

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

ETAPA 03-C 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 03-C, correspondendo a fração de 2/3 (dois terços) do cronograma proposto nesta etapa, que abrange a definição atividades básicas e fundamentais do Plano de Mobilidade, considerados na formulação do plano de trabalho, relativas à diagnóstico e prognóstico.

No documento anterior em desenvolvimento desta Etapa 03-C, apresentamos como diagnóstico, reforçando as funções do sistema viário (mobilidade, infraestrutura e ambiência), como também atualizamos a estatística de evolução do crescimento da frota até dezembro de 2021, ao qual este dado é de extrema importante para tomada de decisões das ações de mobilidade urbana, onde podemos diagnosticar os problemas pontuais da infraestrutura viária existente com a percepção técnica voltada para um trânsito mais seguro e sustentável, a participação percentual dos modais de transporte especialmente a análise do transporte público por modos coletivos e individuais, identificando a necessidade de investimentos que incentivem o uso compartilhado das vias entre os modais de transporte, e havíamos concluído com a análise diagnóstica da gestão da mobilidade urbana, prevendo a possível elevação das demandas e o crescimento urbano constatando a necessidade de estruturação do Órgão Municipal de Trânsito para atendimento das demandas de forma eficiente.

Seguindo na continuidade dos trabalhos iremos abordar outros temas relevantes que foram diagnosticados considerando o grau de complexidade da matéria e visando encontrar soluções efetivas que irão contribuir para a elaboração final do Plano de Mobilidade Urbana, daremos ênfase a identificação das orientações da política urbana estabelecidas no Plano Diretor Urbano, identificação dos vetores de crescimento urbano e das áreas de expansão populacional, identificação de novos parcelamentos de solo urbano em tramitação na Prefeitura ou de áreas de expansão para as quais haja especulação sobre futuro aproveitamento para parcelamento, identificação de novos empreendimentos empresariais na área de comércio, serviços e indústrias,

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

identificação de projetos existentes, com atenção para projetos de outras instâncias, como o governo estadual e a análise dos problemas de segurança de trânsito.

2

POLÍTICA URBANA ESTABELECIDAS NO PLANO DIRETOR

Com base na Lei Municipal nº 1.899, de 09 de outubro de 2006, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Municipal, buscamos identificar orientações da política urbana do Município de Charqueadas que servirão de subsídios norteadores para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana – PLANMOB.

Considerando o disposto na Lei Municipal supramencionada, diagnosticamos que o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal é instrumento global e estratégico da política de desenvolvimento municipal, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município, sendo este parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Plurianual, o Código de Obras, a Lei de Parcelamento, o Código de Posturas, o Orçamento Anual e o plano Ambiental incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas, devendo ser observados os instrumentos jurídicos que versam sobre os planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social, incluído o Zoneamento Ecológico Econômico e o Plano de Bacias, bem como, as diretrizes de planejamento da Região Metropolitana de Porto Alegre - RMPA e demais diretrizes estabelecidas ou a serem estabelecidas para o desenvolvimento regional.

Observando a integração regional e respeitado o princípio da autonomia municipal, o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal assegura o pleno funcionamento da integração regional entre os Municípios da Região Carbonífera do Rio Grande do Sul e da Região Metropolitana de Porto Alegre, no que tange às funções públicas objeto de gestão comum, onde diagnosticamos que ao considerarmos a ligação asfáltica existente pela rodovia ERS-401, que está sobreposta aos territórios dos Municípios de Charqueadas, General Câmara e São Jerônimo, como um eixo de ligação regional entre estes municípios, escoando o tráfego em direção a outras regiões do estado, dando sequência a outras rodovias interligadas pela malha rodoviária composta por rodovias estaduais e federais.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Ao analisarmos dentro de uma escala microrregional, diagnosticamos que são considerados os municípios de Charqueadas, São Jerônimo, Arroio dos Ratos, Triunfo, Eldorado do Sul e Guaíba, como os principais articuladores do desenvolvimento regional sustentável, conforme está previsto no Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal.

3

Diante das disposições do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal diagnosticamos que existem a definição de elementos estruturadores da região que podem ser identificados como eixos que, com suas características diferenciadas, permitem alcançar maior integração entre os municípios, entre o tecido urbano e o sítio natural, melhor coesão e fluidez entre suas partes, bem como maior equilíbrio entre as áreas construídas e os espaços abertos, compreendendo:

I - a ocorrência de ambientes sequenciais longitudinais ao longo do Rio Jacuí e Arroio dos Ratos composto por áreas de preservação permanente conforme Código Florestal, outros recursos hídricos e banhados associados, respeitadas suas relações e vulnerabilidades;

II - a Rede Viária Estrutural, constituída pelas vias que estabelecem as principais ligações entre as diversas partes do Município e entre este e os demais municípios e estados;

III - a Classificação dos Cursos d' Água da região e demais enquadramentos ambientais, conforme definições do Comitê de Bacias do Guaíba, Jacuí e Baixo Jacuí;

IV - a Rede Estrutural de Transporte Público Coletivo que interliga os diversos setores da Cidade e da Região, atende à demanda concentrada e organiza a oferta de transporte;

V - a Rede Estrutural de Eixos e Pólos de Centralidades, constituída pelos centros principais e pelos centros e eixos de comércio e serviços consolidados ou em consolidação, e pelos grandes equipamentos urbanos, tais como parques, terminais, hospitais, universidades, aeroportos e por novas centralidades a serem criadas;

VI - os Equipamentos Sociais, que constituem o conjunto de instalações regionais destinadas a assegurar o bem-estar da população mediante a prestação de serviços públicos de saúde, educação, cultura, lazer, abastecimento, segurança, transporte e comunicação;

VII - os parques, reservas e unidades de preservação, que constituem o conjunto dos espaços naturais, de propriedade pública ou privada, necessários à

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

manutenção da qualidade ambiental e ao desenvolvimento sustentável do Município e da Região;

Para o desenvolvimento sustentável do Município de Charqueadas, a implantação de qualquer projeto, público ou privado, deverá, na respectiva área, considerar a implantação dos elementos estruturadores e integradores citados, bem como obedecer às disposições e parâmetros urbanísticos estabelecidos na Lei Municipal nº 1.899/2006 e nas demais legislações de controle urbanístico, especialmente as disposições que serão estabelecidas pelo Plano de Mobilidade Urbana – PLANMOB.

CRESCIMENTO URBANO E DAS ÁREAS DE EXPANSÃO POPULACIONAL

Com base na Lei Municipal nº 1.899, de 09 de outubro de 2006, que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Municipal, buscamos identificar os vetores de crescimento urbano e as áreas de expansão populacional, onde na estruturação municipal e definição do perímetro urbano diagnosticamos que diante do instrumento legal vigente, o território Municipal é subdividido em Zona Urbana e Zona Rural, onde a Zona Urbana é definida pelo perímetro urbano ilustrada na prancha número 1, conforme disposto no artigo 15 da referida Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal, onde a descrição técnica da área urbana é regulamentada por Decreto Municipal, havendo a previsão de que os vértices do polígono que delimita a área urbana serão materializados no terreno por meio de marcos permanentes e georreferenciados, à critério da prefeitura municipal. Já a Zona Rural está definida pelo restante da área territorial do Município, na qual devem predominar as atividades de exploração agrícola, pecuária, aquicultura, agroindustrial, incentivo às atividades de lazer e a conservação da natureza, onde serão permitidas atividades como:

- I - Hotéis-fazenda e similares;*
- II - Áreas de acampamentos organizados;*
- III - Equipamentos comunitários;*
- IV - Sede campestre de associações e/ou instituições recreativas ou desportivas;*
- V - Depósito ou entreposto de produtos de origem agrosilvipastoris;*
- VI - Equipamentos agropecuários;*

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

- VII - Cooperativas rurais;
- VIII - Atividades de aquicultura;
- IX - Indústria de transformação de produtos agropecuários;
- X - Indústria extrativista e de beneficiamento de produtos minerais;
- XI - Indústria de beneficiamento da madeira, produção de celulose e papel.

5

Diante das normas vigentes podemos identificar que o crescimento urbano tende a se estender pelas áreas da Zona Urbana não habitadas e também em localidades situadas na Zona Rural, com o surgimento de pequenos aglomerados urbanos, sendo um processo de expansão de núcleos urbanos distintos com produção e intensificação de fluxos que extrapolam os limites políticos/administrativos do município. O estudo do processo de aglomeração urbana é importante porque contribui para o planejamento e a gestão pública, especialmente para traçar as ações voltadas para o planejamento da mobilidade urbana.

Diagnosticamos que o zoneamento urbano deve seguir alguns princípios básicos, onde podemos citar:

- I - a localização de atividades, através de uma política que considere a atividade econômica, aspectos socioculturais, a provisão de serviços e infraestrutura;*
- II - a miscigenação da ocupação do solo com vistas à diminuição de deslocamentos de pessoas e veículos e à qualificação do sistema urbano;*
- III - a densificação controlada, associada à perspectiva de otimização e racionalização dos custos de produção da cidade, quanto à disponibilidade e implantação de equipamentos e serviços urbanos;*
- IV - a regularização fundiária, através de uma política que contemple o interesse social;*
- V - a qualificação ambiental através da valorização do patrimônio natural e do estímulo à produção primária.*

Verificamos que com base no instrumento legal vigente, para efeitos de planejamento, é realizado no município de Charqueadas um macro zoneamento, subdividido em Macro Zonas que correspondem a parcelas do território com uso e ocupação diferenciadas e interdependentes e às quais aplica-se o Regime apresentado no Plano Regulador:

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

I - Macro Zona 1 - é a área urbana do distrito sede, na qual se desenvolve as funções urbanas e àquelas de apoio à todo território e atendimento as necessidades da população;

II - Macro Zona 2 - é a área rural definida dentro do distrito sede caracterizada pela diversidade da produção agrícola, pelo forte potencial paisagístico ambiental, onde está localizada a maioria da população rural do Município e pela grande número de comunidades e agricultores familiares;

III - Macro Zona 3 - Incluída na área do primeiro distrito, identificada pela gleba existente entre os limites da área urbana, Rio Jacuí, estrada municipal e Arroio Pesqueiro, diferenciada pela forte relação com o Rio Jacuí e área de preservação ambiental;

IV - Macro Zona 4 - Também integrante do primeiro distrito, se identifica pelo forte presença de latifúndio e produção agrícola extensiva, área de relevante interesse ambiental e está compreendida entre o Arroio dos Ratos, estrada municipal, Arroio Pesqueiro e as divisas secas com o Município de Eldorado do Sul.

Verificamos que conforme disposições do Plano Diretor, para efeitos do planejamento urbano, a cidade de Charqueadas ficou subdividida nas seguintes Zonas que correspondem a parcelas do território com uso e ocupação com características comuns, conforme Planta de Zoneamento anexa, e às quais se aplica o Regime Urbanístico apresentado no Título IV - Do Plano Regulador, através do quadro de usos e regime urbanístico.

I - Zona de Habitação - caracteriza-se pelas baixas densidades, devendo manter suas características residenciais, com densificação controlada, horizontalidade das edificações e valorização da paisagem e elementos naturais integrados às edificações. O uso predominantemente residencial pressupõe que as demais atividades são exercidas em função da habitação, complementares ou compatíveis com essa, e os equipamentos locais comunitários e de serviço ao público, quantificados de acordo com as densidades populacionais estabelecidas pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal;

II - Zona de Habitação Especial - Área de uso predominantemente residencial, caracterizada pelo forte valor urbanístico, diferenças tipológica e morfológica, importante referência ao desenvolvimento e qualidade ambiental da cidade. Com características de relevante valor histórico, cultural e paisagístico, é tratada como Área de valorização urbana e de Interesse Cultural, a qual demanda tratamento diferenciado por

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Projetos Especiais. Observamos que esta zona é especificamente destinada a Vila Aços Finos Piratini;

III - Zona de Ocupação Prioritária - Constitui a área do Município a ser ocupada através de novos parcelamentos ou complementação de parcelamentos parcialmente implantados, do estabelecimento de sistema viário estruturador, do estímulo ao preenchimento dos vazios urbanos, com potencial para ocupação residencial e atividades complementares;

IV - Zona Especial de Interesse Social - Constitui-se de área a ser ocupada por novos parcelamentos em especial para projetos de habitação de caráter social e estruturadora de atividades de geração de emprego e renda diretamente ligada a população do local;

V - Zona Rururbana - é a área de urbanização esparsa com baixa densidade populacional com usos em função da atividade rural voltada para a agricultura de subsistência;

VI - Zona Comercial vinculada a Rodovias - é constituída pelas áreas localizadas ao longo da RS 401, sendo estratégica para empreendimentos autossustentáveis de polarização regional, com integração de equipamentos como Restaurantes, Comércio Atacadista, abastecimento. É uma zona de diversidade máxima, sem controle de porte, onde o uso habitacional somente é admitido para a atividade de zeladoria ou para as situações existentes na data da publicação desta Lei;

VII - Zona de Produção Industrial - são caracterizadas pela homogeneidade de uso, em que predominam atividades industriais;

VIII - Zona Especial de Interesse Público - são as que requerem regime urbanístico especial, condicionando às suas peculiaridades no que se refere a equipamentos urbanos, programas e projetos governamentais implantados em áreas públicas ou privadas de grande porte, destinadas a fins comunitários e administrativos. São aquelas onde estão implantados equipamentos urbanos que, por suas características, não são passíveis de enquadramento no regime urbanístico estabelecido pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal, tais como:

a) Centros administrativos e outros prédios destinados à administração pública, inclusive instalações militares ou civis;

b) Equipamentos urbanos comunitários e de serviços ao público, inclusive prédios e instalações destinadas à televisão e radiodifusão;

c) Terminais de transporte de passageiros, cargas ou abastecimento, inclusive instalações centrais de armazenamento ou comercialização atacadista;

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

d) Estádios, auditórios, parques, clubes e áreas particulares de recreação de grande porte;

e) Cemitérios;

IX - Zona de Interesse Ambiental - dividem-se em:

a) Áreas de Recuperação Urbana - são aquelas objeto de planos específicos de renovação e recuperação urbanística, tais como: áreas destinadas a aterros dos rejeitos da indústria e da exploração carbonífera, áreas de preservação ambiental com consolidada urbanização. Também têm a característica de induzir a ocupação e urbanização;

b) Área de Valorização Urbana e de interesse cultural - são aquelas com características de relevante valor ambiental, histórico, cultural e paisagístico, a qual demanda tratamento diferenciado por Projetos Especiais. O Município deverá realizar o inventário destas áreas, decreta-las como de especial interesse e encaminhar projeto de tombamento conforme o caso. Inclui o uso da área para lazer e recreação e é proibida a construção de qualquer edificação, exceto àquelas de apoio à preservação ambiental, a reintegração do Rio Jacuí com a cidade e de apoio as áreas de lazer e recreação;

c) Áreas de Proteção Ambiental - são aquelas de exclusivo caráter ambiental, já definidas por legislação superior ou instituídas pela presente lei. O uso deverá ser regrado com fortes restrições com a finalidade principal de preservação, recuperação e conservação do ambiente natural. É proibida a construção de qualquer edificação, exceto àquelas de apoio à preservação ambiental e a reintegração do Rio Jacuí com a cidade;

X - Zona de Expansão Industrial- é caracterizada pela não homogeneidade de uso, na qual se busca a expansão e predominância da atividade industrial.

Diagnosticamos que no Plano Diretor, está disposto que os planos e ações estratégicos é definido pela concretização de um pacto social que visa identificar e mobilizar as potencialidades municipais, com o objetivo de direcionar ações táticas, definir linhas estratégicas e implementar programas e projetos. Integrando as políticas públicas ambientais, econômicas e sociais. Desta forma fica claro que existem definições que deverão ser observadas no desenvolvimento de ações de mobilidade urbana, com critérios que atendam a necessidade de locomoção da população, projetando vias multimodais que comportem o fluxo de trânsito entre as regiões da cidade, prevendo o crescimento urbano sustentável, especialmente com atenção as zonas previstas para habitação e expansão populacional.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

EMPREENDIMENTOS NA ÁREA DE COMÉRCIO, SERVIÇOS E INDÚSTRIA;

Diante da projeção de crescimento populacional com base nos indicadores do IBGE, associada proporcionalmente à evolução do crescimento da frota, embora as estimativas para 2030 e 2040 poderão sofrer interferências por diversos fatores, como mudança de hábitos da população, avanços tecnológicos e dentre outros, diagnosticamos que existe grande possibilidade de surgimento de novos empreendimentos empresariais, especialmente nos setores de comércio, serviços e indústrias, onde os dois primeiros setores possuem tendência de estarem aproximados das zonas propícias a expansão habitacional para atender as demandas de necessidades da população residente, onde com a elevação do número de habitantes também poderá haver o surgimento de empreendimentos como hipermercados e atacados de varejo.

Já os empreendimentos na área da indústria dependerão dos atrativos do Município de Charqueadas que motivem a instalação de empresas voltadas ao setor industrial, especialmente fomentando a geração de emprego e renda, pois este tipo de empreendimento traz a necessidade de locomoção de trabalhadores em horários específicos, gerando horários de pico onde há o aumento considerado de fluxo intenso de veículos nas vias que dão acesso, ao qual dependendo do ramo de atividade da indústria, haverá a necessidade de prever o tráfego de veículos de carga e quais os impactos gerados a infraestrutura viária.

Independente de qual área de atuação a instalação de empreendimentos no Município que terão característica de serem novos polos geradores de tráfego, diagnosticamos que se faz necessário a realização do devido estudo de impacto de vizinhança no tráfego ao redor, abrangendo um raio mínimo de 800 metros quando se tratar de localização em rodovia, um raio de 400 metros quando em vias arteriais e 200 metros quando em vias coletoras e locais, onde a proposta que sejam observados os impactos a mobilidade urbana, buscando alternativas estruturais efetivas que minimizem os possíveis transtornos que poderão surgir, havendo a necessidade de submeter essa análise ao órgão municipal de trânsito e colegiado consultivo que atue nas áreas de trânsito e mobilidade urbana.

Embora já esteja subentendido nas normas legais vigentes, diagnosticamos que não há efetiva participação do órgão municipal de trânsito na análise de projetos de

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

instalações de empreendimentos empresariais, o que lamentavelmente traz o surgimento a curto e médio prazo, de demandas de problemas relacionados a mobilidade urbana.

10

PROJETOS DO MUNICÍPIO, GOVERNO ESTADUAL E FEDERAL

Assim como a instalação de empreendimentos empresariais nos setores de comércio, serviços e indústrias, projetos de infraestrutura viária ou a instalação de estabelecimentos sob circunscrição do Governo Municipal, Estadual ou Federal, deveriam prever a realização do devido estudo de impacto de vizinhança, avaliando o grau de complexidade dos projetos, onde é essencial a participação do órgão municipal de trânsito no desenvolvimento de soluções efetivas que viabilizem segurança no trânsito e dentro das diretrizes da política de mobilidade urbana.

ANÁLISE DOS PROBLEMAS DE SEGURANÇA DE TRÂNSITO

Com base nas disposições do Plano Diretor, este traz referências a estratégia de mobilidade urbana tendo como objetivo qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através da capacitação da malha viária, de circulação de pedestres, dos sistemas transporte coletivo e de cargas. Compreende a hierarquização de vias, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano e integrá-las com as ciclovias.

Quanto ao sistema viário diagnosticamos que diante do disposto no Plano Diretor, constitui a estrutura de circulação no território, formado basicamente por rodovias Federais, Estaduais e Municipais, estradas vicinais, vias de circunscrição municipal classificadas como arteriais, coletoras e locais, vias especiais objeto de projeto por suas características diferenciadas de localização ou uso, ciclovias e passagens de pedestres, observamos que não há menção de passeios públicos, sendo que a área destinada a circulação de pedestres deveria ter uma atenção especial no âmbito da mobilidade urbana municipal.

O desenho das vias pode ter um impacto importante em sua segurança. Idealmente, elas devem ser projetadas considerando a segurança de todos os usuários das

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

vias. Isso significa garantir serviços adequados para pedestres, ciclistas e motociclistas. Medidas como calçadas, ciclovias, pontos de passagem seguros e outras formas de ordenamento do trânsito são fundamentais para reduzir o risco de lesões. No entanto diagnosticamos que existem diversos pontos a serem melhorados nas vias urbanas do Município de Charqueadas ao qual serão abordados de forma detalhada na fase de prognóstico desta etapa de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana.

11

Dentre os problemas considerados de maior brevidade para receber atenção imediata para pôr em prática as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, podemos citar a transposição de fluxo viário de veículos que trafegam pelas vias Av. Rui Barbosa, Av. Orvalino Dornelles, Av. Sen. Salgado Filho e Rua Silmar Berbigier, confrontando com o fluxo de passagem pela rodovia estadual ERS-401 e o fluxo de convergência no trevo de acesso situado na intersecção das vias municipais com a rodovia. Salientado que esse problema se agrava em 03 (três) momentos do dia, especificamente nos horários das 07:30 hs às 09:00 hs, 11:30 hs às 13:30 hs e das 17:30 hs às 19:00 hs, destacando esse último período o mais agravado, ocasionando em acúmulo de veículos aguardando para cruzar a rodovia ERS-401, tanto no sentido sul/norte como norte/sul.

Diagnosticamos outros pontos de vias municipais que cruzam a rodovia ERS-401 de forma perpendicular devem receber atenção visando reduzir os conflitos que podem resultar em sinistros de trânsito, em especial as vias Rua Júlio Cezar Bastiani, Rua João Guerreiro de Souza e Rua Antônio José Ferreira de Santarém.

Observamos que existe a necessidade de adequar os acessos das vias Av. Bento Gonçalves e Av. Dr. José Athanásio nas intersecções obliquas com a rodovia ERS-401, criando uma faixa exclusiva para conversão a esquerda ou criando um trevo de acesso.

Existem também intersecções em T com a rodovia estadual ERS-401 situados no acesso das vias municipais Av. Santa Barbara, Rua Costa e Silva e Rua Vale das Flores, que necessitam de uma atenção especial para garantir a convergência de forma segura reduzindo os pontos de conflitos existentes.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

Alguns pontos do Município que possuem cruzamentos onde existe a necessidade de padronização da sinalização vertical e horizontal criando uma identificação de parada obrigatória e segregação de eixo de pista nas proximidades dos cruzamentos.

12

Em algumas regiões do Município se faz necessário a redução de velocidade para o limite de até 40 Km/h, criando zonas de tráfego calming, com a utilização de passagens elevadas de pedestres.

Diagnosticamos um elevado número de ciclistas que utilizam a bicicleta como principal meio de transporte, onde disputam espaço da via com os veículos em geral, elevando o risco de ocorrência de sinistros de trânsito, sendo necessário a implantação de sistema cicloviário para atender a demanda em crescimento.

Portanto, dando por parcialmente concluída esta etapa do cronograma proposto, na sequência dos trabalhos daremos continuidade ao desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, ao qual iremos abordar o prognóstico que irá contribuir para orientar as ações de implantação sistemática do Plano de Mobilidade Urbana.

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

Charqueadas, 18 de março de 2022.

Documento assinado digitalmente
gov.br EDUARDO SILVEIRA DE OLIVEIRA
Data: 18/05/2022 19:35:47-0300
Verifique em <https://verificador.itl.br>

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