



## Capítulo 9 CARACTERIZAÇÃO DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO E PROPOSTAS APRESENTADAS

### 9.1 Contextualizando

Polos Geradores de Tráfego (PGT) ou Polos Geradores de Viagens (PGV), são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres (SOLA, 1983; DENATRAN, 2001).

Segundo Sousa (2008), é importante considerar os impactos dos PGV “nos sistemas viários e de transportes (congestionamentos, acidentes e naturais repercussões no ambiente), na estrutura urbana como também no desenvolvimento socioeconômico e na qualidade de vida da população” (p. 5).

Porém, há de se ressaltar que a definição dos Polos Geradores de Tráfego vai depender do contexto do município e da região em que está inserido, tendo em vista que a literatura nacional e estrangeira trata e exemplifica os PGT de grandes metrópoles e em empreendimentos vultuosos. Assim, no contexto de Cáceres, é preciso respeitar as proporcionalidades, tendo em vista que os impactos no sistema viário também o são.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 2013), em seu artigo 93, reza que os órgãos executivos de trânsito e rodoviários são obrigados a dar anuência prévia à implantação de edificações que possam se transformar em polos geradores de tráfego. Para isto, devem estabelecer parâmetros de projetos e outras exigências a serem observados pelos empreendedores.

Os órgãos com circunscrição sobre o trânsito no município devem regulamentar os Polos Geradores de Tráfego, vinculando-os aos Estudos de

Impacto de Vizinhança (EIV). Logo, além de estar ligado ao Plano de Mobilidade Urbana, a regulamentação dos PGT passa também pelo Plano Diretor do Município. Por isso, no presente Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres, buscar-se-á apresentar tal item de forma mais sucinta, valorizando a parte dos estudos que trata do sistema viário.

Apesar de não apresentar um parâmetro universal para o enquadramento de empreendimentos que devem ser considerados polos geradores de tráfego, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) apresenta o “Manual de Procedimentos para o tratamento de Polos Geradores de Tráfego”, datado de 2001 (DENATRAN, 2001), cuja metodologia é complementar aos estudos realizados pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET/SP) (SOLA, 1983; MARTINS, 2000; e, também, PEREIRA, 2011).

Para Alves, Sorratini e Barbosa (ano),

as metodologias desenvolvidas para se avaliar o impacto de polos geradores de viagens variam em diversos aspectos, mas todas elas têm os objetivos comuns de: estimar o número de viagens geradas (produzidas e atraídas) na hora pico do empreendimento como também das vias adjacentes ao mesmo; determinar a escolha modal e a distribuição das viagens nas vias de acesso e egresso; e alocar o tráfego gerado em cada um dos locais de acesso ao empreendimento. (p. 4).

Segundo Caiafa (2009), é necessário que a edificação viabilize a absorção interna, de toda a demanda por estacionamento gerado pelo empreendimento, devendo ser observadas as leis de uso e ocupação do solo e ter como base os parâmetros geométricos mínimos de circulação e manobras dos veículos.

[Além disto,] as operações de carga e descarga devem ser efetuadas nas áreas internas da edificação, destinando espaços seguros para circulação e travessia de pedestres e garantindo vagas especiais de estacionamento para deficientes físicos e motocicletas (CAIAFA, 2009, p. vii).

A implementação de Polos Geradores de Tráfego também está ligada aos processos de licenciamento exigido, podendo ser (1) Licenciamento com base nas resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama); (2)

Licenciamento voltado às características arquitetônicas, urbanísticas e viárias do empreendimento/estabelecimento; ou (3) ambas (DENATRAN, 2001).

Segundo o Denatran (2001), para a elaboração de estudos de polos geradores de tráfego, o roteiro básico deve apresentar:

- Informações gerais sobre o empreendimento;
- Caracterização do empreendimento;
- Avaliação prévia dos impactos do polo gerador de tráfego;
- Recomendação de medidas mitigadoras e compensatórias;
- Medidas internas e externas ao empreendimento.

Já na avaliação prévia dos impactos do polo gerador de viagem deverá ser apresentado:

- Análise da circulação na área de influência na situação sem o empreendimento;
- Previsão da demanda futura de tráfego;
- Avaliação de desempenho e identificação dos impactos na circulação na situação com o empreendimento;
- Revisão do projeto e da planta de situação do empreendimento sob a ótica viária (DENATRAN, 2001).

## **9.2 Proposta**

Os procedimentos para a implantação de novos Polos Geradores de Tráfego no Município serão previstos no Plano Diretor de Cáceres. Por isso, a proposta apresentada pelo Plano de Mobilidade Urbana levará em consideração a urgente necessidade de se regulamentar também a situação

dos estabelecimentos já em funcionamento e que são polos geradores de viagens, dando-lhes um prazo para adequação. Esta adequação está diretamente vinculada aos serviços de carga e descarga (Capítulo 10) à questão dos estacionamentos na via (Capítulo 11).

Com base na realidade atual de Cáceres e na projeção dos cenários futuros, são considerados dois tipos de polos geradores de tráfego:

**TIPO 1** – Aqueles que apresentam elevada quantidade de veículos parando ou estacionando em seu entorno em horários pontuais e com paradas rápidas, como escolas;

**TIPO 2** – Aqueles que apresentam elevada quantidade de veículos estacionados em seu entorno, durante vários períodos do dia e com permanências superiores a 15 minutos, como estádios, shoppings, cinemas, supermercados e demais estabelecimentos comerciais.

A proposta do PMUC é que haja maior fiscalização e orientação em relação ao tempo de parada nos estacionamentos dos empreendimentos e estabelecimentos que se enquadram no Tipo 1;

Para os estabelecimentos e empreendimentos que se enquadram no Tipo 2, a proposta é que seja implantado estacionamento rotativo na via, na quadra de frente ao estabelecimento e que haja a obrigatoriedade de os mesmos oferecerem estacionamentos privados e internos (fora da via pública), sendo estabelecido um prazo (geralmente 12 meses) para a adequação.

Neste item também se enquadram aqueles casos onde os funcionários deixam os veículos (carro, moto ou bicicleta) estacionados na via pública durante o período de expediente.