

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

ETAPA 02 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 parte dos resultados da Etapa 02, correspondendo a fração de 3/3 (três terços) do cronograma proposto nesta etapa, que abrange a definição de temas a serem abordados no Plano de Mobilidade, onde dependerá das características do município, que fora identificado na etapa anterior, ao qual outros temas poderão ser necessários, dependendo da análise realizada previamente e sempre levando em consideração a dinâmica evolutiva do cenário da mobilidade municipal atual.

Dando prosseguimento aos estudos de análise e diagnóstico para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, quanto a definição de temas a serem abordados no desenvolvimento deste, onde dependerá das características do município, sendo que no desenvolvimento desta Etapa 2 considerando o que fora identificado na etapa anterior, já abordamos como temas elencados de “A” a “E” (implantação e qualificação de calçadas; criação de condições adequadas à circulação de ciclistas; promoção da acessibilidade universal; acessibilidade, transporte coletivo e escolar na área rural; e circulação viária em condições seguras e humanizadas), onde agora abordaremos:

- f) classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação;*
- g) estruturação institucional.*

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

CLASSIFICAÇÃO, HIERARQUIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO E ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO

Nesta Etapa 02, um dos temas mais importantes é a hierarquia do sistema viário e a sua organização da circulação, onde as decisões e ações deverão tomar como base critérios técnicos e legais, priorizando a fluidez e a segurança viária, considerando os diagnósticos e características de cada ponto da cidade, compondo assim um sistema viário de trânsito eficiente e harmônico, melhorando a fluidez, reduzindo conflitos de circulação e conversão, minimizando as possibilidades de ocorrência de sinistros e acidentes. 2

Organizar o trânsito nas cidades é um desafio e tanto, sobretudo nos médios e grandes centros urbanos, mas não muito diferente disso nas cidades com número entre 40 mil e 60 mil de habitantes, já apresentam problemas relacionados a falta de planejamento da mobilidade urbana. Interesses diversos e muitas vezes conflitantes devem ser analisados e ponderados pelo órgão competente, que deve fazer intervenções visando sempre um sistema viário com fluidez e, principalmente, democrático e seguro. Percebemos muitas vezes que o conservadorismo e resistências as mudanças do sistema viário poderão ser obstáculos que deverão ser superados com vontade política do gestor público dando respaldo ao trabalho técnico realizado no planejamento da mobilidade urbana.

Considerando o parágrafo anterior, podemos concluir que o Município de Charqueadas está inserido neste contexto, ao qual existe extrema necessidade de um planejamento da mobilidade urbana prevendo o crescimento sustentável da cidade.

Harmonia das ações de intervenções viária são essenciais para o ordenamento do trânsito, onde podemos citar aquele entre pedestre que quer fazer travessias com segurança e motorista que quer se deslocar com fluidez, ou aquele entre proprietários de estabelecimentos, motoristas e passageiros de ônibus, quanto à localização dos pontos de ônibus e áreas para estacionamento na via e para operações de carga e descarga.

Com base no tema proposto, percebemos existir uma certa hierarquia entre as vias da cidade de Charqueadas. Àquelas vias que muitos costumam chamar de “principais”, que geralmente é asfaltada, tem um fluxo maior de veículos e possui uma

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

certa diversidade de bens e serviços, enquanto outras têm um uso mais residencial, com um fluxo menor de veículos, normalmente de paralelepípedo ou de terra e que dão acesso às vias tidas como principais. Essa diferença não é por acaso e constitui um campo de atuação muito importante em Engenharia de Tráfego: o princípio da hierarquização funcional das vias. Esse princípio ajuda os órgãos de trânsito a definir aquilo que é permitido e o que é proibido no espaço viário, visando diminuir o impacto potencial dos conflitos sobre os quais falamos acima.

De acordo com o Anexo I do CTB, via é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central. Sua classificação, conforme artigo 60, leva em consideração o fim a que se destina, bem como o espaço geográfico em que se situa.

Capítulo III - DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 60 - As vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização, classificam-se em:

I - vias urbanas:

- a) via de trânsito rápido;*
- b) via arterial;*
- c) via coletora;*
- d) via local;*

II - vias rurais:

- a) rodovias;*
- b) estradas.*

A primeira distinção refere-se ao fato de a via estar localizada em área urbana ou rural. Sendo área urbanizada, com a existência de imóveis edificados ao longo de sua extensão, a via é classificada como “via urbana” e, caso contrário, “via rural” (interessante notar que o Anexo I somente traz uma definição mais clara para vias urbanas, restringindo, no caso das vias rurais, a defini-las por indicação de suas subespécies: estradas e rodovias).

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

As vias urbanas são definidas da seguinte forma:

Via de trânsito rápido - aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

Via arterial - aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

Via coletora - aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

Via local - aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

Já as vias rurais se distinguem tão somente pela existência ou não de pavimentação: as vias rurais pavimentadas são denominadas rodovias e as não pavimentadas são as estradas (entende-se pavimento como qualquer tipo de cobertura do solo, podendo ser o asfalto ou pedregulhos, por exemplo).

Como se verifica, embora sejam denominações populares, não existem vias classificadas como: principais, preferenciais, vicinais, marginais, expressas, entre outros nomes utilizados comumente.

A classificação de vias é levada em consideração, principalmente, para se estabelecer os limites de velocidade, sendo previsto inclusive, no artigo 61, limites pré-determinados, com base em tal classificação, para os trechos não sinalizados pelo órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre o local.

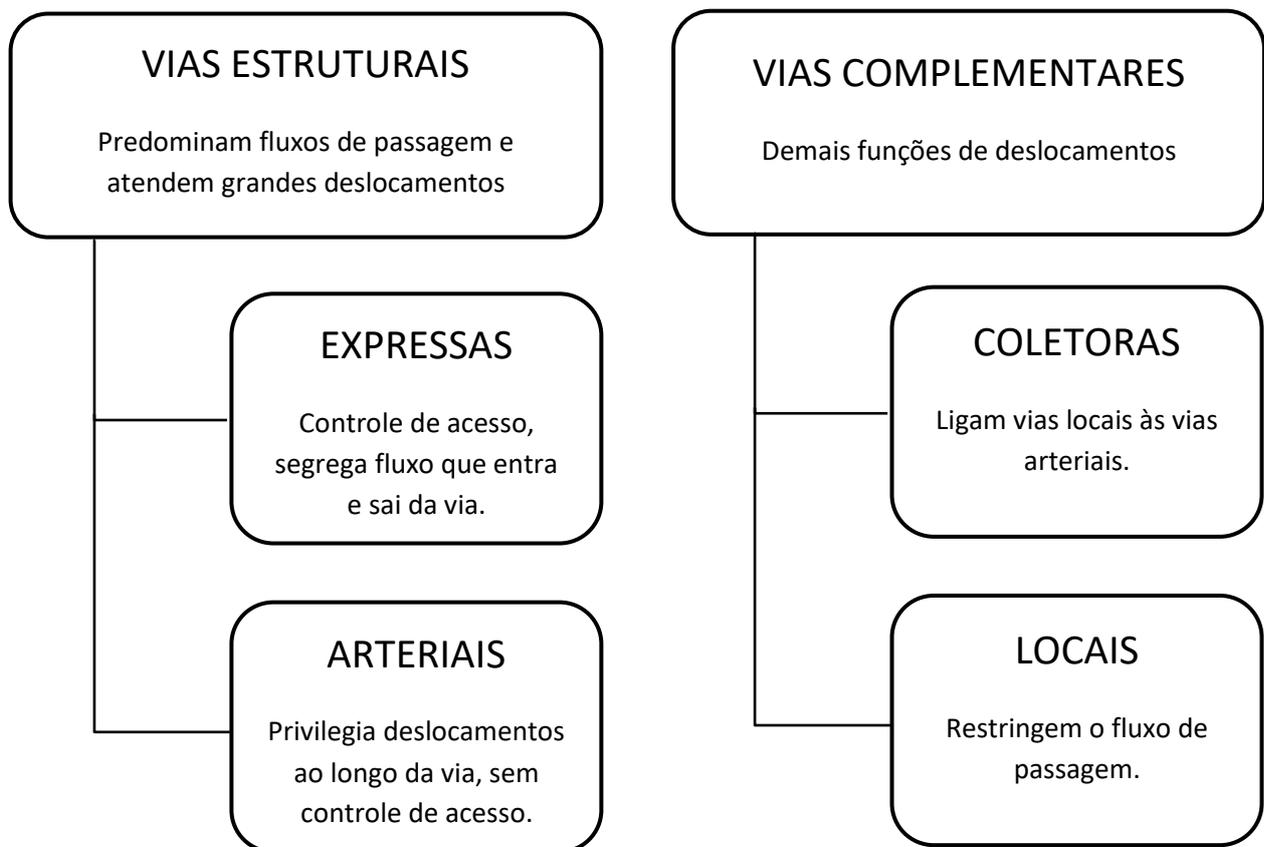
Ressalta-se que nem sempre é fácil classificar as vias apenas pela observação de sua engenharia ou localização, sendo importante, por este motivo, que o órgão responsável divulgue a classificação que considera adequada, em relação às vias sob sua área de atuação territorial.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Portanto não é tão simples como diferenciar vias “principais” de “não principais” e/ou “preferenciais” de “não preferenciais”. Não existe apenas uma classificação possível para distinguir as vias quanto à sua função dentro do sistema viário.

5

A classificação viária básica no Município de Charqueadas reconhece apenas três classes de vias urbanas: arteriais, coletoras e locais, sendo que não existe via de trânsito rápido no município. Enquanto as vias arteriais suportam os grandes deslocamentos, as coletoras fazem a ligação entre as áreas de tráfego local e as vias de tráfego de passagem e as locais destinam-se a acomodar acesso e egresso às edificações, restringindo o fluxo de passagem. A classificação mais usual admite ainda um quarto tipo, a via expressa, que, assim como a arterial, normalmente é chamada de estrutural. Observem a classificação abaixo:



PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Em função dessa hierarquia funcional, tem-se as seguintes características típicas das interseções que geram pontos de conflito:

VIAS	LOCAIS	COLETORAS	ARTERIAIS	EXPRESSAS
LOCAIS	Interseções sem controle de tráfego	N/A	N/A	N/A
COLETORAS	Interseções com sinalização de prioridade	Interseções semaforizadas (todos os movimentos permitidos)	N/A	N/A
ARTERIAIS	Recomendável que não deva ocorrer	Interseções semaforizadas (alguns movimentos proibidos)	Interseções semaforizadas (alguns movimentos proibidos)	N/A
EXPRESSAS	Recomendável que não deva ocorrer	Recomendável que não deva ocorrer	Cruzamentos em desnível (ou conexão por ramais de acesso)	Cruzamentos em desnível; Seções de entrelaçamento

6

Diante da análise do quadro acima, podemos imaginar uma situação de estrutura viária como esses quatro tipos de vias se conformam fisicamente e como cada uma exerce um papel diferente num percurso hipotético. Observamos que ao mesmo tempo em que as vias coletoras recebem o tráfego que vem das arteriais e distribui para as locais, também coleta o das locais e distribui para as arteriais. As interseções entre as vias coletoras e arteriais, semaforizadas e com certos movimentos proibidos, suscitando a necessidade de contornar o quarteirão. Já os cruzamentos entre as expressas e as arteriais, em desnível ou com conexão por ramais, garantindo a fluidez necessária para essas vias.

Salientamos que em muitas situações, com o devido estudo técnico, a viabilidade da substituição dos semáforos por sistemas de rotatórias devidamente sinalizadas, poderão ser mais eficientes associando segurança e fluidez do trânsito.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Ocorre que em muitos casos a classificação legal pode não ser capaz de contemplar a complexidade da rede viária de uma cidade. Na prática, muitas vezes é interessante distinguir, por exemplo, vias semi-expressas, como um ponto intermediário entre as expressas e as arteriais, ou mesmo combinar a classificação funcional com outros critérios, como o físico: ciclovia, via exclusiva de pedestre, etc.

Devemos ainda analisar o papel que a via desempenha numa escala urbana ou regional: vias arteriais radiais, vias arteriais perimetrais, vias locais centrais ou de bairro. Não menos importante, a ocupação urbana, que é geralmente baseada na especulação imobiliária e sem pensar na eficiência do sistema de mobilidade, é outra variável que deixa essa equação ainda mais complexa. Diante de tudo isso, os órgãos de trânsito acabam tendo a missão de adotar critérios de classificação complementares, acompanhando a dinâmica evolutiva do cenário da mobilidade urbana local e regional.

É importante, contudo, observar que essa hierarquia diz respeito à classificação viária clássica. Nos projetos de Engenharia de Tráfego e urbanização do Município de Charqueadas, não se pode negligenciar os meios não motorizados de transporte.

Os princípios mencionados neste tema proposto são extremamente importantes para organizar o sistema viário da cidade e, conseqüentemente, o trânsito, mas eles estão voltados para uma visão macro e motorizada da mobilidade. Não se pode esquecer que os meios de transporte não motorizados devem ser prioridade sobre os motorizados, de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587 de 2012).

Portanto acompanhando esse raciocínio buscando uma mobilidade sustentável, a estrutura viária além de estar devidamente hierarquizada, deverá também buscar a integração multimodal, com calçadas adequadas para os pedestres, sistema de ciclovias e/ou ciclofaixas e vias de rodagem para transporte motorizado individual e coletivo.

Neste contexto de definições podemos concluir a identificação das principais vias do Município de Charqueadas quanto a sua hierarquia, conforme veremos a seguir.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Abaixo ilustramos Rodovia ERS-401 dividindo a área urbana do Município de Charqueadas em norte e sul, percorre 6,60 Km assumindo característica como via expressa, mesmo não sendo uma via de circunscrição municipal, assume uma função importante de ligação de regiões mais afastadas da cidade com menor tempo de deslocamento.

8



Observamos abaixo as principais vias arteriais, ligando regiões da cidade verticalmente norte/sul e vice versa e horizontalmente leste/oeste e vice versa.



ESO - Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito

CNPJ nº 31.530.121/0001-79

Av. Maurício Cardoso, 2512 - Bairro Bandeira Branca - São Jerônimo/RS - CEP: 96.700-000

E-mail: eso.consultoria.transito@outlook.com.br

Whatsapp: 51 9 96674469

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Observamos abaixo as principais vias coletoras, ligando as vias locais com as vias arteriais, embora algumas destas vias coletoras assumem o papel de arteriais ou até mesmo de vias locais em alguns de seus trechos. Também observamos as ligações destas vias coletoras diretamente com uma via expressa não estando de acordo com os critérios técnicos demonstrados na tabela de características típicas das interseções que geram pontos de conflito.



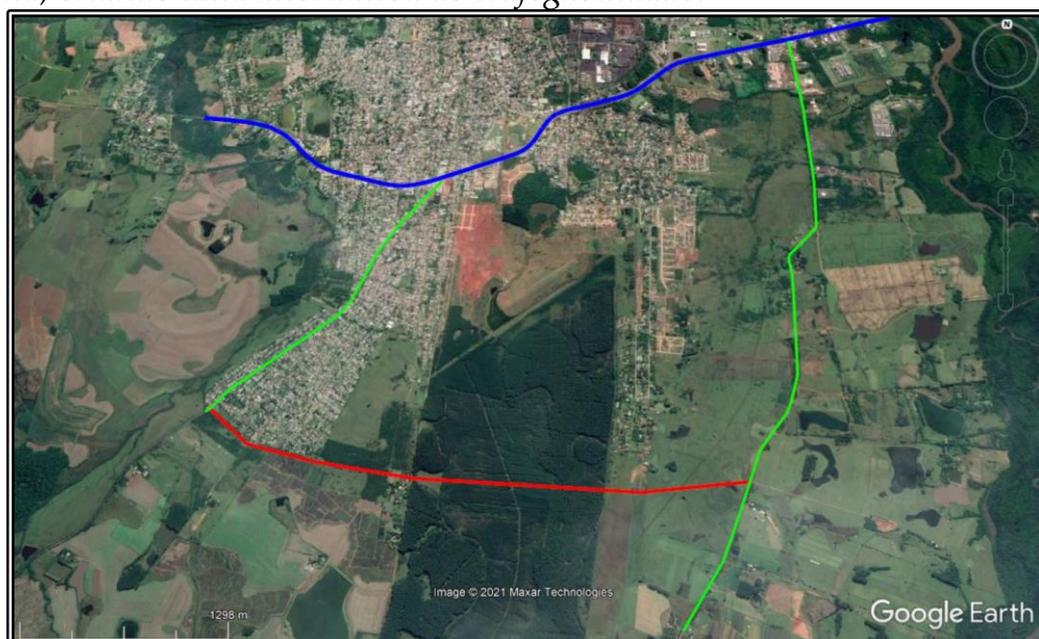
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Na sequência iremos observar a integração de todas as vias hierarquicamente classificadas, com exceção das vias locais, que são as vias não detalhadas no mapa.



10

Observamos a possibilidade de projeção de uma via perimetral externa a área urbana, criando uma alternativa de trafegabilidade.



PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Observando o cenário viário do Município de Charqueadas, sendo que solução de transformar ruas paralelas em mão única - uma para cada sentido - há alguns anos é uma das soluções encontradas pelos municípios para tentar amenizar o trânsito na cidade. Devemos lembrar que toda a forma de organização do trânsito em uma cidade é válida e os binários são uma forma de organização. A implantação dos binários precisa ser estudada, já que eles podem provocar diversos impactos em uma região. Além de garantir e aumentar a trafegabilidade essa solução tem tendência de eliminar pontos de conflito com acidentes de trânsito, garantindo uma maior segurança viária, não só para os condutores, mas também para os pedestres.

11

Como alternativa para os binários, temos a opção de duas soluções, que seria aumentar o número de ruas ou diminuir o de carros, o que não é nada fácil de se conseguir viabilizar.

Para aumentar o número de vias, a cidade precisaria investir em ruas elevadas e viadutos, a exemplo do que ocorre em grandes metrópoles, por conta do trânsito, e em função do relevo.

Já para reduzir o número de carros, os usuários de automóveis precisam migrar para o transporte público. Para isso é importante ter transporte público de qualidade, que percebemos como uma realidade cada vez mais distante.

Outra alternativa para a mudança na forma de locomoção é com a criação de pedágios no centro da cidade, mas é uma medida extremamente impopular e que foi pensada por anos em algumas cidades e deixado de pôr em prática, devido ao fato que exige um investimento em dispositivos que fiscalizem os carros.

Portanto podemos concluir que os sistemas binários de trânsito são ótimas soluções de baixo custo e que se demonstram eficientes à mobilidade urbana. Outras medidas que podem surtir efeito são os incentivos e investimentos para que as pessoas utilizem as bicicletas, além de carros menores.

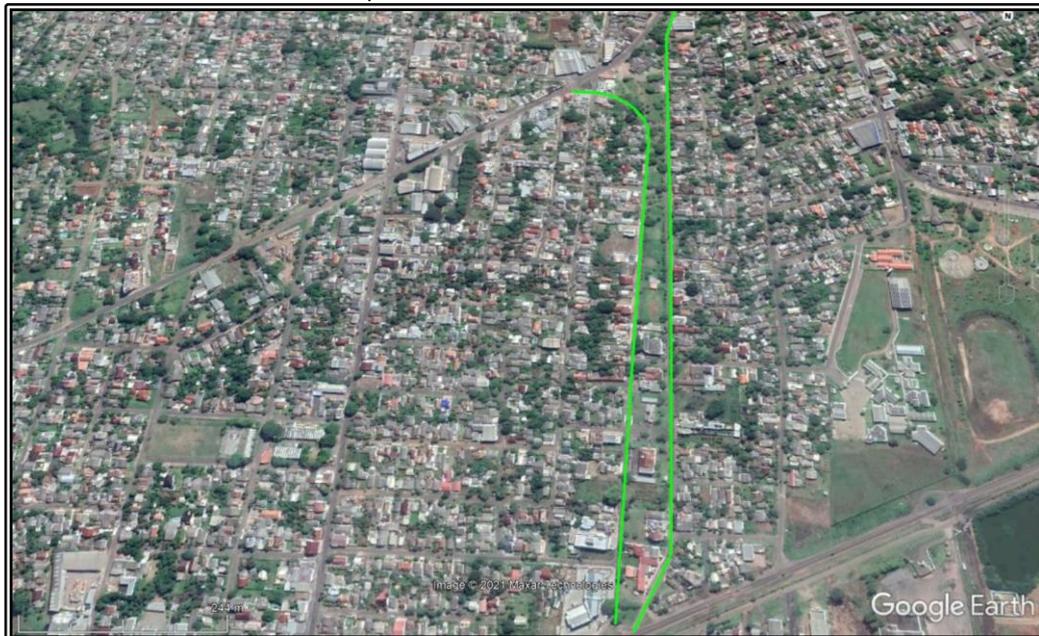
Podemos citar algumas vias que após análise da estrutura e hierarquia viária, concluímos que estas vias comportam a implantação de sistema binário melhorando a fluidez do trânsito no Município de Charqueadas, seguindo exemplo do

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

binário consolidado existente a anos formado pelas vias arteriais Rua Rui Barbosa e Rua Orvalino Dorneles, onde observamos que desempenha uma eficiente tarefa de escoamento do fluxo viário.

12

Binário - Rui Barbosa/Orvalino Dorneles



Projeção de Binário - Cruz de Malta/Padre Pinto



ESO - Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito

CNPJ nº 31.530.121/0001-79

Av. Maurício Cardoso, 2512 - Bairro Bandeira Branca - São Jerônimo/RS - CEP: 96.700-000

E-mail: eso.consultoria.transito@outlook.com.br

Whatsapp: 51 9 96674469

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Projeção de Binário - Uruguaí/Venâncio Aires



13

Projeção de Binário - Distrito Federal/Manoel Pinto



PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Projeção de Binário - Marcionílio Saraiva da Fonseca/Dona Olga



14

Projeção de Binário - Silmar Berbigier/Brasil



PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Associado ao desenvolvimento das cidades está o trânsito. Este é composto por automóveis, motos, ônibus, pedestres, bicicletas, caminhões e vários outros fatores que formam a movimentação das cidades ou dos ambientes de moradia/comércio. Nesse processo de mobilidade entre pessoas e veículos motorizados, ocorrem os conflitos viários, que nada mais são do que um “quase acidente”.

15

Essas possibilidades de conflitos são numerosas e intensas, e uma forma de reduzi-las e até mesmo evitá-las seria o uso de dispositivos viários: semáforos e outras sinalizações; canteiros centrais; ilhas; rotatórias; entre outros.

A dinâmica de transporte envolve muitos agentes, tais como motoristas, pedestres e fatores criados pelas leis de trânsito que deveriam proporcionar um fluxo seguro, mas que invariavelmente podem interagir de maneiras insuficientes para assegurar a tranquilidade de quem participa deste sistema.

Conforme a região geo-econômica, condições de pavimentação, ou mesmo grau de desenvolvimento de uma cidade, o índice que reflete a taxa de acidentes advindos do mau trânsito difere. Além desta gama de situações que podem afetar a circulação, as normatizações que deveriam padronizar a construção, uso e sinalização das rotatórias por vezes passam como que despercebidas ou ignoradas.

Todas suas características precisam ser consideradas no projeto, manutenção, sinalização e adequação ao ambiente em que elas se encontram – caso contrário elas se tornarão ineficientes. Passar por todos estes itens é fundamental quando se pensa em reduzir as estatísticas de acidentes ou vítimas no trânsito, além de considerar a educação dos usuários e a aderência dos mesmos aos mecanismos impostos pelo poder público, como medidas que diminuam acidentes.

O uso adequado de rotatórias como agente redutor da acidentalidade no trânsito é uma excelente solução para a mobilidade urbana. Os custos associados às rotatórias incluem custos de construção, engenharia e design, aquisição da área, e custos de manutenção. E como benefícios são considerados a redução nas taxas de acidentes, redução de atrasos, consumo de combustível e emissão de gases.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Podemos considerar como palavras chaves para avaliar a implantação de rotatórias: Transporte - Trânsito - Desenvolvimento - Rotatórias - Acidentes.

De acordo com especialistas em transportes e segurança viária, uma rotatória de pequeno e médio porte atende entre 200 e 300 veículos por hora.

16

Em comparação com os semáforos a principal vantagem da rotatória é a sua vida útil (cerca de 20 anos) e um custo de manutenção quase zero. Os semáforos no segundo ano, já começam a ter um custo de manutenção entre 2 e 3% do seu valor, além de se tornarem obsoletos e ociosos, comprometendo a fluidez do trânsito.

Outro ponto pró-rotatória é a redução expressiva do número de acidentes de trânsito, como as colisões e atropelamentos em cruzamentos de via. O dispositivo também limita a velocidade, organiza o fluxo do tráfego, reduz conflitos e melhora a fluidez entre veículos, entre outros benefícios.

Percebemos que a rotatória é um recurso de engenharia cujo objetivo é evitar o encontro de fluxos que se cruzariam, dispensando também a instalação de semáforos. Constatamos que existem no Município de Charqueadas, conjuntos semaforizados ociosos durante boa parte do tempo no período de 24 hs de um dia, onde estes poderão ser substituídos por rotatórias dando maior fluidez ao trânsito garantindo eficiência à mobilidade urbana. Além destes cruzamentos semaforizados, outras regiões da cidade onde existem cruzamento de vias com elevado tráfego de veículos, poderá ser implantada rotatórias.

Contudo podemos concluir que a implantação de rotatórias e sistemas binários de trânsito são ótimas soluções de engenharia de tráfego que contribuem efetivamente para a melhoria da mobilidade urbana, priorizando a segurança do trânsito de forma geral e proporcionando a integração viária e harmônica dos modos de transporte.

Não podemos deixar de mencionar a importância de investimentos em um sistema cicloviário, fomentando assim esse modo ativo de mobilidade bastante utilizado pela população Charqueadense onde podemos observar na imagem abaixo o que existe e o que poderá ser projetado em um futuro próximo. Porém parte deste sistema de ciclovias e

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

ciclofaixas somente será possível com adequações integradas de sistemas binários de trânsito.



17

Verificamos que em alguns trechos do Município de Charqueadas devemos estudar a viabilidade de restrição de tráfego de alguns veículos de carga de médio e grande porte, proibindo a circulação ou definindo horários permitidos em situações específicas.

No que tange ao sistema viário existente, as intervenções geralmente envolvem mudanças para a priorização dos transportes coletivos e dos modos ativos. De forma geral, essas intervenções urbanas incluem alterações e melhorias no espaço viário, que compreende sempre o conjunto da via constituído por calçadas e pistas, com ou sem canteiros centrais.

As intervenções podem ser de curto prazo e baixo custo, como projetos de ciclofaixas, sinalização de vias com faixas exclusivas para ônibus, arranjos geométricos para melhorias de larguras de passeios e soluções de segurança em interseções. Ou podem ser intervenções maiores, envolvendo grandes obras e prazos mais longos, abrangem aquelas de transformação do sistema viário para a implantação, por exemplo, de corredores de ônibus à esquerda, com plataformas para embarque e desembarque, ciclovias e soluções

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

de pontos críticos de acidentes em grandes interseções. São obras que podem, inclusive, requerer desapropriações para serem viabilizadas. Outros exemplos são espaços urbanos com deficiências de infraestrutura, uso, segurança e função socioeconômica, que podem ser objeto de intervenções para suprir essas deficiências, às vezes por meio de Operações Urbanas ou em projetos de drenagem e canalização de córregos, com a configuração de parques lineares.

18

A elaboração de um projeto funcional de requalificação urbana e do sistema viário deve fornecer todos os subsídios e definições necessárias, já conciliadas e aceitas pelos órgãos intervenientes, para que não ocorram dúvidas nem haja margem para grandes diferenças de concepção e custos em relação ao inicialmente previsto. É dessa forma que, paulatinamente, institui-se um desenho urbano atualizado, adequado e coerente – na maior parte das vezes, prescindindo de desapropriações: pela adoção de prioridades bem fundamentadas e por meio da redistribuição dos espaços do sistema viário.

Para pensar o perfil de uma nova via ou da via a ser reconfigurada, é preciso considerar o zoneamento da região e a legislação existente para o local, como leis de melhorias viárias, Plano de Mobilidade Urbana, Plano Diretor e o Código de Obras e Edificações.

A presença, nas proximidades, de polos geradores/atratores de viagens, motorizadas ou a pé, como escolas, estações de transporte sobre trilhos, shoppings, igrejas e indústrias, também deve ser considerada. Sobretudo, é necessário compreender a função que tem ou terá a via onde será feita a intervenção. Assim, é possível classificá-la de acordo com a hierarquia viária (arterial, coletora ou local) e, a partir desse enquadramento, definir aspectos como seção, geometria e compatibilização com o traçado das demais vias existentes, com base em estimativas de demandas para todos os modos ou simplesmente incentivando os modos ativos.

Intervenções nos grandes eixos de deslocamento, constituídos por vias arteriais e expressas, devem ser pensadas com o devido cuidado, para que sejam asseguradas tanto condições de segurança quanto de capacidade de deslocamento, dado o papel de suporte desses eixos para o transporte coletivo por ônibus e de abastecimento da cidade. As larguras de faixas de tráfego devem ser compatíveis com essas circulações

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

prioritárias. Do mesmo modo, passeios, plataformas e pontos de ônibus devem contemplar as demandas de passageiros nos pontos de embarque e desembarque, e a estrutura cicloviária precisa oferecer a segurança necessária e a possibilidade de integração aos demais modos de transporte.

19

ESTRUTURAÇÃO INSTITUCIONAL

Como outro tema desta Etapa 02, a estruturação institucional necessária para execução das atividades de gestão da mobilidade urbana do Município de Charqueadas, proporcionando que todas as ações que estarão previstas no Plano de Mobilidade Urbana aconteçam de maneira efetiva, colocando em prática as diretrizes que serão traçadas dentro do embasamento legal e técnico.

O contínuo aperfeiçoamento do trabalho que é realizado pelo órgão de trânsito, obriga a criar um processo permanente de monitoramento do atendimento às expectativas dos munícipes, visando melhorias com relação ao trânsito como um todo e, em especial, na redução do número de acidentes, de mortes e de perdas sociais e econômicas em acidentes, que é o principal objetivo de tudo.

Por outro lado, a gestão do trânsito urbano, prevista principalmente no artigo 24 do CTB, depende e muito do relacionamento dos órgãos ou entidades municipais de trânsito, não só com os outros órgãos do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, mas, também, com vários outros setores, como o Poder Judiciário, o Poder Legislativo, a imprensa, as organizações não governamentais, entre outras, que precisam conhecer e participar dessa gestão, mesmo que de forma indireta.

Considerando que o CTB, dentre muitas inovações, introduziu o conceito da municipalização do trânsito, ou seja, a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Dessa forma, os Municípios adquirem a responsabilidade sobre o trânsito da cidade, através da criação de Órgãos Executivos Municipais de Trânsito.

Com base nas disposições previstas no CTB, as prefeituras tornam-se responsáveis pelo planejamento, projeto, operação, fiscalização e educação de trânsito, não

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. Assumem as questões relacionadas ao pedestre, à circulação, ao estacionamento, à parada de veículos e à implantação da sinalização, atendendo de forma direta as necessidades da comunidade. Por menor que seja a cidade, deve ser feito tratamento especial para a circulação segura dos pedestres, ciclistas ou carroças, pois o trânsito não é feito só de automóveis ou caminhões.

20

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

Os objetivos do SNT são:

- Implantar uma política uniforme em todo território nacional, com regras comuns e gerais, para atender à segurança, fluidez, conforto e educação no trânsito.*
- Padronizar os critérios técnicos, financeiros e administrativos, fixando normas comuns em todos os Estados para a execução das atividades de trânsito.*
- Estabelecer canais de comunicação entre os diversos órgãos e entidades que compõem o SNT, gerando fluxos permanentes de informações para facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.*

As funções do SNT são basicamente:

- Planejamento*
- Administração*
- Normatização*
- Pesquisa*
- Registro e Licenciamento de Veículos*
- Formação, Habilitação e Reciclagem de Condutores*
- Educação*
- Engenharia*

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

- Operação do Sistema Viário
- Policiamento
- Fiscalização
- Julgamento de Infrações e de Recursos
- Aplicação de Penalidades

Indiscutivelmente é necessário que o Município de Charqueadas desenvolva ações que priorizem as diretrizes do SNT, criando um sistema municipal que esteja amplamente sintonizado com os objetivos e funções citados acima, sendo que para viabilizar esse sistema municipal de trânsito é preciso buscar uma municipalização do trânsito de maneira ampla e planejada.

A municipalização do trânsito envolve a estruturação administrativa, a preparação técnica e a adequação legal do município de Charqueadas às normas do Contran e ao disposto no CTB.

Para que os municípios passem a fazer parte efetiva do SNT, exercendo plenamente suas funções, é preciso criar os órgãos ou entidades executivos municipais de trânsito, o que já existe no município de Charqueadas, porém é necessário uma melhor estruturação dentro de uma hierarquia institucional que dedique ações focadas em segurança e mobilidade urbana.

Esta estrutura deve estar apta para executar as atividades de engenharia, educação para o trânsito, controle e análise de acidentes, operação e fiscalização de trânsito, e de apoio ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações - JARI.

Para adequação da estrutura administrativa municipal, os Órgãos Executivos de Trânsito podem surgir da readequação de outros já existentes ou então serem criados novos órgãos por legislação específica, o que se demonstra como o mais adequado para um município do porte de Charqueadas.

Com base na análise da atual estrutura existente, constatamos que o município de Charqueadas teve dificuldades para implantar uma estrutura maior de

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

início, sendo optado por criar um Departamento de Mobilidade dentro da Secretaria de Planejamento, porém infelizmente a atual estrutura não está amplamente capaz de atender a demanda e cumprir com as rotinas de desempenho das atividades de forma mais ágil e eficiente.

22

Na medida em que forem sendo percebidas as necessidades locais e criadas as condições políticas e econômicas estas estruturas podem ser ampliadas. Quando o município tiver condições de criar uma estrutura maior, poderá readequar as estruturas existentes da administração direta (secretaria, coordenadoria e departamento), ou criar uma estrutura na administração indireta (como uma autarquia ou empresa pública relacionada a transportes, obras, infraestrutura urbana, desenvolvimento urbano etc.), no entanto percebemos como a primeira situação como a mais adequada para o município de Charqueadas.

Percebemos que até o momento atual o Município de Charqueadas não teve condições técnicas e operacionais para assumir a gestão do trânsito imediatamente, onde optou por celebrar convênio delegando parte de suas atribuições ao Governo do Estado com interveniência da Brigada Militar, ficando responsável pela fiscalização do trânsito.

Importante que sejam realizados os estudos necessários para a elaboração da lei de criação ou reformulação da estrutura existente, onde a Prefeitura deve encaminhar o projeto de lei à Câmara Municipal. Após a aprovação do novo órgão executivo municipal de trânsito, inicia-se o processo de integração ao SNT com a nova estrutura de gestão de trânsito.

Com novas estruturas da gestão municipal de trânsito, o município assume um novo papel ao municipalizar, proporcionando realizar a gestão do trânsito da cidade de forma completa, assumindo integralmente a responsabilidade pela engenharia, fiscalização e educação de trânsito, levantamento, análise e controle de dados estatísticos e pela manutenção da JARI, recentemente adequada às exigências do CETRAN/RS.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Quanto as responsabilidades citadas, podemos conceituá-las:

ENGENHARIA

- *Definição de políticas de estacionamento, carga e descarga de mercadorias, segurança de trânsito de pedestres, veículos de duas rodas, de circulação e estacionamento de veículos de tração animal etc.;*
- *Planejamento da circulação de pedestres e veículos, de orientação de trânsito, tratamento ao transporte coletivo, entre outros;*
- *Projeto de área (mão de direção, segurança, pedestres, sinalização), de corredores de transporte coletivo (faixas exclusivas, localização de pontos de ônibus, prioridade em semáforos), de pontos críticos (congestionamentos e elevado número de acidentes);*
- *Implantação e manutenção da sinalização (vertical, horizontal e semafórica);*
- *Operação de trânsito (estar na via resolvendo os problemas de trânsito);*
- *Análise de edificações geradoras ou atradoras de trânsito de veículos ou de pedestres (pólos geradores de tráfego - escolas dos mais variados tamanhos, shoppings centers, cursinhos, terminais);*
- *Autorização de obras e eventos, na via ou fora dela, que possam gerar impacto no trânsito (obras viárias, shows, jogos de futebol, passeios ciclísticos, maratonas, festas juninas, filmagens).*

FISCALIZAÇÃO

- *Exercício do poder de polícia administrativa de trânsito, aplicando as penalidades cabíveis e arrecadando as multas que aplicar dentro da competência legalmente estabelecida e no âmbito da circunscrição do município, através dos meios eletrônicos e não eletrônicos;*
- *Autuação, processamento de multas, seleção, capacitação, treinamento, designação e credenciamento de agentes de fiscalização.*

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

- Criação obrigatória de área de educação de trânsito e da escola pública de trânsito conforme Resolução do CONTRAN;
- Ações de segurança de trânsito, trabalhando os hábitos comportamentais de circulação e conduta;
- Introdução do tema trânsito seguro nas ações rotineiras das pessoas de todas as faixas etárias, através de linguagem específica e objetiva.

24

LEVANTAMENTO, ANÁLISE E CONTROLE DE DADOS ESTATÍSTICOS

- Planilhar acidentes em geral, com vítima, mortos em acidentes, volume de veículos por tipo, volume de pedestres etc.
- Tornar a estatística como base para ações na área de trânsito, buscando a redução de fatores de risco.

JUNTA ADMINISTRATIVA DE RECURSOS DE INFRAÇÕES - JARI

- Manutenção da JARI, nomeação de seus membros, com aprovação do regimento interno, suporte técnico e administrativo;
- Assessoramento e treinamento continuado aos membros da JARI.

Percebemos que a falta da municipalização do trânsito acarreta consequências como veículos estacionados de todas as posições possíveis impedindo o direito constitucional de ir e vir, condutores não habilitados que põem em risco o direito à vida e a integridade da população, veículos andando de maneira irregular das formas mais variadas possíveis, pois onde não há fiscalização, abre-se margem para veículos furtados ou roubados circularem dentro do município ocasionando assim um aumento na criminalidade.

Visualizar esta demanda do interesse coletivo é uma das tarefas importante da administração pública. O processo de municipalização do trânsito requer alguns requisitos e uma infraestrutura mínima por parte do município de Charqueadas,

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

que atenda às necessidades de fiscalização, engenharia e educação no trânsito. Essa estrutura mínima é de fato um pequeno investimento quando comparado com os serviços e melhorias de mobilidade urbana prestadas pelo órgão de trânsito municipal.

25

Contudo é notório que devemos incentivar o município neste processo de municipalização do trânsito, pois aí também consiste em nossos direitos constitucionais como o direito à vida, à liberdade, à segurança e à propriedade.

Por fim, dando por concluída esta etapa, informamos que na sequência dos trabalhos haverá o desenvolvimento das atividades dentro dos prazos propostos, em complementação as etapas sucessivas, conforme cronograma de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

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

Charqueadas, 17 de Setembro de 2021.

Documento assinado digitalmente
gov.br EDUARDO SILVEIRA DE OLIVEIRA
Data: 18/05/2022 19:15:35-0300
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