

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

ETAPA 01 CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

1

Dando continuidade aos trabalhos de desenvolvimento do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, em cumprimento ao cronograma de atividades propostas divididas em etapas do processo, a empresa ESO – Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito, vêm em cumprimento de contrato celebrado com o Município de Charqueadas apresentar a segunda parte dos resultados da Etapa 01, correspondendo a fração de 2/3 e 3/3 (dois e três terços) do cronograma proposto nesta etapa, que abrange a identificação das características que influenciam a fixação dos objetivos e do universo de análise e diagnóstico do cenário municipal, onde já podemos ter uma breve leitura com base nas informações obtidas.

Assim como no relatório anterior, buscamos juntar informações à identificação do Município de Charqueadas, associando o mesmo no cenário nacional, estadual, regional e local, para assim desvendarmos as peculiaridades da cidade que influenciam direta e indiretamente no planejamento da mobilidade urbana e o desenvolvimento econômico sustentável.

Aplicando a metodologia escolhida, dando prosseguimento aos estudos de análise e diagnóstico, iremos abordar como pauta os seguintes temas relacionados abaixo:

- a) serviço de transporte coletivo regular inexistente;*
- b) sistema de transporte coletivo rural;*
- c) nível de participação pública na gestão do transporte;*
- d) identificação da estruturação ou dimensão territorial avaliando qual modal de transporte favorece a necessidade da população;*
- e) deslocamentos e seus modos predominantes;*
- f) participação de viagens por bicicletas;*

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO REGULAR INEXISTENTE

2

Com base nas pesquisas realizadas, constatamos que o município de Charqueadas atualmente não possui um serviço de transporte coletivo regular, sendo que anteriormente houve uma concessão pública ao qual a empresa concessionária deixou de operar os serviços de transporte alegando inviabilidade de manutenção dos custos.

Para melhor entendermos este modal, temos como conceito de transporte público ou transporte coletivo, basicamente por ser identificado como um sistema de transporte para passageiros por conjuntos de viagens em grupos para uso pelo público geral, normalmente administrados em horários programados, operados em rotas estabelecidas e que cobram uma tarifa por passageiro.

A grande maioria das áreas urbanas de médio e grande porte possui algum tipo de transporte público urbano, o que muitas vezes não ocorrem em cidades de pequeno porte. Os transportes públicos numa cidade providenciam o deslocamento de pessoas de um ponto a outro na área dessa cidade. O seu fornecimento adequado no Brasil, é geralmente de responsabilidade municipal, embora o município possa conceder licenças, às vezes acompanhadas de subsídios, a companhias particulares.

No planejamento de um sistema de transporte público urbano é preciso ter em conta a eficiência dele, permitindo aos seus usuários tomar o mínimo de rotas possíveis e/ou a menor distância possível. O sistema precisa também ser economicamente viável para os seus usuários, onde tarifas elevadas afugentam os passageiros e como efeito em cascata aumenta os custos operacionais.

Atualmente, o ônibus é a modalidade predominante de transporte coletivo em praticamente todas as cidades brasileiras, mesmo naquelas dotadas de sistemas metroviários, no entanto mesmo havendo essa predominância, não se reflete em um serviço eficiente.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

O transporte público por ônibus vem perdendo passageiros a cada ano, isso ocorre em razão de um conjunto de fatores, dentre os quais, predominantemente o valor da tarifa, fazendo com que muitos brasileiros passem a andar a pé ou busquem outras alternativas de transporte. Outro motivo é o incentivo governamental do uso dos automóveis e motocicletas, além da pouca assistência que recebe para poder ofertar uma melhor qualidade.

Pesquisa realizada pela ONG Mobilize Brasil revela que nos últimos 30 anos, o volume transportado por ônibus caiu cerca de 40%, diminuindo a produtividade do sistema (o IPK, índice que refere o volume de passageiros transportados por quilômetro rodado, caiu de 2,49 passageiros por quilômetro em 1991, para 1,02 em 2019). O resultado prático desta política que deu as costas para o transporte público e se voltou para o transporte individual são os congestionamentos das vias públicas, o consumo excessivo de combustíveis fósseis, a produção de poluição ambiental e uma quantidade inadmissível de acidentes e mortes no trânsito. Esse aspecto por si só de grande impacto para o desequilíbrio econômico e financeiro do sistema é agravado pela política de oferecer gratuidades sem que recursos públicos reponham a receita perdida, o que joga na maioria dos casos todo o peso e ônus para o passageiro que paga a tarifa integral.

De um modo geral, o transporte público no Brasil é considerado ruim e ineficiente, com passagens caras e ônibus frequentemente lotados, veículos em péssimas condições, além do grande tempo de espera nos pontos de parada.

Neste contexto, devemos observar as mudanças de hábitos e também a nova dinâmica na mobilidade da população nos municípios de pequeno, médio e grande porte. Devemos estar atentos as novas tecnologias que proporcionam novos modais de transporte que atendam às necessidades dos usuários que utilizam e aqueles que utilizavam o transporte coletivo.

A pandemia do COVID-19 mudou a forma como as pessoas se deslocam nas cidades, seja pela adoção do home office, pelo fechamento de setores econômicos ou mesmo pelo receio de contaminação. Neste cenário, cresceu em capitais brasileiras e em outras cidades a representatividade dos carros por aplicativo e caiu a do transporte coletivo na divisão modal.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Durante a pandemia, percebemos uma crescente demanda de usuários que buscaram o transporte por aplicativos como alternativa de locomoção, associando a este modal personalizado, fatores positivos como: comodidade, conforto, segurança, praticidade e preço acessível, havendo assim a descoberta de uma nova forma de locomoção que atendeu as necessidades do momento e que pode ser aperfeiçoada para o futuro.

4

A proposta construtiva de um novo modal de transporte deve ser precedida de estudos e avaliações técnicas e sistêmicas, que visam projetar uma alternativa sustentável que contribua de forma eficiente para a mobilidade das pessoas.

Podemos concluir que o modelo de transporte coletivo por ônibus urbanos com capacidade de 40 a 60 passageiros, não se faz tão eficiente como no passado, e ainda existe um elevado custo operacional, motivado pelos custos de manutenção e renovação da frota, que acabam impactando nos preços das tarifas que se tornaram elevadas.

Portanto a busca por um modal que seja empregado veículos médios do tipo “van” com capacidade de até 18 passageiros podem ser mais eficientes, bem como, o uso de veículos movidos à combustíveis renováveis e outras fontes de energia ecologicamente sustentáveis, sendo este modal integrado com sistema de aplicativo para intermediação de viagens, o que traria uma redução de custos operacionais na locomoção das pessoas, associando praticidade, eficiência e qualidade de vida à população.

SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO RURAL

Verificamos que assim como na área urbana o município de Charqueadas também não possui um serviço de transporte coletivo regular na área rural, sendo que para locomoção as pessoas residentes nestes locais a alternativa buscada quando possível é o transporte intermunicipal existente.

No entanto observamos a presença de transporte escolar operado de forma gratuita pela Secretaria de Educação do Município, dando condições para que crianças e jovens possam se deslocar para as escolas localizadas no território municipal.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Embora os hábitos das pessoas sejam diferentes dos que convivem na zona urbana, os moradores da zona rural necessitam periodicamente se deslocar até a zona urbana, buscando serviços públicos, bancários e para fazer compras.

A construção de um modelo de transporte que atenda às necessidades das pessoas residentes na área rural, deve estar atenta aos hábitos culturais e as rotinas periódicas desta parcela da população, buscando a eficiência e sustentabilidade econômica.

5

NÍVEL DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA NA GESTÃO DO TRANSPORTE

Primeiramente destacamos que o responsável primário pelo transporte público urbano é o poder público municipal, cabendo a este a operação dos serviços de forma direta ou a concessão às empresas privadas.

A redução de passageiros no transporte coletivo já era uma preocupação das empresas operadoras e do poder público nos últimos anos, e a pandemia acaba por agravá-la. Cabe ao poder público e aos operadores buscarem e compartilharem soluções para reverter esse cenário.

Atualmente é pressuposto de forma equivocada que o sistema de transporte público por ônibus pode ser mantido e aperfeiçoado com a receita das tarifas arrecadadas do passageiro que paga pelo transporte. Além de isso não ser possível ainda se joga sobre eles o ônus das gratuidades, que foram decididas pelo poder público para beneficiar as parcelas mais vulneráveis da sociedade.

Se, em vez disso, a sociedade através de recursos públicos arcasse com o reembolso das gratuidades, estima-se que as tarifas pudessem ser reduzidas em cerca de 20%. Mas isso seria suficiente apenas para manter os Sistemas de Transporte Público por Ônibus nos atuais níveis de qualidade, considerados na maioria dos casos insatisfatórios.

Esse quadro de insuficiência, coloca o transporte público rumo a uma crise cujas proporções são relevantes para toda a população. Por continuar a manter a

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

universalidade e continuidade exigida por lei apesar da baixa produtividade, o sistema perde ainda mais sua eficiência resultando em perda progressiva de qualidade.

Continuando o círculo vicioso, a baixa qualidade incentiva o abandono pelos passageiros reduzindo ainda mais a demanda. Essa precarização cada vez maior resulta em prejuízos inestimáveis para toda a população, mais ainda a de baixa renda, bem como à economia das cidades, diminuindo competitividade, aumentando custos, pressionando os gestores por soluções vendidas como verdadeiros milagres, mas de baixa eficácia para atender aos grandes desafios.

Portanto, ao invés de onerar o Município com oferta de subsídios às empresas concessionárias para compensar o equilíbrio dos custos operacionais do transporte coletivo, seria uma boa alternativa o próprio Município assumir a operação dos serviços e oferecer transporte público gratuito à toda a população e introduzir como fonte de receita para cobrir os custos, a criação de taxa de transporte público cobrada juntamente com o IPTU, assim como ocorre com a taxa de coleta de lixo, taxa de iluminação pública e entre outras.

Outra alternativa seria a implantação de um novo modal de transporte com uso de tecnologia para intermediação de transporte de passageiros, de forma coletiva ou individual, que seja eficiente e de baixo custo para os usuários, priorizando a eficiência, conforto, segurança e praticidade.

IDENTIFICAÇÃO DA ESTRUTURAÇÃO OU DIMENSÃO TERRITORIAL AVALIANDO QUAL MODAL DE TRANSPORTE FAVORECE A NECESSIDADE DA POPULAÇÃO

O Município de Charqueadas possui uma dimensão territorial considerada relativamente pequena se compararmos com os outros municípios da Região Carbonífera, por outro lado é o maior em número de habitantes conforme já mencionado anteriormente.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

A estrutura urbana do Município conta com uma malha viária em sua grande maioria pavimentada, ao qual é cortado transversalmente pela rodovia ERS-401 em um trecho de aproximadamente 6,8 Km de extensão, ao qual é bastante utilizada como via de tráfego para ligação de algumas regiões à área central do Município. Percebemos uma característica de descentralização do Município, onde em alguns bairros existe estrutura básica de comércio e serviços ofertados à população.

Na área urbana possuímos a leste o Bairro Colônia estando distante da área central aproximadamente 3,6 Km via rodovia ERS-401. A oeste temos o Bairro Parque Santa Fé distando da área central aproximadamente 2,3 Km via Av. Bento Gonçalves e 3,1 Km via rodovia ERS-401. Já ao sul temos o Bairro Parque Manoel João distando da área central aproximadamente 3,7 Km via Av. Senador Salgado Filho e o sudoeste o Bairro Vila dos Porto distando da área central aproximadamente 5,4 Km.

Percebemos que o modal de transporte que mais favorece a população destes bairros mais distantes da área central é o transporte coletivo, porém percebemos a insuficiência operacional do modelo adotado anteriormente com a utilização de veículos com capacidade de 40 a 60 passageiros, e como já citado, onde com os reflexos de baixa demanda o valor da tarifa acaba sendo elevado para compensar os custos operacionais e gratuidades.

Por outro lado, um modal de transporte operado por veículos com capacidade de 12 a 18 passageiros, atenderia a atual demanda existente, beneficiando a população de baixa renda que não utiliza o transporte por aplicativos.

Outro modelo de transporte que poderá ser adotado seguindo os padrões de táxi-lotação e ainda empregar veículos com capacidade mínima de 6 passageiros, podendo atender a demanda de passageiros de regiões mais distantes da cidade, dando acessibilidade a população de baixa renda, oferecendo um transporte de qualidade e eficiente.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

DESLOCAMENTOS E SEUS MODOS PREDOMINANTES

Para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana devemos realizar a abordagem sociológica dos deslocamentos que as pessoas realizam no espaço urbano para atingir os mais variados destinos, identificando suas origens e tempo de deslocamento. Este conjunto de deslocamentos é uma importante variável para compreensão da organização social no espaço urbano. A relação entre os deslocamentos pela cidade, transportes e desigualdades sociais, cujo resultado imediato se expressa em padrões diferentes de usos do tempo e do espaço urbano.

Os deslocamentos possibilitam que as pessoas realizem uma variedade de atividades em lugares distintos da cidade, ou seja, esta atividade é a que possibilita a ligação entre as outras atividades cotidianas, assim como entre os espaços e as pessoas. Por esse caráter de conexão, os deslocamentos urbanos têm sido primariamente interpretados como uma atividade derivada, dependente do objetivo de outras atividades.

No entanto, podem ser vistos sob um ponto de vista diferente, pelo qual se tornam uma atividade importante para se compreender a dinâmica do cotidiano e, conseqüentemente, a organização social como um todo.

Mudanças no ritmo desses deslocamentos podem então ser tomadas como indicadoras de mudanças no ritmo de mudança social, onde a maior intensidade dos deslocamentos nos dias de hoje é um indicativo de que a sociedade contemporânea experimenta mudanças na organização do tempo e do espaço.

A influência das desigualdades sociais sobre a distribuição de pessoas, bens e equipamentos urbanos tem efeito nos padrões diários de deslocamentos da população, seja estimulando o movimento para alguns seja limitando-o através de condições desfavoráveis de infraestrutura urbana e de transportes para outros.

Com o advento da pandemia em 2020 a 2021, observamos uma crescente demanda pelo transporte por aplicativos, onde o uso da tecnologia está definitivamente presente na vida das pessoas. Estes usuários deste modal de transporte recentemente descoberto pelas pequenas e médias cidades, veio atender as necessidades de seus usuários que buscavam comodidade, conforto, segurança, agilidade e preço acessível.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Com base nos levantamentos realizados, os resultados sugerem que as desigualdades sociais e os meios de transporte são importantes para entender os padrões de deslocamentos e o acesso ao espaço urbano, devendo então ser considerados na formulação de políticas de transporte e na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

9

Para encontrar soluções mais efetivas e opções de modais de deslocamentos que atendam as reais necessidades da população, é preciso desenvolver uma abordagem que permita visualizar a relação entre a organização da cidade, a localização da população, desigualdades sociais, sistema de transportes e deslocamentos cotidianos, a qual contribua para formulação de propostas mais sólidas de promoção de um transporte urbano de qualidade.

Atualmente identificamos como modo predominante de deslocamentos da população de Charqueadas com a utilização do automóvel de passeio, seja este particular ou através dos serviços de táxi e transporte por aplicativos, no entanto uma parcela considerável da população utiliza como meio de transporte a bicicleta, em deslocamentos de pequena e média distância. Em trechos de concentração de estabelecimentos comerciais percebemos um grande deslocamento a pé, reforçando a necessidade de darmos atenção à regularização e padronização de passeios públicos e criação de zonas de “traffic calming”.

PARTICIPAÇÃO DE VIAGENS POR BICICLETAS

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU – Lei 12.587/2012, os municípios brasileiros que têm mais de 20 mil habitantes devem elaborar esse Plano, sob pena de não poderem acessar recursos financeiros federais destinadas à mobilidade urbana. Este portanto será o instrumento de planejamento e gestão da mobilidade de do município, que tratará de analisar, desenvolver e propor como se darão os deslocamentos de pessoas e bens em uma cidade, integrado a planos de outras políticas temáticas e que têm relação com a mobilidade urbana, como o uso do solo, moradia, mudanças climáticas, energia, e dentre outras diretrizes.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Dentro do PLANMOB, a bicicleta deve ser considerada prioridade – junto com outros transportes ativos, principalmente sobre os transportes motorizados (PNMU art. 6, II). Além disso, ela é uma ótima forma de melhorar a saúde da população, diminuindo gastos com saúde pública, contribuir com a redução da poluição do ar e sonora, além de não emitir gases de efeito estufa, economizar recursos e estimular a economia local, reduzir os engarrafamentos, resultando em menos stress, menos tempo perdido no trânsito e mais produtividade e geração de renda na cidade.

10

Conforme citado anteriormente, identificamos o modal de transporte por bicicletas bastante utilizado no Município de Charqueadas, ao qual estimamos que cerca de 7,8% da população busque este modal como alternativa dos deslocamentos diários, especialmente para deslocamentos para o trabalho.

Ao se deslocar pelas ruas e avenidas da cidade, um ciclista faz um uso racional do espaço público, garantindo uma distribuição mais igualitária do espaço urbano, conforme determina um dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A grande maioria dos deslocamentos por bicicletas no Município de Charqueadas são originados dos bairros: Limeira, Parque Manoel João, São Miguel, Sul América, Colônia, Santo Antônio, São Lourenço, Parque Santa Fé, Parque das Laranjeiras, Oroisa e Vila dos Porto.

Atualmente existe uma ciclovia com 1,6 Km de comprimento paralela à rodovia ERS-401, que transversalmente liga no sentido oeste para leste a Rua Silmar Berbigier (Atacado Desco) com a Av. Perimetral Norte (Afaço). No entanto, constatamos a necessidade de investimentos que possibilitem a criação de uma malha cicloviária, que possibilite a interligação entre estes bairros afastados com demais regiões da cidade, garantindo a trafegabilidade com segurança por parte dos ciclistas.

Além disso, ruas que têm espaço seguro para ciclistas, exclusivos ou compartilhados, permitem uma maior interação entre as pessoas e promovem um clima de convivência entre cidadãos proporcionando a humanização do trânsito. Ainda nestas ruas é possível perceber o aumento no faturamento e conseqüentemente, o aumento da arrecadação em tributos municipais.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Com tantos benefícios individuais e coletivos, a bicicleta apresenta-se como uma excelente opção não só para a mobilidade da população como também de cargas, sendo o estímulo à sua utilização uma das chaves para a organização das cidades do século XXI. Além da construção de ciclovias e ciclofaixas, outra medida que poderá ser adotada é o aluguel de bicicletas públicas em pontos específicos da cidade que já contam com a estrutura viária necessária.

11

Por fim, gostaria de acrescentar que na sequência dos trabalhos haverá o desenvolvimento das atividades dentro dos prazos propostos, seguindo para Etapa 02 com a definição de temas a serem abordados, conforme cronograma de estudos e diagnóstico para embasar a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

Sem mais, este é o breve relatório do cronograma de atividades proposto.

Charqueadas, 21 de Julho de 2021.

Documento assinado digitalmente
gov.br EDUARDO SILVEIRA DE OLIVEIRA
Data: 18/05/2022 19:07:55-0300
Verifique em <https://verificador.iti.br>

Eduardo Silveira de Oliveira
Tecnólogo em Processos Gerenciais
com Complementação em Gestão de Trânsito
Registro CRA/RS nº TE-003235/O