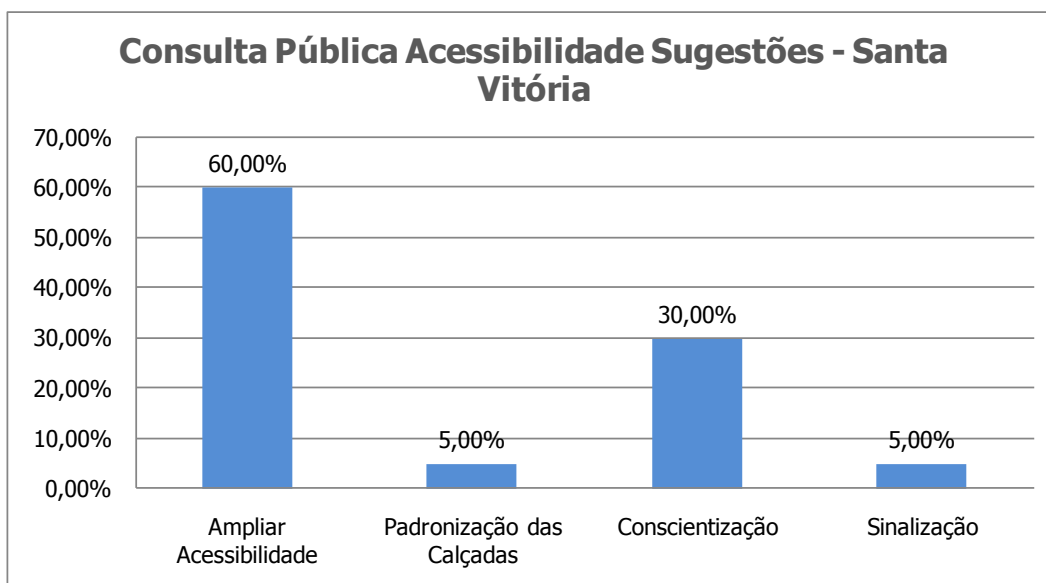
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 21  
Consulta Pública Acessibilidade Sugestões – Santa Vitória.

<b>SUGESTÕES</b>	<b>(%)</b>
Ampliar Acessibilidade	60,00%
Padronização das Calçadas	5,00%
Conscientização	30,00%
Sinalização	5,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-24  
Gráfico Consulta Pública Acessibilidade Sugestões - Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016

### 3.8. VEÍCULO DE TRACÇÃO ANIMAL E DE PROPULSÃO HUMANA

Os veículos de tração animal podem ser definidos como aqueles que utilizam a força dos animais para que haja um deslocamento, como por exemplo, a carroça e o cavalo. Existem também aqueles que se deslocam através da força humana.

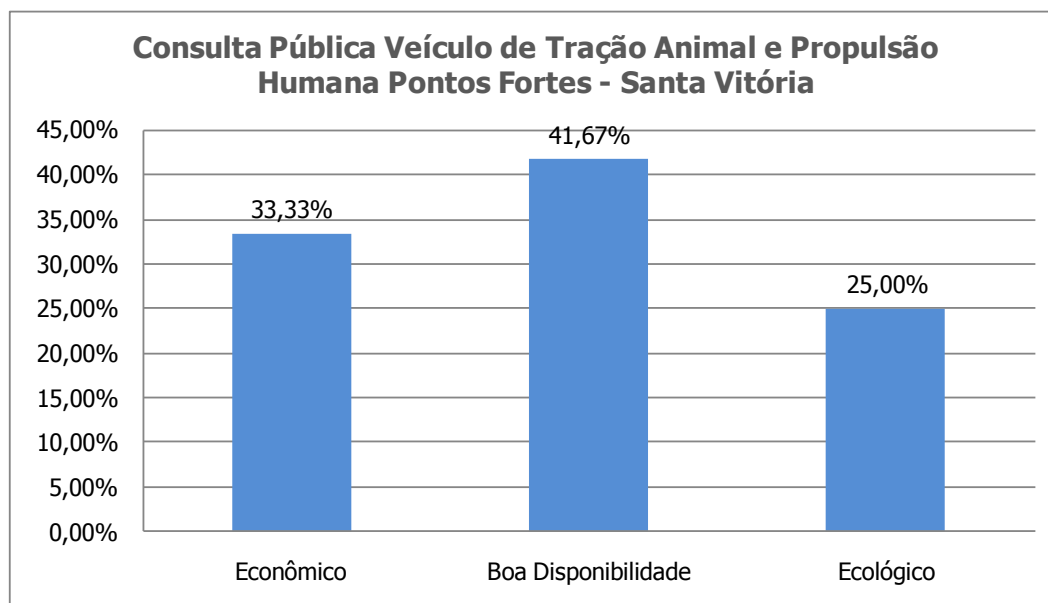
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 22  
Consulta Pública Veículo de Tração Animal e Propulsão Humana Pontos Fortes- Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Econômico	33,33%
Boa Disponibilidade	41,67%
Ecológico	25,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016

Figura 3-25  
Gráfico Consulta Pública Veículos de Tração Animal e Propulsão Humana Pontos Fortes- Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

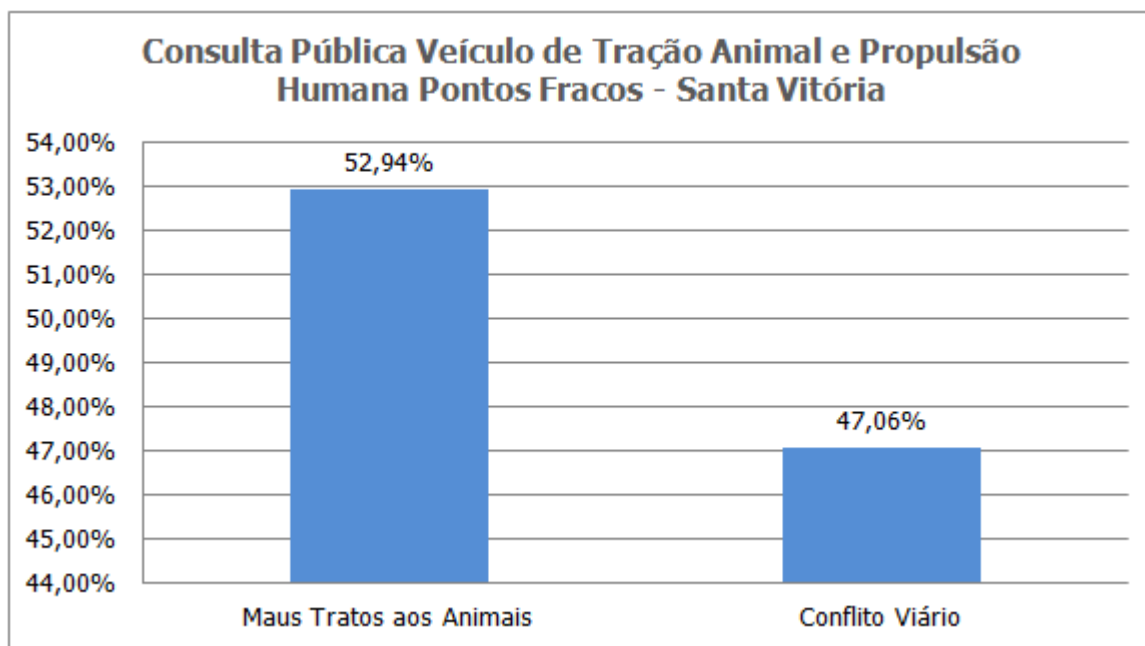
A seguir estão dispostos os pontos fracos identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 23  
Consulta Pública Veículos de Tração Animal e Propulsão Humana Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>(%)</b>
Maus Tratos aos Animais	52,94%
Conflito Viário	47,06%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-26  
 Gráfico Consulta Pública Veículos de Tração Animal e Propulsão Humana Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

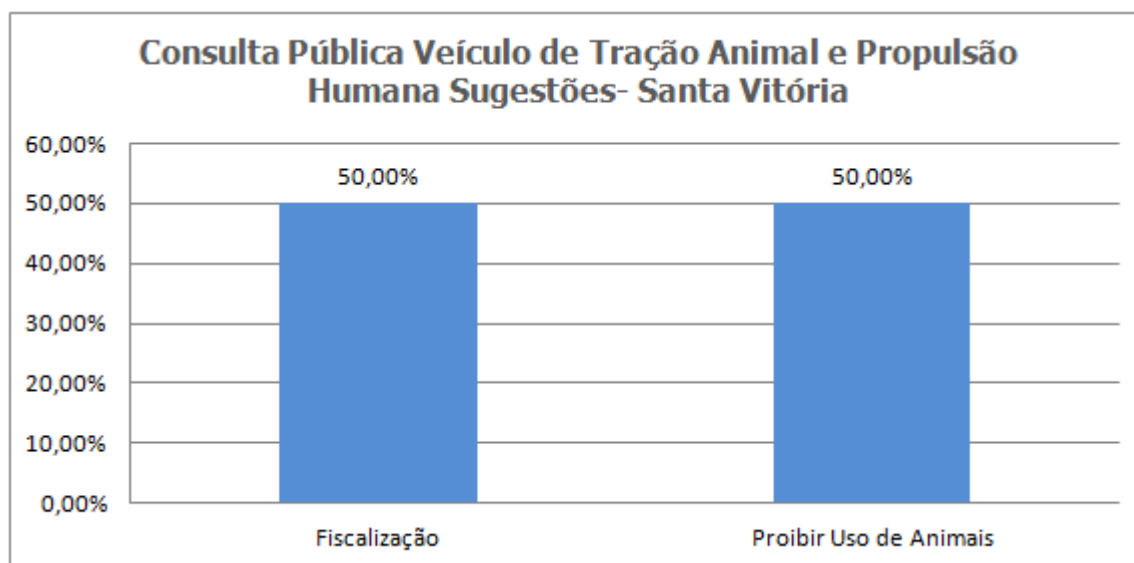
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 24  
 Consulta Pública Veículos de Tração animal e Propulsão Humana Sugestões – Santa Vitória.

SUGESTÕES	(%)
Fiscalização	50,00%
Proibir Uso de Animais	50,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-27  
 Gráfico Consulta Pública Veículos de Tração Animal e Propulsão Humana Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.9. ESTACIONAMENTOS

O Código de Trânsito Brasileiro define estacionamento como a imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para o embarque e desembarque de passageiros, deste modo a seguir serão apresentadas as respostas relativas à consulta pública.

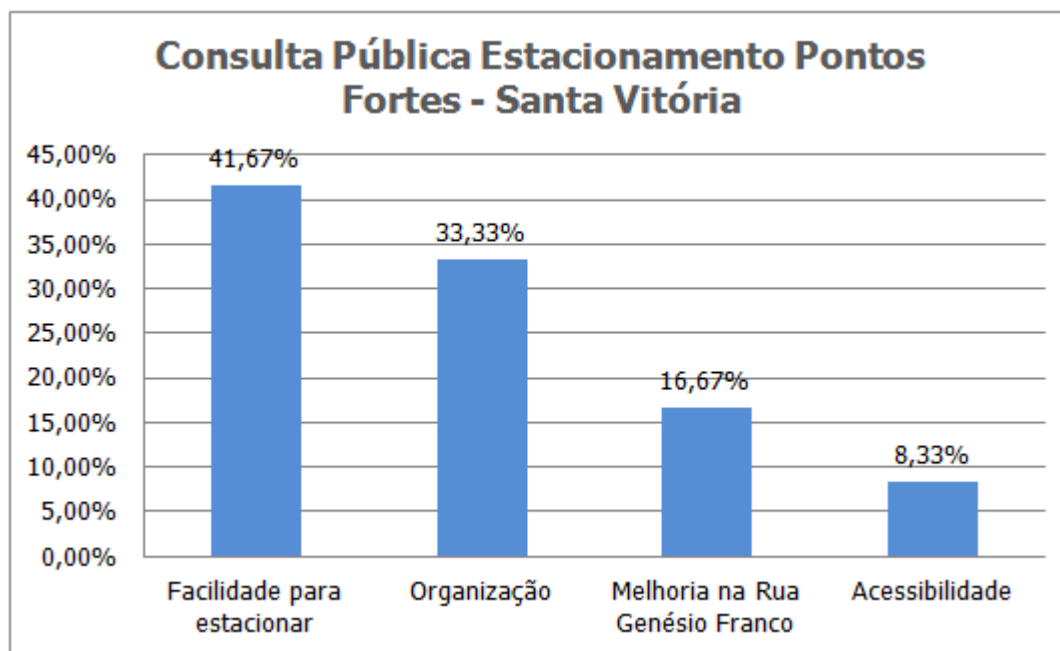
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 25  
Consulta Pública Estacionamento Pontos Fortes – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Facilidade para estacionar	41,67%
Organização	33,33%
Melhoria na Rua Genésio Franco	16,67%
Acessibilidade	8,33%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-28  
Gráfico Consulta Pública Estacionamento Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

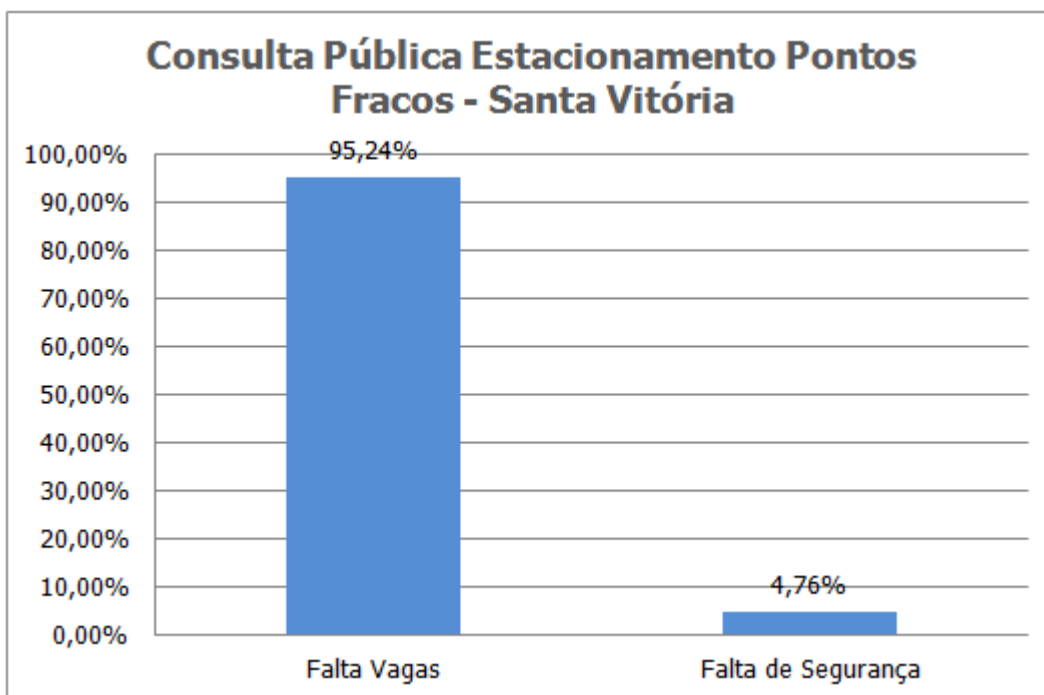
A seguir estão dispostos os pontos fracos identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 26  
Consulta Pública Estacionamento Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>%</b>
Falta Vagas	95,24%
Falta de Segurança	4,76%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-29  
 Gráfico Consulta Pública Estacionamento Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

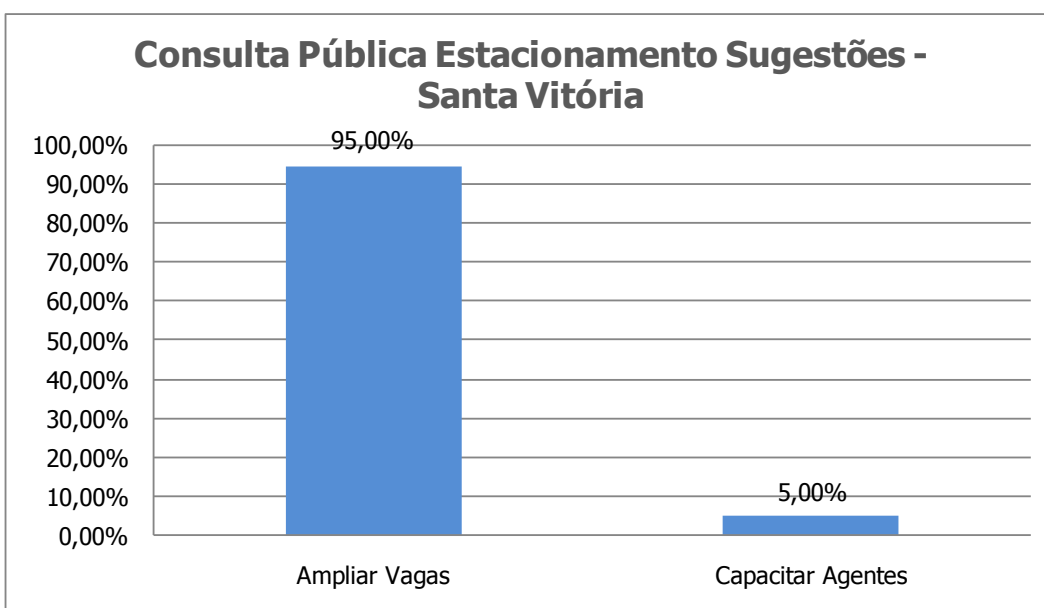
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 27  
 Consulta Pública Estacionamento Pontos Sugestões – Santa Vitória.

SUGESTÕES	(%)
Ampliar Vagas	95,00%
Capacitar Agentes	5,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-30  
 Gráfico Consulta Pública Estacionamento Pontos Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.10. CARGA E DESCARGA

De acordo com o Código Nacional de Trânsito o conceito de “operação de carga e descarga” é a imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou cargas, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

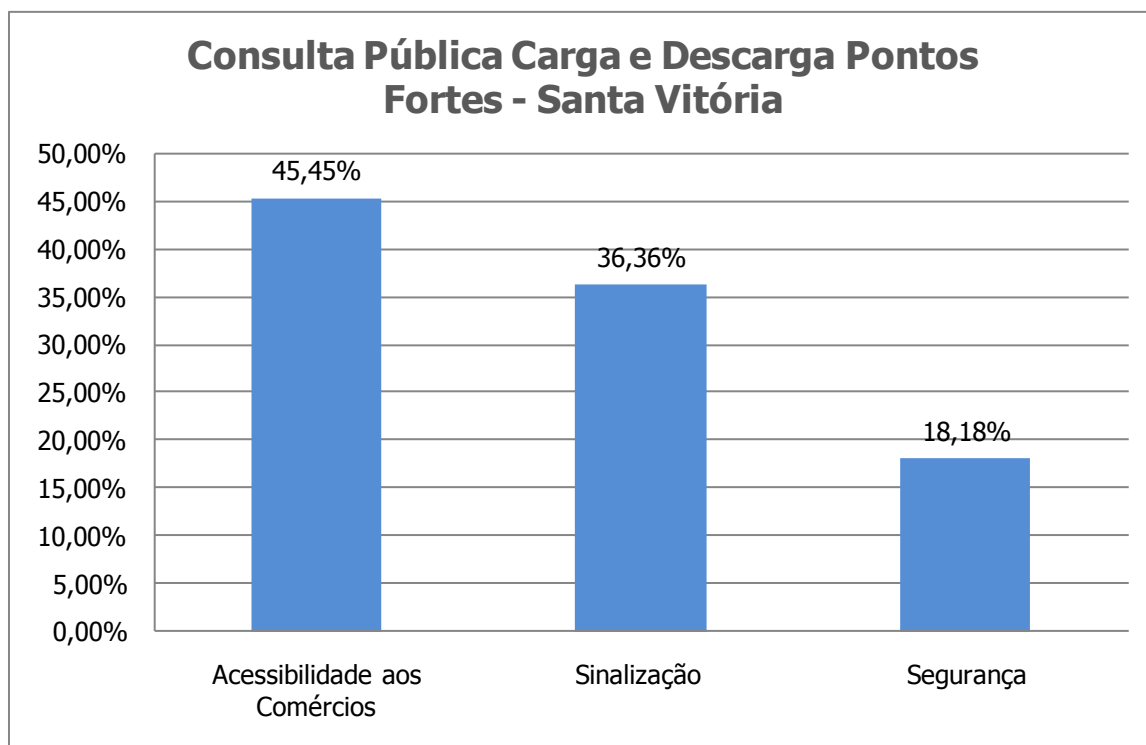
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 28  
Consulta Pública Carga e Descarga Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Acessibilidade aos Comércios	45,45%
Sinalização	36,36%
Segurança	18,18%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-31  
Gráfico Consulta Pública Carga e Descarga Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

A seguir estão dispostos os pontos fracos identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

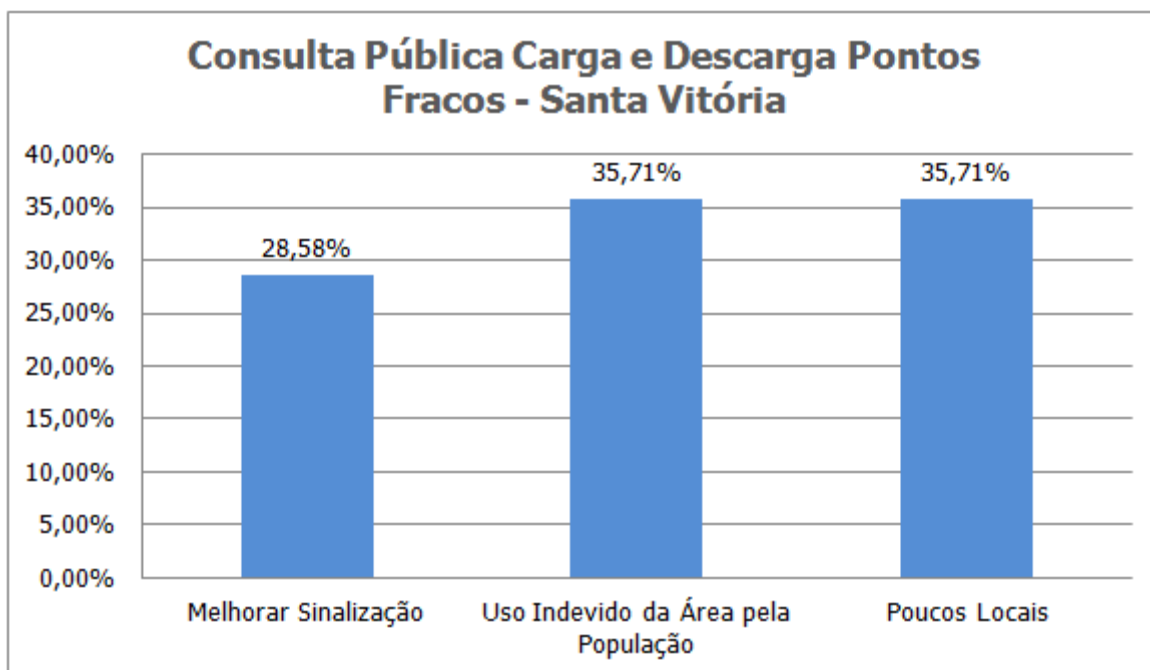
Tabela 29  
Consulta Pública Carga e Descarga Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>(%)</b>
Melhorar Sinalização	28,58%
Uso Indevido da Área pela População	35,71%
Poucos Locais	35,71%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.



Figura 3-32  
 Gráfico Consulta Pública Carga e Descarga Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

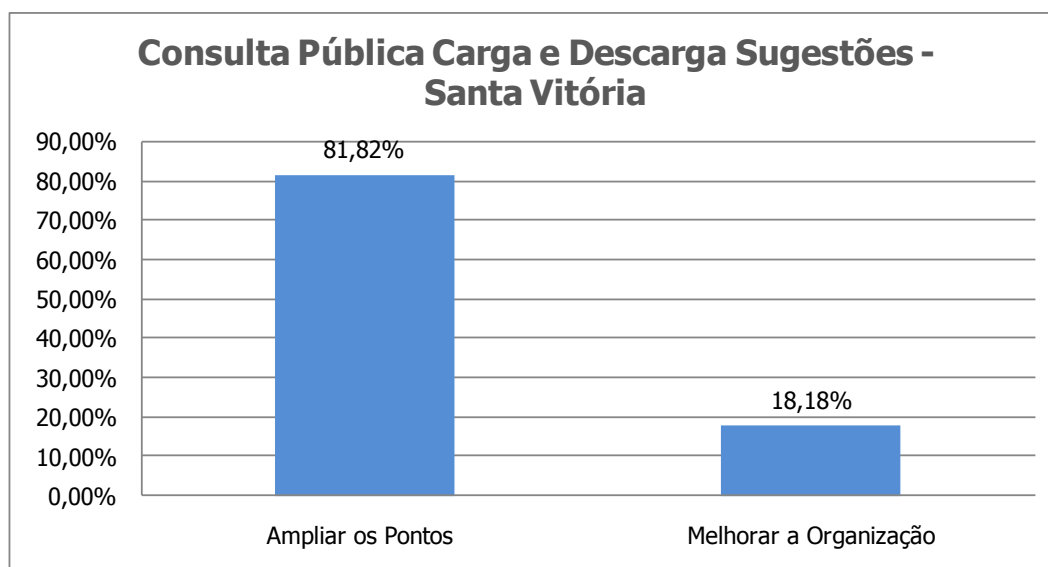
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 30  
 Consulta Pública Carga e Descarga Sugestões – Santa Vitória.

SUGESTÕES	(%)
Ampliar os Pontos	81,82%
Melhorar a Organização	18,18%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-33  
 Gráfico Consulta Pública Carga e Descarga Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

### 3.11. CONDIÇÕES DA VIA (RUAS E AVENIDAS)

De acordo com o Código Nacional de Trânsito via pode ser denominada de superfícies por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e canteiro central.

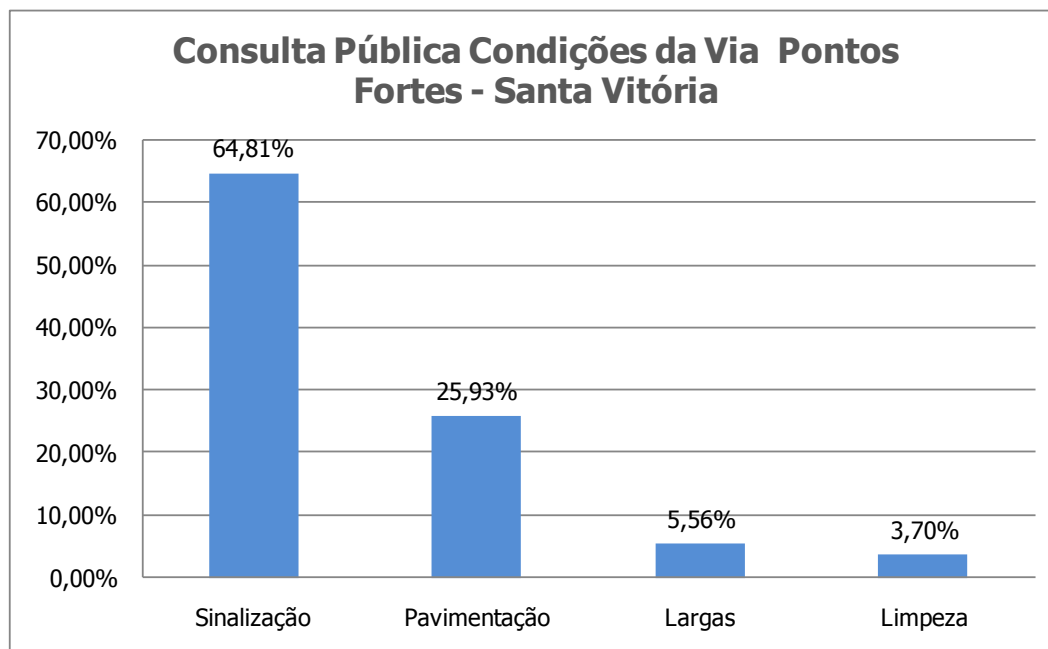
A seguir estão dispostos os pontos fortes identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 31  
Consulta Pública Condições da Via Pontos Fortes – Santa Vitória.

<b>PONTOS FORTES</b>	<b>(%)</b>
Sinalização	64,81%
Pavimentação	25,93%
Largas	5,56%
Limpeza	3,70%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-34  
Gráfico Consulta Pública Condições da Via Pontos Fortes – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

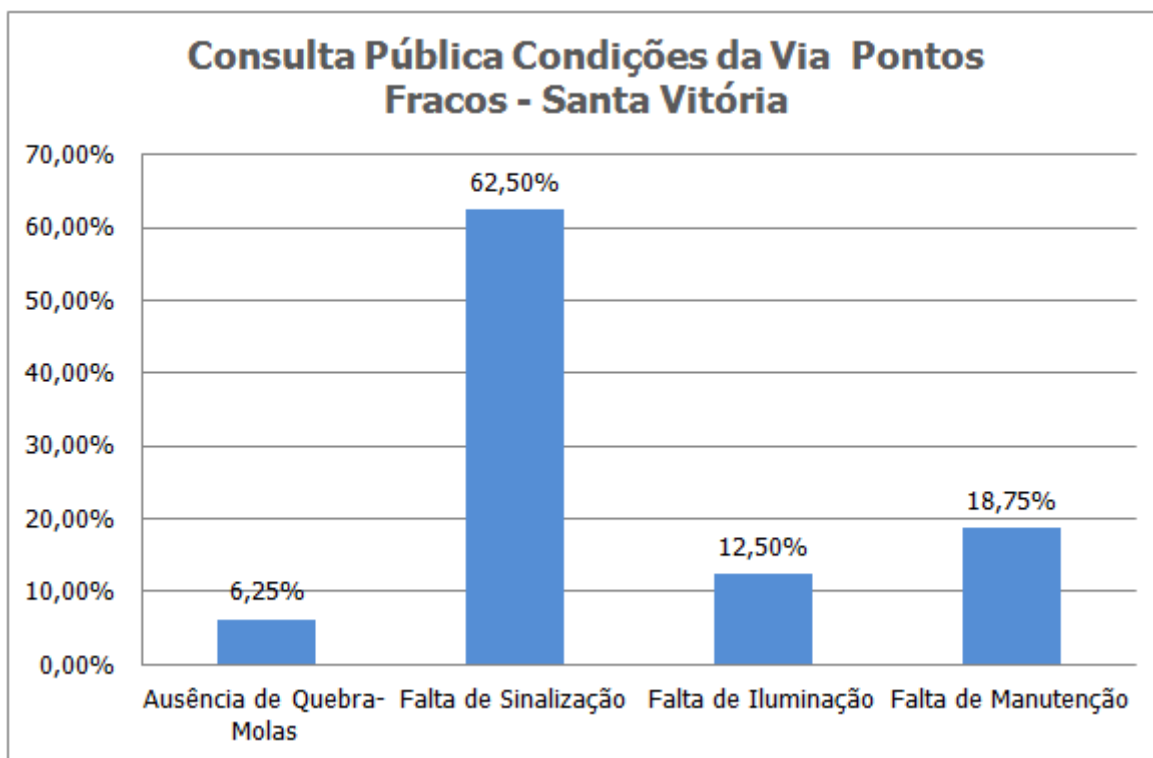
A seguir estão dispostos os pontos fracos identificados pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 32  
Consulta Pública Condições da Via Pontos Fracos – Santa Vitória.

<b>PONTOS FRACOS</b>	<b>(%)</b>
Ausência de Quebra-Molas	6,25%
Falta de Sinalização	62,50%
Falta de Iluminação	12,50%
Falta de Manutenção	18,75%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-35  
Gráfico Consulta Pública Condições da Via Pontos Fracos – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

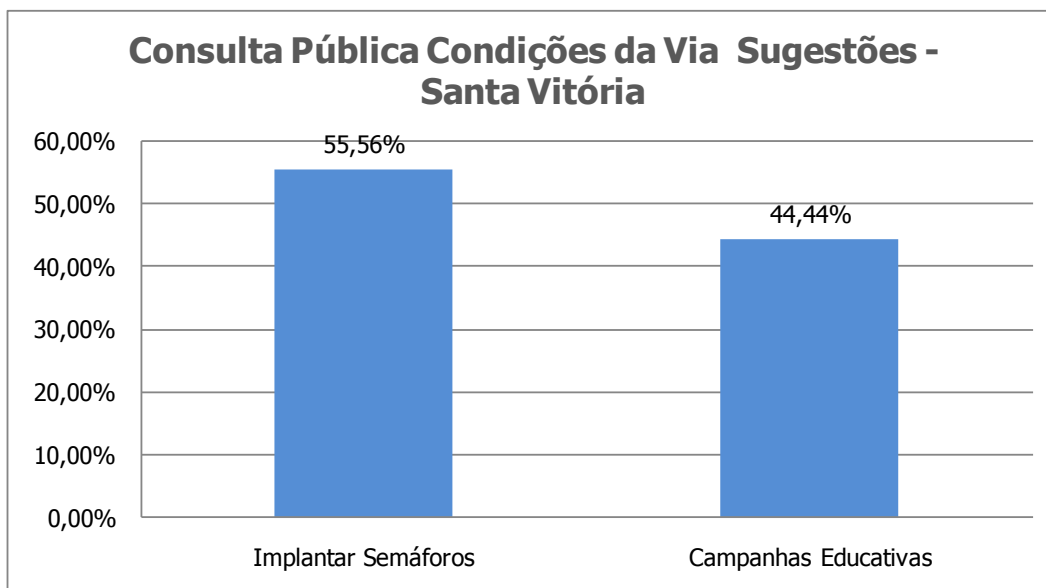
A seguir estão dispostas as sugestões identificadas pela população conforme Tabela e Figura 3-.

Tabela 33  
Consulta Pública Condições da Via Sugestões – Santa Vitória.

<b>SUGESTÕES</b>	<b>(%)</b>
Implantar Semáforos	55,56%
Campanhas Educativas	44,44%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Figura 3-36  
Gráfico Consulta Pública Condições da Via Sugestões – Santa Vitória.



Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

#### 4. WORKSHOP TÉCNICO SETORIAL










O Workshop Técnico Setorial é considerado uma reunião de grupos interessados em um determinado assunto, podendo ser também uma atividade para discussão sobre um tema que é comum para todos, ou seja, este também pode ser denominado como um grupo de discussão, que enfatiza a troca de ideias entre as pessoas.

Deste modo uma das atividades que complementaram o Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória foi a realização nos dias 10 de Junho e 5 de Agosto de 2016 dos workshops na cidade, sendo o primeiro realizado na Câmara Municipal e o segundo na unidade da UAITEC, sendo dividido estas reuniões com vários representantes da população. Os participantes da primeira reunião foram: taxista, mototaxista, representantes do transporte escolar, instituições como APAE e ciclistas. Já na segunda reunião compareceram comerciantes, representantes de indústrias locais, polícia militar, comunidade escolar e da área da saúde.

Durante os Workshops Técnicos foram levantados pelos participantes as potencialidades, fragilidades e sugestões identificadas relativas à mobilidade urbana em Santa Vitória, como será apresentado a seguir.

Na Tabela 8, estão dispostas as potencialidades levantadas, verifica-se que a população aprova as vias públicas, as quais apresentam a característica de serem amplas e largas, permitindo o fácil deslocamento dentro da cidade.

Tabela 8  
Resultados Workshop Técnico Setorial Potencialidades –Santa Vitória.












Potencialidades
 Avenidas articuladas que permitem a ligação e fluidez no acesso aos bairros da cidade;
 Calçadas largas;
 Todas as vias da cidade são pavimentadas;
 Sinalização vertical, horizontal e das faixas de pedestre em toda a cidade;
 Organização na saída e chegada dos ônibus do transporte escolar;
 Estacionamentos bem distribuídos e organizados na Rua Genésio Franco;
 Calçadas largas, padronizadas e com acessibilidade no bairro São João;
 Táxis e Moto-táxis com boa qualidade;
 Pontos de carga e descarga bem distribuídos no centro da cidade;

 População culturalmente educada no trânsito.

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Em relação às fragilidades apontadas pelos participantes, é possível observar que um dos grandes questionamentos identificados foi quanto aos congestionamentos que se formam nas vias que concentram o comércio, além da dificuldade em se encontrar vagas nas proximidades, como visto na Tabela .










Tabela 35  
Resultados Workshop Técnico Setorial Fragilidades – Santa Vitória.

<b>Fragilidades</b>
 Congestionamento em horário comercial, de segunda a sexta feira;
 Ausência de estacionamentos rotativos;
 Inexistência de hierarquias viárias;
 Ausência de estacionamentos na rua Nossa Senhora da Vitória;
 Avenida Genésio Franco, na altura da rodoviária, com problemas na sinalização referente a contra mão;
 Ausência de sinalização vertical de “pare” na rua José da Silveira e Avenida Padre Francisco Breyner;
 Ponto de estrangulamento entre a Rua Goiás e a Rua Acre;
 Ausência de redutor de velocidade na Avenida Horácio Marques;
 Superlotação do transporte escolar;
 Uso indevido do espaço das calçadas, devido a comerciantes as utilizar para uso próprio para propagandas, cadeiras etc;
 Serviço de Táxi não é padronizado pois possui layout diferente, inexistência de taxímetro, de tarifa única ou padronizada e também de pontos fixos.

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Para minimizar as fragilidades apresentadas e ressaltar as oportunidades os participantes do Workshop propuseram sugestões para a melhoria de alguns aspectos da mobilidade urbana, o primeiro aspecto foi a solução para o problema de estacionamento enfrentado pelos motoristas nas principais vias. Outra sugestão, foram ações educativas no trânsito com o intuito de estabelecer uma relação harmoniosa entre motoristas, ciclistas e pedestres, como pode ser observado na Tabela .

Tabela 36  
 Resultados Workshop Técnico Setorial Sugestões – Santa Vitória.

<b>Sugestões</b>	
	Criação de estacionamentos rotativos;
	Criar padronização das calçadas e exigir por lei e fiscalização o seu cumprimento;
	Iluminação adequada;
	Melhorar a logística do transporte próximo as escolas;
	Criação de estacionamentos próximos a pontos de estrangulamento, como na Avenida Nossa Senhora das Vitórias;
	Estabelecer estacionamento em apenas um lado das Rua José Thiago de Freitas e Carlos Souza;
	Estacionamento em apenas um lado da via ou criação de estacionamento rotativo para caminhões, na Avenida Rio Grande do Sul com Rua Zezeca Franco;
	Inserção de lombadas eletrônicas em áreas de risco;
	Fomentar projetos de educação para o trânsito com crianças e adolescentes, mantendo educação no trânsito e o incentivo para o uso de bicicletas.

Fonte: Pesquisa em Campo, 2016.

Como produto final além dos aspectos levantados pela população nas tabelas acima foram produzidos dois mapas, onde os participantes puderam apontar seus questionamentos perante a mobilidade urbana da cidade, como pode ser observado Figura 4-1 e Figura 4-2.

Figura 4-1  
Mapa Resultado Workshop Técnico – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

Figura 4-2  
Grupos de Representantes de Vários Segmentos da Sociedade – Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.



## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante da exposição dos resultados obtidos tanto através da consulta pública como do workshop técnico setorial verifica-se a importância do desenvolvimento destas atividades junto à população, visto que estas são a maior representatividade das potencialidades e fragilidades em relação à cidade.

Deste modo a população se mostrou empenhada na construção e consolidação do Plano de Mobilidade, observou-se que existem demandas que são constantes nos questionamentos da população como as calçadas, transporte público de qualidade, vias urbanas adequadas para o deslocamento seguro de seus usuários, entre outros.



[www.plamu.com.br](http://www.plamu.com.br)

Consórcio Público Intermunicipal de  
Desenvolvimento Sustentável do  
Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

**CIDES**



**UFU**





# PLAMU

PLANO DE MOBILIDADE URBANA

SANTA VITÓRIA • MG

## ANEXO 3

CONSULTAS  
PÚBLICAS  
E WORKSHOP  
TÉCNICO

## **INSTITUIÇÕES PARTICIPANTES DO PROJETO**

Prefeitura Municipal de Santa Vitória - MG

### **INSTITUIÇÃO FOMENTADORA**

Consórcio Público Intermunicipal de Desenvolvimento Sustentável do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba - CIDES

### **INSTITUIÇÃO CONTRATANTE**

Fundação de Ensino e Pesquisa de Uberaba - FUNEPU

### **COORDENAÇÃO GERAL**

Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM

### **EXECUÇÃO**

Sigma Geo Sistemas

Universidade Federal de Uberlândia - UFU

Universidade Federal do Triângulo Mineiro - UFTM

### **COOPERAÇÃO TÉCNICA**

Instituto de Geografia - UFU

Instituto de Geografia - UFTM



Consórcio Público Intermunicipal de  
Desenvolvimento Sustentável do  
Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

**CIDES**



## **Gestão Municipal 2013-2016**

### **Prefeito Municipal**

Genésio Franco de Moraes Neto

### **Vice-Prefeito**

Weliton Ferreira Lima

### **Presidente da Câmara**

João Valcy de Medeiros

### **Sec. Mun. Governo**

Aramis Pedro de Oliveira

### **Sec. Mun. Fazenda**

Esio Paranaíba Júnior

### **Sec. Mun. Social**

Cristina Oliveira Villela

### **Sec. Mun. Saúde**

Sandra Aparecida. Barbosa Fernandes

### **Sec. Mun. Inf. Serviços Urbanos**

Jarbas Casteziano de Freitas

### **Sec. Mun. Educação e Cultura**

Carla Cristina Soares de Almeida Lima

### **Sec. Mun. Agricultura Meio Ambiente**

Arnaldo Marques Ferreira

### **Procuradoria Geral do Município**

Paulo Antônio do Prado

### **Controladoria Geral**

Elissandra Suassuna Silva

### **Diretor da COPASA**

Salmo José Neto

## **Gestão Municipal 2017-2020**

### **Prefeito**

Ispere Salim Curi

### **Vice-prefeito**

Renato José de Paula

### **Procuradoria Geral do Município**

Márcio Quirino de Souza

### **Secretaria Municipal de Governo**

Carlos César de Queiroz

### **Secretaria Municipal de Obras, Infraestrutura e Serviços Urbanos**

Renato José de Paula

### **Secretaria Municipal de Fazenda e Planejamento**

Fábio Macedo Benício de Paiva

### **Secretaria Municipal de Administração e Recursos Humanos**

Fernando Bonito

### **Secretaria Municipal de Educação e Cultura**

Francisca Vânia de Oliveira Silva

### **Secretaria Municipal de Esporte e Lazer**

Moussa El Bayeh Filho

### **Secretaria Municipal de Saúde**

Geraldo Xavier Rocha Júnior

### **Secretaria Municipal de Infraestrutura, Estradas e Serviços Rurais**

Júnior Sebastião de Souza

### **Secretaria Municipal de Agropecuária e Meio Ambiente**

Roberval Domingues Pereira

### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social**

Mariza Faria Queiroz Curi

### **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico**

João Batista de Medeiros

### **Secretaria Municipal de Agricultura e Pesca**

Maurício Lorena

## GESTÃO CIDES

### Gestão 2016

#### Presidente

Reinaldo Assunção Tannús (Prefeito de Campina Verde - MG)

#### Vice- presidente

Luiz Pedro Correa (Prefeito de Ituiutaba - MG)

#### Secretária Executiva

Ecione Cristina Marins Pedrosa

### Gestão 2017

#### Presidente

Fradique Gurita da Silva (Prefeito de Campina Verde - MG)

#### Vice- presidente

Fued José Dib (Prefeito de Ituiutaba - MG)

#### Secretária Executiva

Ecione Cristina Marins Pedrosa

## EQUIPE TÉCNICA

#### Consultora

Prof. (a) Dr. Denise Labrea Ferreira -UFU

#### Coordenador

Prof. Dr. Carlos Alberto Araújo - UFTM

#### Estagiários

Alison Henrique Pereira - UFTM

Fander de Oliveira Silva - UFU

Felipe Lehnenn Osório - UFU

Fernando Fachinelli R. de Oliveira -UFTM

Frederico Martins Motta - UFTM

Hygor Evangelista Siqueira - UFTM

Moizes Rodrigues da Silva - UFTM

Nathalia Barbosa Vianna - UFTM

Priscila Yoshida - UFTM

#### Empresa de Consultoria – SIGMA GEO SISTEMAS

#### Consultor

Gustavo Eugênio de Freitas Faria

#### Técnicos

Alessiane Silva Justino

Diego Teixeira e Silva

Lilian Fernanda

George Rodrigues da Cunha Silva

Paulo Vitor Batista Salgado

Sérgio Elias Nasser Jorge

Rosielli Araújo

Miguel Domingos Neto

## CONSTRUÇÃO COMPARTILHADA – PARTICIPANTES

### Equipe Local

**Irenilda Conceição de Lima**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Jarbas Casteziano**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**José Areston**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Pablo Simonini Faria**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdir do Carmo**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Valdo Pereira de Almeida**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wander José dos Santos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

**Wiliam Santos Vasconcelos**, Prefeitura Municipal de Santa Vitória.

### Equipe de Acompanhamento

**Clóvis Batista Gonçalves**, Associação Comercial e Industrial de Santa Vitória.

**Leandro Fagundes Silva**, Vereador.

**Nehie Ferreira Elbayeh Franco**, Vereadora.

**Oraildes Moura dos Santos**, Conselho Tutelar.

**Roberto Silva**, Polícia Militar.





## **1. APRESENTAÇÃO**

Este documento refere-se ao Anexo 4 do Plano de Mobilidade de Urbana do Município de Santa Vitória (MG). O documento é composto pela Minuta de Lei a ser apresentada para aprovação na Câmara Municipal de Vereadores do município. Deve-se aqui destacar que as diretrizes propostas nesta lei é resultado de um longo diálogo entre os técnicos da prefeitura e equipe de acompanhamento, além de interações nas audiências públicas realizadas.

## SUMÁRIO

<b>1. APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>6</b>
<b>2. MINUTA DE LEI .....</b>	<b>8</b>
<b>3. DIRETRIZES .....</b>	<b>17</b>
1 - Considerar o modo a pé como prioritário na política a ser adotada para a cidade como um todo .....	19
2- Construir uma mobilidade mais respeitosa com o meio ambiente urbano e estimular o uso de transporte não-motorizado, a pé e por bicicleta e estimular por meio de infra-estruturas esses modais.....	24
3- Democratizar o uso do sistema viário por meio de políticas de circulação e estacionamento, com medidas de incentivo ao pedestre ao ciclista e com estrutura para o futuro atendimento com transporte público integrado de qualidade, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos	26
4- Construir políticas de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano e com ênfase na racionalização da utilização da via e melhoria da qualidade dos espaços públicos .....	28
5-Garantir que os deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes .....	29
6- Aumentar a consciência cidadã e o respeito à legislação por meio de ações de educação, informação, operação e fiscalização .....	30
7- Promover a integração entre agentes sociais e poder público, ampliando os canais de participação, no sentido de se alcançar um compromisso para o desenvolvimento da mobilidade sustentável .....	30
8- Promover ações para garantir a todos, independente da capacidade de locomoção, o direito de se deslocar e usufruir da cidade com autonomia e segurança. ....	30
9- Construir infra-estrutura da mobilidade de forma integrada.....	31
10- Acompanhar, avaliar e revisar as ações previstas no Plano de Mobilidade.....	31
<b>11- ANEXOS .....</b>	<b>32</b>

## **2. MINUTA DE LEI**

### **JUSTIFICATIVA**

O presente Projeto de Lei visa estabelecer as principais diretrizes contempladas no Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória, que foi construído com a efetiva participação da sociedade e dentro dos princípios norteadores da política nacional de mobilidade urbana, instituída pela Lei Federal n.º 12.587/2012.

Assim sendo, o PLAMU de Santa Vitória tem por objetivo promover a sustentabilidade urbana e o fortalecimento da gestão pública, e tem como princípios:

- I - a acessibilidade universal;
- II – a prioridade aos meios de transporte não motorizados;
- III – segurança e eficiência nos deslocamentos de pessoas e cargas;
- IV – a prioridade ao transporte público face ao privado;
- V – a gestão democrática e a sustentabilidade ambiental.

Trata-se de um importante instrumento de planejamento urbano, que possui relação direta com o Plano diretor e demais leis urbanísticas. Além disso, é condição imprescindível para que o Município possa receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

A elaboração do PLAMU revela o zelo do Município em promover a melhoria da qualidade de vida urbana em conformidade com as premissas básicas da política nacional de política urbana. Santa Vitória demonstra assim seu comprometimento com um planejamento urbano pautado em normas técnicas e em gestão democrática. Por esses motivos encaminho esse importante instrumento legal para que seja apreciado pelos competentes e ilustres vereadores que compõem a casa de lei de Santa Vitória.

**Salim Curi**

**Prefeito Municipal.**

**Projeto de Lei Ordinária nº        que: “Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória e dá outras providências.”**

A Câmara Municipal de Santa Vitória, com fundamento no Art. 18 da Lei Federal nº 12.587/2012 e nos seguintes dispositivos da Lei Orgânica do Município de Santa Vitória: Art. 7º, inc. XIII c/c Art. 112, aprova e eu sanciono a seguinte lei.

**Título I**

**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** O Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória é um instrumento de planejamento urbano que, juntamente com o Plano Diretor e demais leis urbanísticas, regulamenta a política de mobilidade com fundamento no desenvolvimento sustentável urbano e ambiental da cidade.

**Art. 2º** A política municipal de mobilidade urbana é o instrumento de integração entre os diferentes modos de transporte e visa à melhoria da mobilidade das pessoas e cargas no território do Município e o acesso universal à cidade.

**Art.3º.** As diretrizes desta lei deverão ser obrigatoriamente, contempladas no Plano Plurianual, na Lei de Diretrizes Orçamentárias e na Lei do Orçamento Anual.

**Capítulo I**

**DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES GERAIS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

**Art. 4º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana tem por objetivo promover a sustentabilidade urbana de forma a viabilizar a melhoria dos deslocamentos sem comprometer a qualidade de vida e o meio ambiente, devendo observar os seguintes princípios:

I - acessibilidade, como forma de acesso seguro e democrático à cidade pelos cidadãos;

II - segurança, que deverá ser garantida nos diversos modos de deslocamentos, os quais deverão ser realizados com o mínimo de exposição a fatores de risco;

III - eficiência, para que o uso dos diferentes modos de transporte, seja racionalizado e otimizado com a finalidade de incentivar a utilização do mais adequado;

IV - qualidade de vida, para preservar e recuperar os espaços públicos, aumentar o conforto e reduzir o tempo empregado nos deslocamentos e reduzir a poluição ambiental.

**Parágrafo único:** A aplicação dessa lei deverá observar os princípios jurídicos da razoabilidade e proporcionalidade.

**Art. 5º** As diretrizes gerais do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória são:

I - promover o deslocamento a pé como prioritário na política de mobilidade municipal;

- II - construir uma mobilidade mais compromissada com o meio ambiente urbano, adotando combustíveis renováveis e menos poluentes e incentivando os deslocamentos a pé e por bicicleta, por meio da adoção de infraestruturas mais adequadas;
- III - promover a democratização do uso do sistema viário por meio de políticas de circulação e estacionamento capazes de incentivar os deslocamentos a pé e por bicicleta,
- IV - adotar políticas de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano e com ênfase na racionalização da utilização das vias; e melhoria da qualidade dos espaços públicos;
- V - garantir que todas as espécies de deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes;
- VI - executar ações de educação, informação, operação e fiscalização com a finalidade de promover a consciência cidadã e o respeito à legislação;
- VII - promover a integração entre agentes sociais e poder público, ampliando os canais de participação, no sentido de se alcançar um compromisso para o desenvolvimento da mobilidade sustentável;
- VIII - promover ações para garantir a todos, independente da capacidade de pagamento, o direito de deslocar e usufruir da cidade com autonomia e segurança;
- IX - construir uma infraestrutura da mobilidade de forma a integrar todos os modos de deslocamentos;
- X - acompanhar, avaliar e revisar as ações previstas no Plano de Mobilidade.

## **Título II**

### **DOS MODOS NÃO MOTORIZADOS**

#### **Capítulo I**

##### **DAS DIRETRIZES PARA OS DESLOCAMENTOS A PÉ**

**Art. 6º** O desenho universal deve ser adotado em caráter de exclusividade em todas as intervenções urbanas e em todos os cruzamentos.

**Art. 7º** Como forma de incentivar os deslocamentos a pé, o Município deverá utilizar infraestruturas adequadas e adotar novas geometrias.

**Art. 8º** As novas calçadas do Município deverão obedecer aos seguintes parâmetros:

I - alargamento das calçadas com regularização dos pavimentos com padrão mínimo de 2,5 metros de largura;

II - definição de novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre, onde somente as faixas de serviço e os acessos ao lote poderão ser rampados -

#### **Anexo I.**

III - padronização de piso com indicação de prioridade e sinalização podotátil, indicando a rota acessível;

**Parágrafo único:** Para a área central e para os loteamentos recentes o prazo de adequação dos parâmetros descritos no inc. II é de 05 anos e para o restante dos bairros da cidade é de 10 anos.

**Art. 9º** Todos os pontos de travessia de pedestre deverão ser iluminados, preferencialmente, por meio de iluminação por energia solar.

**Art. 10º** O Município deverá dar tratamento específico de acessibilidade universal às travessias com elevação dos cruzamentos (platô), no hipercentro, conforme **Anexo II**.

**Art. 11º** Todos os cruzamentos semaforizados deverão possuir temporizador para pedestres com indicação luminosa e sonora.

**Parágrafo único:** No cálculo do tempo para travessia de pedestre deverá ser considerado o tempo de deslocamento dos idosos e das pessoas com mobilidade reduzida.

**Art. 12º** As vias que margeiam o Córrego Santa Vitória deverá receber tratamento prioritário para os pedestres, conforme **Anexo III**.

**Art. 13º** O Município deverá adotar o Projeto Piloto desenvolvido para o entorno da Praça Francisco dos Reis Goulart, conforme **Anexo IV**, como referência para as novas calçadas de definição do caminho preferencial para o pedestre.

**Parágrafo único:** As escolas e o seu entorno terão prioridade na intervenção da infraestrutura de mobilidade integrada, devendo contemplar o conceito de calçada com os três elementos (faixa de serviço, passeio e faixa de acesso), acessibilidade universal, arborização, sinalização adequada, travessia elevada e iluminação, com a finalidade de priorizar o pedestre.

**Art. 14º** O Município deverá recuperar os espaços das praças, principalmente nos cruzamentos para os pedestres.

**Art. 15º** O Município deverá criar uma ambiência segura e confortável para o pedestre com a finalidade de reduzir:

- I - poluição visual;
- II - poluição sonora;
- III - obstáculos permanentes e temporários

**Art. 16º** O Município deverá criar espaços atraentes para o pedestre, como por exemplo:

- I - parklets;
- II - mini praças;

## Capítulo II

### DAS DIRETRIZES PARA OS DESLOCAMENTOS COM BICICLETAS

**Art. 17º** O Município deve estimular o uso de transporte por bicicletas, criando uma rede cicloviária, com sinalização e infraestrutura específicas, como paraciclos e bicicletários.

**Parágrafo único:** O Município deverá implantar ciclovias, ciclorotas e ciclofaixas de forma prioritária nas vias estabelecidas no **Anexo V**.

**Art. 18º** O Município deve criar ciclovias e vias para pedestres em todas as obras de arte do sistema viário, principalmente na transposição do Córrego Santa Vitória.

**Art. 19º** Todas as escolas no Município deverão possuir bicicletários e infraestrutura para guardar os equipamentos de segurança do ciclista.

**Art. 20º** O Município deve promover a substituição gradual da frota de transporte escolar por veículos com tecnologias não poluentes e com suporte para carregar bicicletas.

### **Título III**

#### **DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 21º** O Município deve promover a democratização do uso do sistema viário por meio de políticas de circulação e estacionamento, com medidas de restrição ao uso do automóvel, quando necessárias.

**Parágrafo único:** O sistema viário deverá se adequar para atender com segurança os diversos modos de transporte, estabelecendo as larguras mínimas para as novas vias com a seguinte classificação viária: via local – 12 metros, via coletora – 28 metros, via arterial 40 metros.

**Art. 22º** O Município deverá implantar o Plano de Hierarquização Viária, definido no Plano Diretor, conforme **Anexo VI**.

**Art. 23º** O Tratamento viário tem como finalidade evidenciar a hierarquização e priorização dos fluxos de passagem por meio da adoção de:

- I - sinalização indicativa;
- II - tratamento semafórico;
- III - tratamento dos pontos de conflito;
- IV - investimento em obras de arte;
- V – fiscalização eficiente.

**Parágrafo único:** O sistema viário deverá ser adequado para atender os diversos deslocamentos.

**Art. 24º** O Município deverá definir a tonelagem máxima de veículos com carga pesada na área central e hipercentro, conforme **Anexo II**.

### **Capítulo I**

#### **DOS ESTACIONAMENTOS**

**Art. 25º** O Município deverá promover a recuperação dos espaços das praças utilizados por estacionamentos e/ou transportes diversos.

**Art. 26º** O Município deverá definir local específico para estocagem e estacionamento de caminhões e veículos de fretamento, conforme **Anexo III**.

**Art. 27º** O Município deverá criar um estacionamento público para bicicletas como forma de desestimular o uso do transporte motorizado individual em favor do transporte não motorizado.

**Art. 28º** Deverão ser criadas vagas de estacionamentos de bicicletas nos prédios públicos, nos espaços públicos e locais privados destinados ao público em geral.

**Art. 29º** O Município deverá fazer a demarcação das vagas de estacionamento público por meio de sinalização horizontal e vertical.

**Art. 30º** O Município deverá incluir as motocicletas no sistema de estacionamento público demarcado.

**Art. 31º** O Município deverá incentivar a criação de estacionamentos privados nas áreas sem estacionamento público.

**Art. 32º** O Município deverá estabelecer o número de vagas de estacionamento para veículos e bicicletas que cada polo gerador de tráfego deverá oferecer, de forma proporcional ao seu impacto.



**Parágrafo único:** Essa exigência deverá ocorrer quando da concessão do alvará de funcionamento ou da sua renovação.

**Art. 33º** O Município deverá promover a sensibilização dos empreendedores quanto à política de estacionamento para veículos motorizados e não motorizados, de forma demonstrar a necessidade e os benefícios dessa política.

## Capítulo II

### DO SISTEMA DE CARGA E DESCARGA

**Art. 34º** O sistema de carga e descarga a ser adotado deverá respeitar a política de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano e com ênfase na racionalização da utilização da via e melhoria da qualidade dos espaços públicos.

**Art. 35º** O Município deverá regulamentar, por meio de Decreto, os locais e horários para operação de carga e descarga.

**Parágrafo único:** Essa regulamentação deverá evitar momentos de desequilíbrios extremos, como excesso de oferta ou demanda em horários desencontrados.

## Capítulo III

### DA SEGURANÇA VIÁRIA

**Art. 36º** O Município deve garantir que todas as espécies de deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes, por meio de ações integradas, com ênfase na educação e conscientização.

**Art. 37º** O Município deverá elaborar o Plano de Segurança Viária com tratamento específico nos pontos críticos de Acidentes de Trânsito nas áreas definidas no **Anexo VIII**.

**Art. 38º** O Município deverá disponibilizar uma iluminação pública específica para as áreas de travessias de pedestre e nos principais pontos de acidente de trânsito.

**Art. 39º** O Município deverá elaborar um programa de educação para o trânsito com participação de todos os agentes da mobilidade urbana, como forma de garantir a efetividade da segurança na execução da política municipal da mobilidade.

**Art. 40º** O Município deverá elaborar o Programa Calçada Segura.

## Capítulo IV

### DOS NOVOS LOTEAMENTOS

**Art. 41º** Os Novos loteamentos deverão projetar a sua malha viária em continuidade ao sistema viário existente ou projetado.

**Art. 42º** As calçadas dos novos loteamentos, deverão aos seguintes parâmetros:

I - calçada com largura mínima de 2,5 m (dois metros e meio) e com acessibilidade universal;

II – o mobiliário urbano somente poderá ser instalado na faixa de serviços;

III – obedecer ao novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre, onde somente as faixas de serviço e os acessos ao lote poderão ser rampados, conforme **Anexo I**;

IV - tratamento específico de acessibilidade universal às travessias com elevação dos cruzamentos (platô);

V - padronização de piso com indicação de prioridade e sinalização podotátil, indicando a rota acessível.

**Art. 43º** As vias deverão ser projetadas de forma atender o futuro transporte coletivo, devendo considerar os raios de giro adequados a veículos de transporte coletivo de média capacidade e deverão prever espaços nas calçadas para instalação de abrigos.

**Parágrafo único:** A projeção das vias deverá contemplar futura instalação de pontos de embarque/desembarque com abrigos e com equidistância de 250m (duzentos e cinquenta metros).

**Art. 44º** Todos os pontos de travessia de pedestre deverão ser iluminados, preferencialmente, por meio de iluminação por energia solar.

## **Título V**

### **DA EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE URBANA**

**Art. 45º** O Município deverá promover programas, projetos e ações de educação, informação, operação e fiscalização com a finalidade de aumentar a consciência cidadã e o respeito à legislação por meio de ações específicas.

**Art. 46º** O Município deverá elaborar um Programa de Educação para Mobilidade.

**Art. 47º** O Município deverá elaborar em Programa de Educação de Trânsito de caráter permanente com a finalidade de informar os novos conceitos e posturas necessários para a prioridade ao transporte não motorizado e coletivo sobre o individual.

**Art. 48º** O Município deverá elaborar um Programa de Orientação aos Ciclistas para que ocorra a utilização adequada da infraestrutura ofertada.

**Art. 49º** O Município deverá elaborar um Programa de Orientação à Circulação de Veículos de Tração Animal e Propulsão Humana.

## **Título VI**

### **DA GESTÃO DEMOCRÁTICA E CONTROLE SOCIAL**

**Art. 50º** O Município deverá promover a integração entre agentes sociais e poder público, ampliando os canais de participação, com a finalidade de alcançar um compromisso social para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

**Art. 51º** O Município deverá criar um canal de comunicação com a sociedade, visando sua efetiva participação na gestão da Mobilidade Urbana.

**Art. 52º** O Município deve estimular o envolvimento da sociedade por meio das organizações, conselhos municipais e agentes públicos com a finalidade de dar efetividade à implantação do Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória.

**Art. 53º** O Município deverá elaborar um Programa de Observatório da Mobilidade, onde serão disponibilizadas informações de todas as espécies de deslocamentos para que a população possa acompanhar os programas, projetos e ações em andamento e analisar seus impactos por meio de monitoramento dos índices de qualidade urbana sustentável.

**Art. 54º** O Município deverá elaborar um Programa de Fiscalização Cidadã da Mobilidade Urbana de Santa Vitória.

**Art. 55º** O Município deverá criar o Conselho da Mobilidade, para promover a participação ampla e democrática da sociedade com a finalidade de acompanhar, revisar e avaliar o resultado das ações previstas no Plano de Mobilidade Urbana de Santa Vitória.

## **Capítulo I**

### **DA INCLUSÃO SOCIAL**

**Art. 56º** O Município deverá promover programas, projetos e ações para garantir a todos, independente da capacidade de pagamento ou locomoção, o direito de se deslocar e usufruir da cidade com autonomia e segurança, tendo como prioridade os deslocamentos por meio de modos não motorizados.

**Art. 57º** O Município deve promover o adequado atendimento às exclusividades, como pessoas idosas e com deficiência temporária ou permanente através da adoção da acessibilidade universal, criando condições de maior segurança e conforto para todos.

**Art. 58º** O Município deve oferecer qualificação técnica à equipe de fiscalização de obras e agentes da construção civil sobre a construção das rampas acessíveis segundo as regras de desenho universal.

**Parágrafo único.** O Município poderá realizar convênios ou parcerias com entidades privadas para realização dessa qualificação técnica.

**Art. 59º** O Município deverá elaborar o Programa Comércio Acessível, com a finalidade de demonstrar a importância da adoção das regras de acessibilidade universal.

## **Capítulo II**

### **DO MONITORAMENTO DA POLÍTICA DE MOBILIDADE**

**Art. 60º** Cabe ao Município acompanhar, avaliar e revisar as ações previstas no Plano de Mobilidade, por meio da criação de uma Diretoria específica e de regulamentação e operação com instrumentos legais de fiscalização, criando setor especial de acompanhamento às diretrizes dos pedestres.

**Parágrafo único:** A avaliação deverá ser feita a cada 5 anos e a revisão ocorrerá no prazo de 10 anos.

**Art. 61º** O Município deverá criar o mapa com a localização dos acidentes de trânsito e das intervenções para redução dos acidentes.

**Parágrafo único:** Esse mapa deverá ser atualizado a cada seis meses.

**Art. 62º** O Município deverá criar uma metodologia de avaliação de resultado das ações executadas.

## **Título VIII**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 63º** A futura implantação do transporte público coletivo deverá atender aos seguintes princípios:

I - no sistema viário, o transporte público coletivo terá prioridade face ao transporte motorizado individual;

II - integração com os modos não motorizados, como bicicleta e os deslocamentos a pé.

III - o sistema de transporte público coletivo deverá prever a integração física e temporal.

**Art. 64º** Todas as regras previstas nesta lei aplicam-se ao Código de Obras, Lei de Uso e Ocupação do Solo e Código de Posturas, inclusive as regras de desenho universal, nos termos das normas da ABNT, principalmente em relação à construção de rampas de acessibilidade.

**Art. 65º** Constituem-se como anexos desta lei:

I - Perfil Modelo de Calçada - Anexo I;

II - Mapa de delimitação da área Central e Hipercentro – Anexo II;

III - Mapa indicativo de tratamento das vias que margeiam o Córrego Santa Vitória - Anexo III;

IV - Projeto Piloto do Entorno da Praça Francisco dos Reis Goulart- Anexo IV;

V - Projeto indicativo da prioridade viária na implantação de ciclovias, ciclorotas e ciclofaixas - Anexo V;

VI - Mapa de Hierarquização Viária - Plano Diretor - Anexo VI;

VII - Área Proposta para estocagem e estacionamento de veículos de carga - Anexo VII;

VIII - Mapa dos Pontos Críticos de Acidentes de Trânsito - Anexo VIII.

**Art. 66º** Revoga-se as disposições em contrário.

**Art. 67º** Essa lei passa a ter vigência a partir de sua publicação.

Santa Vitória, 02 de maio de 2017.

**Salim Curi**  
**Prefeito Municipal.**

### 3. DIRETRIZES

#### DIRETRIZES GERAIS DA MOBILIDADE URBANA

##### 1 - PRINCÍPIOS NORTEADORES DA MOBILIDADE URBANA DE SANTA VITÓRIA

A política a ser perseguida na mobilidade urbana de uma maneira geral, é a busca da qualidade com sustentabilidade, entendida como a realização de deslocamentos sem comprometer o meio ambiente e a qualidade de vida, qualidade na mobilidade entendida aqui como deslocamento seguro e confortável.

A principal premissa para a análise e proposições quanto ao sistema de mobilidade na cidade de Santa Vitória é que a mobilidade nesta é fruto de sua dinâmica econômica e social e está a serviço da cidade como um todo.

**Acessibilidade:** Possibilitar o acesso seguro e democrático a cidade para todos os cidadãos.

**Segurança:** Garantir que os diversos modos de deslocamentos sejam realizados com o mínimo de exposição a fatores de risco.

**Eficiência:** Racionalizar e otimizar o uso dos diferentes modos de transporte, incentivando sua utilização onde forem mais adequados.

**Qualidade de vida:** Preservar e recuperar os espaços públicos, aumentar a segurança, o conforto e reduzir o tempo empregado nos deslocamentos e reduzir a poluição ambiental.

## **2 - DIRETRIZES**

- 1-** Considerar o modo a pé como prioritário na política a ser adotada para a cidade como um todo;
- 2-** Construir uma mobilidade mais respeitosa com o meio ambiente urbano e estimular o uso de transporte não-motorizado, a pé e por bicicleta e estimular por meio de infra-estruturas esses modais;
- 3-** Democratizar o uso do sistema viário por meio de políticas de circulação e estacionamento, com medidas de incentivo ao pedestre ao ciclista e com estrutura para o futuro atendimento com transporte público integrado de qualidade, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos;
- 4-** Construir políticas de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano e com ênfase na racionalização da utilização da via e melhoria da qualidade dos espaços públicos
- 5-** Garantir que os deslocamentos sejam feitos de forma segura, reduzindo os acidentes, o número de feridos e, principalmente, as mortes.
- 6-** Aumentar a consciência cidadã e o respeito à legislação por meio de ações de educação, informação, operação e fiscalização.
- 7-** Promover a integração entre agentes sociais e poder público, ampliando os canais de participação, no sentido de se alcançar um compromisso para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.
- 8-** Promover ações para garantir a todos, independente da capacidade de pagamento ou locomoção, o direito de se deslocar e usufruir da cidade com autonomia e segurança.
- 9-** Construir infra-estrutura da mobilidade de forma integrada.
- 10-** Acompanhar, avaliar e revisar as ações previstas no Plano de Mobilidade.

### 3. AÇÕES PARA AS DIRETRIZES

#### 1 - CONSIDERAR O MODO A PÉ COMO PRIORITÁRIO NA POLÍTICA A SER ADOTADA PARA A CIDADE COMO UM TODO

1.1 - Adoção de uma nova geometria que transmita o conceito de priorização ao modo não motorizado – a pé, considerando:

- Alargamento das calçadas com regularização dos pavimentos padrão mínimo de 2,5 metros;
- Definição de novo perfil para as calçadas com separação das faixas de serviço e passeio livre para o deslocamento do pedestre onde somente as faixas de serviço e os acessos poderão ser rampados; conforme Figura 3-1, o tempo para adequação é imediato para os loteamentos a serem aprovados e adequação com prazo de 5 anos para a área central e loteamentos recentes e o prazo de 10 anos para adequação do restante dos bairros da cidade;

Figura 3-1  
Proposta Perfil de Calçadas.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

- Padronização de piso com indicação de prioridade e sinalização podotátil;
- Adoção exclusiva de Desenho Universal para a acessibilidade;
- Iluminação nos pontos de travessia de pedestre com prioridade de iluminação por energia solar, conforme Figura 3-2;



Figura 3-2  
 Referência de Iluminação Travessia Pedestre.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

- Tratamento das travessias com elevação dos cruzamentos (platô) e acessibilidade universal no Hipercentro, Figura 3-3,

Figura 3-3  
 Tratamento das Travessias no Hipercentro.





Figura 3-4  
Definição e Exemplos de Platôs.

Os platôs são áreas nas interseções viárias para melhorar a segurança e conforto dos pedestres nas travessias. Trata-se da elevação da via para o nível das calçadas, onde as rampas para travessia do cruzamento serão apenas para os automóveis. Os pedestres, na travessia de um cruzamento, não necessitam descer a guia de calçada ou utilizar rampa de acessibilidade, pois todo cruzamento estará no mesmo nível da calçada. A segurança na utilização deste conceito está nas rampas de travessia dos automóveis, que exige a necessidade dos veículos diminuírem a velocidade para atravessar o cruzamento.



Platô (Raised Intersection) . Fonte: [www.safety.fhwa.dot.gov](http://www.safety.fhwa.dot.gov)



Concepção de Platô. Fonte: NACTO ([www.nacto.org](http://www.nacto.org))

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

- Tratamento prioritário ao pedestre nas vias que margeiam o Córrego Santa Vitória, Figura 3-5;

Figura 3-5  
Proposta Vias Prioritárias Pedestres.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

- Desenho Universal nas rampas de acessibilidade em todos os cruzamentos;



Figura 3-6  
Referência de Desenho Universal para Mobilidade Urbana.



Acessibilidade nas Calçadas de Barcelona (ESP). Fonte: Acervo Equipe Técnica  
Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

- Implantação em todos os cruzamentos semaforizados com tecnologia de semáforos com temporizador e repetidor e com definição de tempo específico para travessia de pedestre considerando o tempo de deslocamento do idoso e pessoas com mobilidade reduzida;
- Adoção do projeto piloto como referência a todas novas calçadas e definição do caminho preferencial para pedestre. Área do Projeto Piloto - Entorno da Praça Francisco dos Reis Goulart, conforme Figura 3-7.

Figura 3-7  
Delimitação Projeto Piloto, Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

1.2 - Recuperar espaços das praças, principalmente nos cruzamentos para os pedestres;



1.3 - Criação de coordenação específica e de regulamentação e operação com instrumentos legais de fiscalização dos caminhos dos pedestres, inclusive para coibir os usos inadequados;

1.4 - Criação de ambiência segura e confortável para o pedestre contemplando:

- Redução da poluição visual;
- Redução da poluição sonora;
- Redução dos obstáculos permanentes e temporários.

1.5- Criação de Parklets/ minipraças/ estacionamento de pedestres, conforme Figura 3-8;

Figura 3-8  
Referências de Parklets/Mini-Praças.

**Parklets / Minipraças**

A proposta de Parklets e Minipraças são áreas de convívio e descanso para os pedestres, em áreas de continuação da calçada, sobre o estacionamento da via. Nestas áreas poderá estar instalado mobiliário urbano integrando o ambiente, como bancos, cadeiras, mesas, paraciclo, lixeiras além de arborização. O objetivo é transformar o ambiente urbano mais confortável e atrativo para a população, deixando sempre a faixa de circulação de pedestres livres, sem obstrução. Os parklets são públicos e o responsável pode ser pessoa física ou jurídica, porém seu uso é gratuito e não exclusivo. As Cartilhas de referência de São Paulo ([gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets](http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/parklets)) e Londrina ([ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/mini-praca-parklet-em-londrina.html](http://ippul.londrina.pr.gov.br/index.php/mini-praca-parklet-em-londrina.html)) podem ser consultadas nos sites das respectivas prefeituras.



Patos de Minas (MG). Fonte: [www.patoshoje.com.br](http://www.patoshoje.com.br)



São Paulo (SP). Fonte: Cartilha Políticas de Incentivo Prefeitura Municipal de São Paulo -SP

Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

1.6 - Definição nas legislações pertinentes (Código de Obras, Lei de Uso e Ocupação de Solo, Código de Postura) sobre o uso de desenho universal para as rampas de acessibilidade.

## 2- CONSTRUIR UMA MOBILIDADE MAIS RESPEITOSA COM O MEIO AMBIENTE URBANO E ESTIMULAR O USO DE TRANSPORTE NÃO-MOTORIZADO, A PÉ E POR BICICLETA E ESTIMULAR POR MEIO DE INFRA-ESTRUTURAS ESSES MODAIS

2.1 - Criação de uma rede cicloviária com sinalização específica e apoio ao ciclista como paraciclos, bicicletários, conforme Figura 3-9;

Figura 3-9  
Referência Paraciclos.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.



2.2- Implantação de Ciclovias, ciclofaixas e ciclorotas dando prioridades as vias estabelecidas na Figura 3-10;

Figura 3-10  
Proposta de Ciclovias, Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

2.3 - Implantação da Ciclovias de Competição na Avenida José Morais Coelho no trecho na Figura 3-11;

Figura 3-11  
Proposta Ciclovias de Competição, Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.



2.4 - Criação de via de pedestre e faixa para bicicletas em todas as obras de arte no sistema viário, principalmente na transposição do Córrego Santa Vitória;

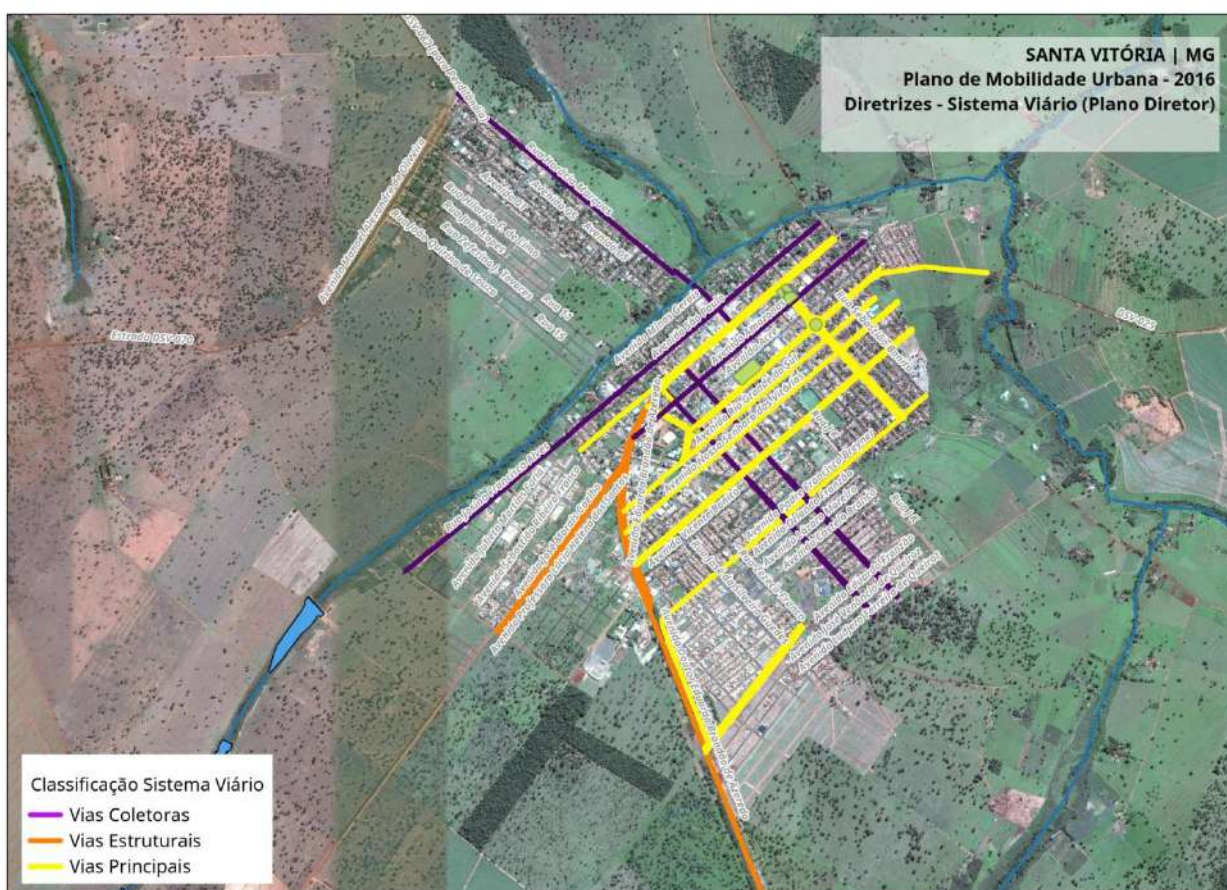
2.5 - Programação especial de orientação aos ciclistas para utilização da infra-estrutura ofertada;

2.6 - Substituição gradual de frota do transporte escolar por veículos com tecnologias não poluentes e com suporte para carregar bicicletas.

### **3- DEMOCRATIZAR O USO DO SISTEMA VIÁRIO POR MEIO DE POLÍTICAS DE CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO, COM MEDIDAS DE INCENTIVO AO PEDESTRE AO CICLISTA E COM ESTRUTURA PARA O FUTURO ATENDIMENTO COM TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO DE QUALIDADE, CONSIDERANDO SUA PRIORIZAÇÃO NA CIRCULAÇÃO VIÁRIA E NOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS**

3.1 - Implantação do Plano de Hierarquização Viária definida no Plano Diretor, conforme Figura 3-12.

Figura 3-12  
Proposta Macroviário, Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

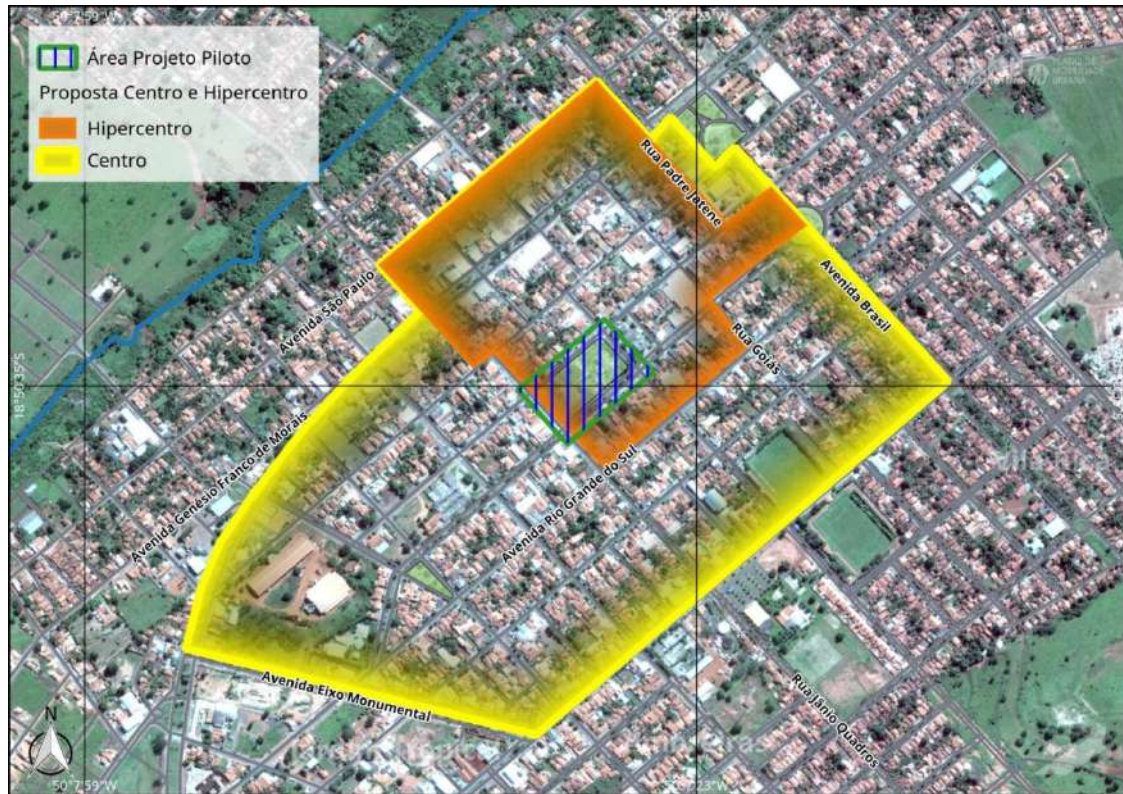
3.2 - Tratamento Viário para evidenciar a hierarquização e priorização dos fluxos de passagem;

- Sinalização indicativa;
- Tratamento semafórico;
- Tratamento dos pontos de conflito;
- Investimento em obras de arte;
- Fiscalização eficiente com presença constante do agente de trânsito para a operação do tráfego, agentes estes preparados para o novo conceito de prioridade ao pedestre e ciclista.



- 3.3- Recuperação dos espaços das praças utilizados por estacionamentos e transportes diversos;
- 3.4 - Delimitação de locais e horários para operação de carga e descarga;
- 3.5 - Definição de restrição de tonelageamento de carga para circulação na área central e hipercentro, conforme Figura 3-13;

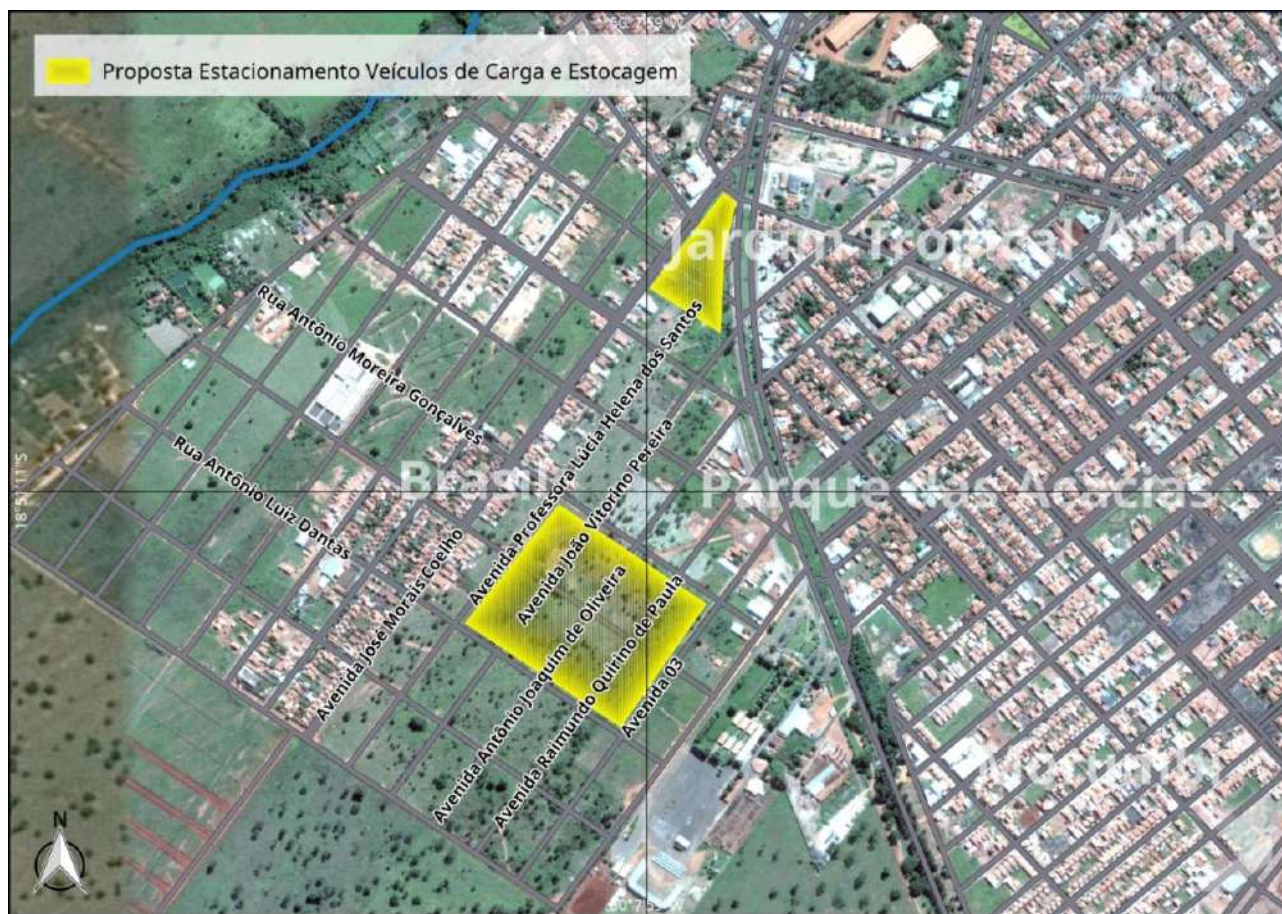
Figura 3-13  
Restrição de Tonelageamento na Área Central e Hipercentro.





3.6 - Definição de local específico para estocagem e estacionamento de caminhões e veículos de fretamento, conforme Figura 3-14.

Figura 3-14  
Estacionamento de Caminhões e Veículos de Fretamento.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

3.7 - Criação de programas de orientação à circulação de veículos de tração animal e propulsão humana.

3.8 - As vias dos novos loteamentos deverão prever espaços nas calçadas para implantação de abrigos para o futuro sistema de transporte público assim como os cruzamentos permitir raio de giro com segurança para os veículos do futuro sistema de transporte público bem como a cada adequação das existentes.

#### **4- CONSTRUIR POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO E DE DISTRIBUIÇÃO DE MERCADORIAS EM CONSONÂNCIA COM O PLANEJAMENTO URBANO E COM ÊNFASE NA RACIONALIZAÇÃO DA UTILIZAÇÃO DA VIA E MELHORIA DA QUALIDADE DOS ESPAÇOS PÚBLICOS**

4.1 - Criação de estacionamento público para bicicletas (bicicletários e paraciclos) como forma de desestimular o uso do transporte motorizado individual em favor do transporte não motorizado;

4.2 - Criação de vagas de estacionamentos de bicicletas nas áreas institucionais e comerciais;

4.3 - Implantação de bicicletários em todas as escolas bem como infraestruturas para guardar os equipamentos de segurança do ciclista;

4.4- Incentivo à criação de estacionamentos privados nas áreas sem estacionamento público;

4.5 - Inclusão das motocicletas no sistema de estacionamento público demarcado;

4.6 - Demarcação das vagas de estacionamento público com sinalização de solo;

4.6- Criação e Atualização das Legislações de Uso do Solo, Postura, Sistema Viário, Código de Obras e demais correlatas, contemplando os impactos dos polos geradores de tráfego e suas necessidades de estacionamento;

4.8 - Sensibilização dos empreendedores principalmente do ramo imobiliário quanto às políticas de estacionamento para veículos motorizados e não motorizados e necessidade de ações em parcerias para a sustentabilidade econômica das atividades atuais;

4.9 - Elaboração de estruturas operacionais flexíveis quanto aos horários de operação de estacionamento evitando momentos de desequilíbrios extremos, como excesso de oferta ou demanda em horários desencontrados.

4.10 - Definição de área de estacionamento específico para veículos de carga;

## **5-GARANTIR QUE OS DESLOCAMENTOS SEJAM FEITOS DE FORMA SEGURA, REDUZINDO OS ACIDENTES, O NÚMERO DE FERIDOS E, PRINCIPALMENTE, AS MORTES**

5.1 - Elaboração de Plano de Segurança Viária com tratamento específico nos pontos críticos de Acidentes de Trânsito, conforme Figura 3-15,

Figura 3-15  
Acidentes de Trânsito Santa Vitória.



Fonte: Sigma Geo Sistemas, 2016.

5.2 - Elaboração de uma iluminação específica para as áreas de travessias de pedestre e nos principais pontos de acidente de trânsito;

5.3 - Quando da implantação do sistema semafórico deverá constar tempos semafóricos e grupo focal exclusivo para pedestres;



5.4 - Elaboração de um programa de educação para o trânsito com participação de todos os agentes da mobilidade urbana, um programa que seja efetivo e que garanta a efetividade da política Municipal da mobilidade;

5.5 - Elaboração do programa Calçada Segura.

## **6- AUMENTAR A CONSCIÊNCIA CIDADÃ E O RESPEITO À LEGISLAÇÃO POR MEIO DE AÇÕES DE EDUCAÇÃO, INFORMAÇÃO, OPERAÇÃO E FISCALIZAÇÃO**

6.1 - Elaboração de programa de Educação de Trânsito permanente, e informação dos novos conceitos e posturas necessários para a prioridade ao transporte não motorizado e coletivo sobre o individual;

6.2 - Criação de um programa de Fiscalização Cidadã;

6.3 - Criação de um Programa de Observatório com informação integrada com participação de diferentes agentes sociais onde serão acompanhados os programas em realização, seus impactos com monitoração dos índices de qualidade urbana sustentável.

## **7- PROMOVER A INTEGRAÇÃO ENTRE AGENTES SOCIAIS E PODER PÚBLICO, AMPLIANDO OS CANAIS DE PARTICIPAÇÃO, NO SENTIDO DE SE ALCANÇAR UM COMPROMISSO PARA O DESENVOLVIMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL**

7.1 - Criação de um canal de comunicação para a sociedade, visando sua participação na gestão da mobilidade;

7.2 - Criação de equipe com dedicação exclusiva para o planejamento e operação da mobilidade;

7.3 - Envolvimento da sociedade, organizações, conselhos municipais e os agentes públicos para implantação do Plano de Mobilidade;

## **8- PROMOVER AÇÕES PARA GARANTIR A TODOS, INDEPENDENTE DA CAPACIDADE DE LOCOMOÇÃO, O DIREITO DE SE DESLOCAR E USUFRUIR DA CIDADE COM AUTONOMIA E SEGURANÇA.**

8.1 - Adequação do sistema viário para atender adequadamente os diversos deslocamentos com prioridade para os modos não motorizados;

8.2 - Atendimento às exclusividades, como pessoas idosas e com deficiência através da acessibilidade universal, criando condições de maior segurança e conforto para todos;

8.3 - Preparação da equipe de fiscalização de obras e dos construtores por meio de parcerias para construção das rampas acessíveis de desenho universal;

8.4- Programa de construção de acessibilidade universal junto ao comércio local;

## **9- CONSTRUIR INFRA-ESTRUTURA DA MOBILIDADE DE FORMA INTEGRADA**

9.1- As Escolas e seu entorno terão prioridade na intervenção da infraestrutura de mobilidade integrada, a qual deverá conter: o conceito de calçada com os três elementos (faixa de serviço, passeio e faixa de acesso), acessibilidade universal, arborização e sinalização adequada, travessia elevada e iluminação, todos priorizando o pedestre;

9.2- Os novos loteamentos deverão ter a sua malha viária integrada ao sistema viário existente com continuidade;

9.3- Os novos loteamentos deverão ter a calçada com largura mínima 2,5 metros, com acessibilidade universal e deverão estabelecer o mobiliário urbano somente na faixa de serviço;

9.4 - Os novos loteamentos deverão ter as vias com atendimento ao transporte público futuro considerando os raios de giro adequados a veículos de transporte coletivo de média capacidade e priorização das vias para o itinerário de modo que o usuário não ande mais de 500 metros;

## **10- ACOMPANHAR, AVALIAR E REVISAR AS AÇÕES PREVISTAS NO PLANO DE MOBILIDADE**

10.1- Criar metodologia de avaliação de resultado das ações propostas;

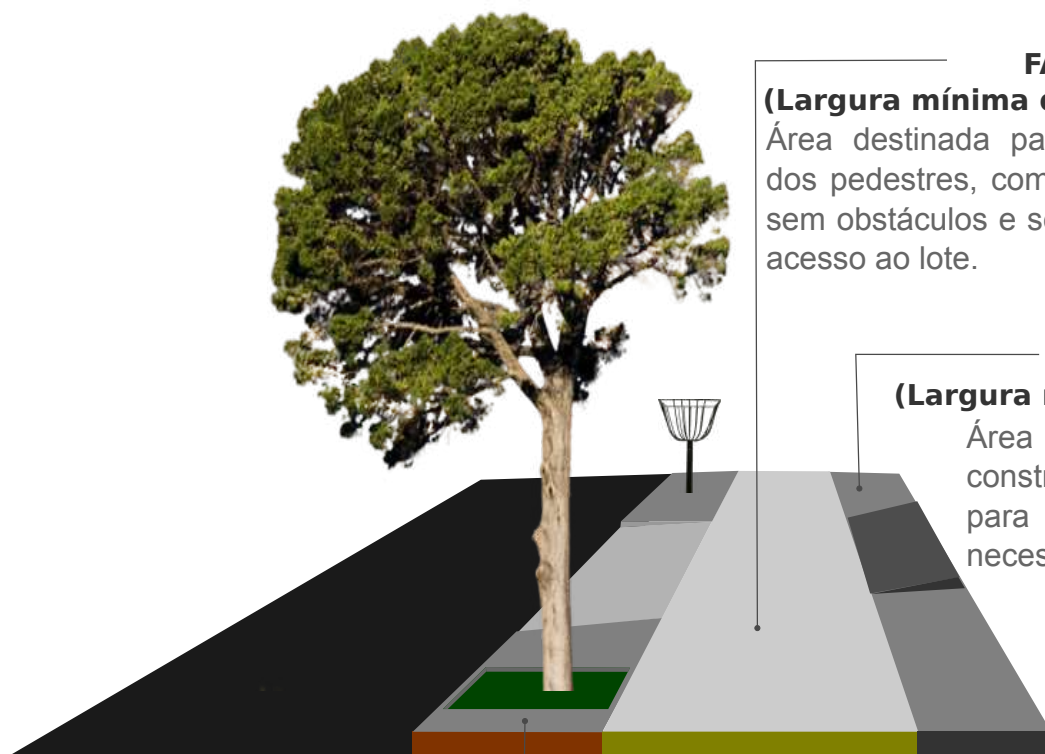
10.2 - Criar um órgão de participação ampla e democrática da sociedade para acompanhar, revisar e avaliar o resultado das ações por meio de:

- Observatório da Mobilidade ou
- Conselho da Mobilidade ou
- Grupo de Gestão da Mobilidade

10.3 - Criar o mapa com localização dos Acidentes de Trânsito e das Intervenções para redução dos mesmos com atualização semestral;

10.4 - Avaliar o Plano de Mobilidade a cada 5 (cinco) anos e Revisar no prazo de 10 (dez) anos.

#### **4. ANEXOS**



**FAIXA LIVRE  
(Largura mínima de 125 cm)**

Área destinada para o deslocamento dos pedestres, com pavimento regular, sem obstáculos e sem inclinações para acesso ao lote.

**FAIXA DE ACESSO  
(Largura mínima de 50 cm)**

Área destinada para construção de rampas para acesso ao lote (se necessário).

**FAIXA DE SERVIÇO  
(Largura mínima de 75 cm)**

Área destinada para instalação de mobiliário (poste, lixeira, sinalização), arborização e grama (área permeável), e rampa de acesso ao lote.



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA (MG)

PROJETO:

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE SANTA VITÓRIA - MG - 2016|2017

TÍTULO:

Perfil Modelo de Calçada

ESCALA:

Sem Escala

DATA:

04/2017

Anexo

Minuta de Lei

FOLHA:

ÚNICA

**I**





**Legenda**

- Hipercentro
- Centro
- Hidrografia
- Viário
- Praças Públicas

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS

0      0.1      0.2 km

N

SISTEMA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
DATUM HORIZONTAL SIRGAS2000  
EPSG: 4674

FONTE:  
 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Limites, Localidades (Carta 1:250.000)  
 DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Base Rodoviária  
 OSM - Open Street Map - Sistema Viário Urbano  
 IGAM - Instituto Mineiro de Gestão das Águas - Hidrografia (1:50.000) - 2002  
 USGS - U.S. Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria

<b>PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA - MG</b>		
PROJETO: <b>PLANO DE MOBILIDADE URBANA SANTA VITÓRIA - MG - 2016   2017</b>		
TÍTULO: <b>Mapa de Delimitação da Área Central e Hipercentro</b>		
ESCALA: 1:5.000	DATA: 04/2017	Anexo
Minuta de Lei	FOLHA: ÚNICA	<b>II</b>





**Legenda**

- ▬ Proposta Vias Prioritárias Pedestres
- ▬ Hidrografia
- ▬ Viário
- Praças Públicas

**INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS**



0 0.2 0.4 km

SISTEMA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
DATUM HORIZONTAL SIRGAS2000  
EPSG: 4674

**FONTE:**  
 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Limites, Localidades (Carta 1:250.000)  
 DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Base Rodoviária  
 OSM - Open Street Map - Sistema Viário Urbano  
 IGAM - Instituto Mineiro de Gestão das Águas - Hidrografia (1:50.000) - 2002  
 USGS - U.S. Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA - MG**

**PROJETO:**  
 PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
 SANTA VITÓRIA - MG - 2016 | 2017

**TÍTULO:**  
 Mapa de Proposta de Vias Prioritárias para Pedestres  
 nas Margens dos Córregos Urbanos

ESCALA: 1:8.000	DATA: 04/2017	Anexo
Minuta de Lei	FOLHA: ÚNICA	III





**Legenda**

- Área Projeto Piloto
- Hidrografia
- Viário
- Praças Públicas

**INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS**



0 0.05 0.1 km

SISTEMA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
DATUM HORIZONTAL SIRGAS2000  
EPSG: 4674

**FONTE:**  
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Limites, Localidades (Carta 1:250.000)  
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Base Rodoviária  
OSM - Open Street Map - Sistema Viário Urbano  
IGAM - Instituto Mineiro de Gestão das Águas - Hidrografia (1:50.000) - 2002  
USGS - U.S. Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria



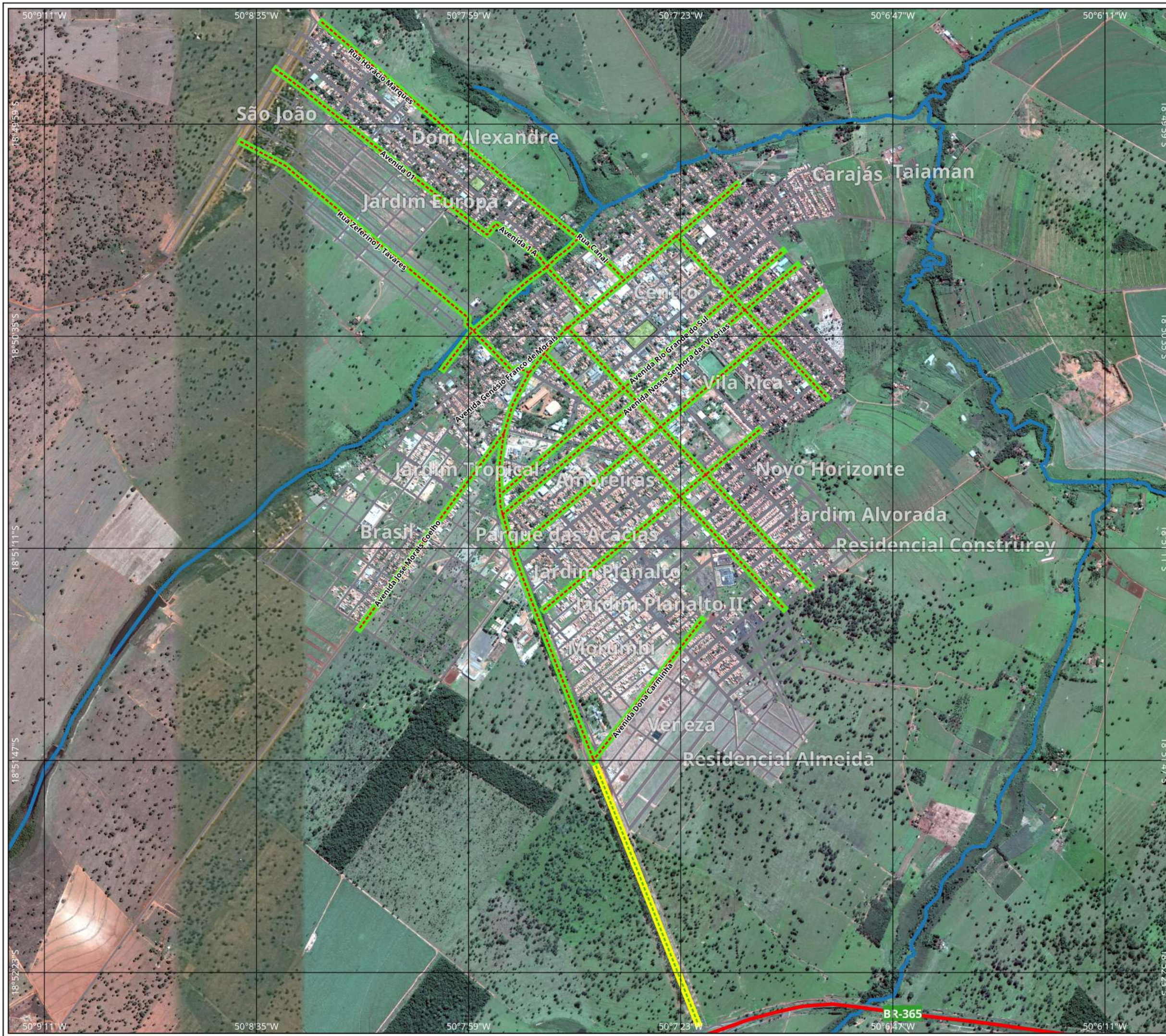
**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA  
VITÓRIA - MG**

**PROJETO:**  
PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
SANTA VITÓRIA - MG - 2016 | 2017

**TÍTULO:**  
Mapa de Delimitação da Área para Projeto Piloto

<b>ESCALA:</b> 1:3.000	<b>DATA:</b> 04/2017	<b>Anexo IV</b>
<b>Minuta de Lei</b>		
		<b>FOLHA: ÚNICA</b>





- ### Legenda
- Hidrografia
  - Rodovias
  - Viário
  - Praças Públicas
  - Rede Cicloviária**
  - Ciclovias/Ciclofaixas
  - Ciclovia de Competição

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS

00.001 km

SISTEMA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
 DATUM HORIZONTAL SIRGAS2000  
 EPSG: 4674

FONTE:  
 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Limites, Localidades (Carta 1:250.000)  
 DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Base Rodoviária  
 OSM - Open Street Map - Sistema Viário Urbano  
 IGAM - Instituto Mineiro de Gestão das Águas - Hidrografia (1:50.000) - 2002  
 USGS - U.S. Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria

**PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA - MG**

PROJETO:

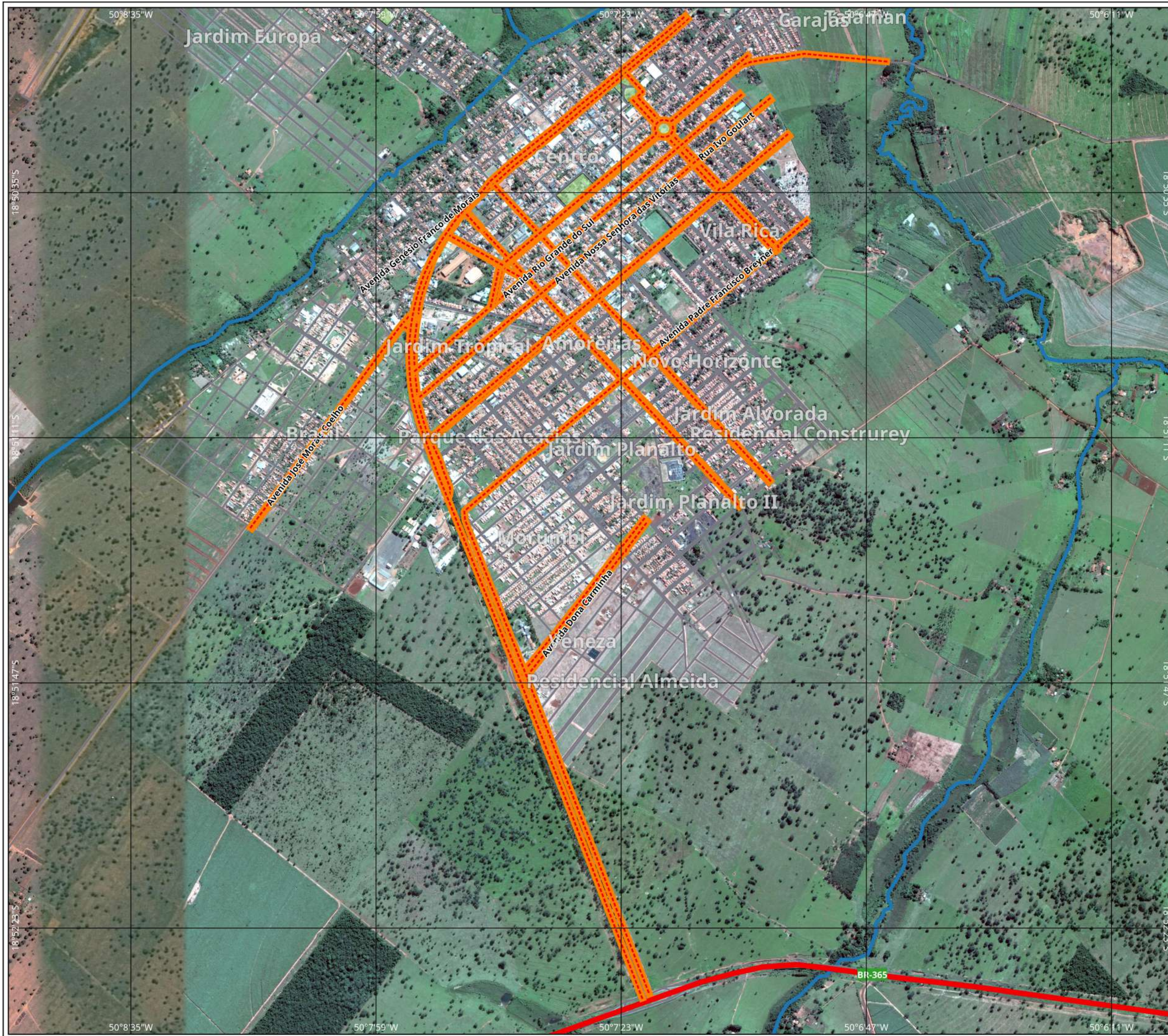
**PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
SANTA VITÓRIA - MG - 2016 | 2017**



TÍTULO:

**Mapa de Rede Cicloviária**

ESCALA: 1:15.000	DATA: 04/2017	Anexo
Minuta de Lei	FOLHA: ÚNICA	V





- Legenda**
-  Macrozoneamento Viário
  -  Hidrografia
  -  Rodovias
  -  Viário
  -  Praças Públicas

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS

 0 0.2 0.4 km

SISTEMA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
DATUM HORIZONTAL SIRGAS2000  
EPSG: 4674

FONTE:  
 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Limites, Localidades (Carta 1:250.000)  
 DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Base Rodoviária  
 OSM - Open Street Map - Sistema Viário Urbano  
 IGAM - Instituto Mineiro de Gestão das Águas - Hidrografia (1:50.000) - 2002  
 USGS - U.S. Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria

 **PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA - MG**

PROJETO:  
**PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
SANTA VITÓRIA - MG - 2016 | 2017**

TÍTULO:  
**Mapa de Macrozoneamento Viário**

ESCALA: 1:13.000	DATA: 04/2017	Anexo <b>VI</b>
Minuta de Lei	FOLHA: ÚNICA	





- Legenda**
- Área de Estacionamento Veículos de Carga e Estocagem
  - Hidrografia
  - Viário
  - Praças Públicas

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS

SISTEMA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
DATUM HORIZONTAL SIRGAS2000  
EPSG: 4674

FONTE:  
 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Limites, Localidades (Carta 1:250.000)  
 DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Base Rodoviária  
 OSM - Open Street Map - Sistema Viário Urbano  
 IGAM - Instituto Mineiro de Gestão das Águas - Hidrografia (1:50.000) - 2002  
 USGS - U.S. Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA - MG

PROJETO:  
 PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
 SANTA VITÓRIA - MG - 2016 | 2017

TÍTULO:  
 Mapa Área Especial Estacionamento Veículo de Carga/Estocagem

ESCALA: 1:5.000	DATA: 04/2017	Anexo
Minuta de Lei	FOLHA: ÚNICA	VII






**Legenda**

-  Hidrografia
-  Viário
-  Praças Públicas

Ocorrências de Trânsito

-  0.0 - 8.0
-  9.0 - 13.0
-  14.0 - 18.0
-  19.0 - 23.0

INFORMAÇÕES CARTOGRÁFICAS

 0 0.2 0.4 km

SISTEMA DE COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
DATUM HORIZONTAL SIRGAS2000  
EPSG: 4674

FONTE:  
 IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Limites, Localidades (Carta 1:250.000)  
 DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - Base Rodoviária  
 OSM - Open Street Map - Sistema Viário Urbano  
 IGAM - Instituto Mineiro de Gestão das Águas - Hidrografia (1:50.000) - 2002  
 USGS - U.S. Geological Survey - Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) - Altimetria

 **PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA VITÓRIA - MG**

PROJETO:  
**PLANO DE MOBILIDADE URBANA  
 SANTA VITÓRIA - MG - 2016 | 2017**

TÍTULO:  
**Mapa de Ocorrências de Trânsito**

ESCALA: 1:10.000	DATA: 04/2017	Anexo
Minuta de Lei	FOLHA: ÚNICA	<b>VIII</b>





[www.plamu.com.br](http://www.plamu.com.br)

Consórcio Público Intermunicipal de  
Desenvolvimento Sustentável do  
Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

**CIDES**



**UFU**

