

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

## ETAPA 03-C CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

*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 3/3 (três 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.*

*Nos documentos referentes aos diagnósticos apresentados na Etapa 03-C nas frações de 1/3 e 2/3 do cronograma de atividades proposto, podemos observar que o cenário da mobilidade urbana do Município de Charqueadas já apresenta necessidade urgente da tomada de decisão em ações que já podem ser colocadas em prática buscando traçar diretrizes com intuito de concepção de uma mobilidade urbana sustentável. Essas ações voltadas a mobilidade urbana, devem cumprir essencialmente três funções, as quais denominamos como: mobilidade, infraestrutura e ambiência.*

*Com base na análise técnica realizada com referência no que fora diagnosticado na situação atual da mobilidade urbana do Município de Charqueadas, podemos traçar o prognóstico de ações que deverão servir de embasamento para a construção do Plano de Mobilidade Urbana, especialmente no que se refere a infraestrutura urbana e malha viária existente, podendo sofrer alterações transformando os comportamentos de deslocamentos no itinerários utilizados pela população Charqueadense nos seus deslocamentos do cotidiano, priorizando a fluidez e segurança no trânsito em busca da mobilidade urbana sustentável e eficiente. Essas alterações deverão cautelosamente observar as condutas comportamentais das pessoas, analisando os modos de transporte mais utilizados e o ambiente da mobilidade, nas diversas regiões e zonas urbanizadas, bem como, nas zonas rurais, buscando primordialmente a harmonização coletiva do trânsito e a concepção de ruas completas, integrando os modos de transporte.*

## **PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS**

*Para que possamos estabelecer um prognóstico detalhado de cada ponto da mobilidade diagnosticado, seguem abaixo as observações com base no parecer técnico contendo as definições das medidas que poderão ser implantadas:*

2

### **EVOLUÇÃO DO CRESCIMENTO DA FROTA**

*Diante da dinâmica da evolução do crescimento da frota, observamos nos relatórios disponibilizados nas etapas anteriores que, embora haja um aumento do número de veículos com registro de emplacamento domiciliados no Município de Charqueadas, percebemos uma desaceleração ao longo dos últimos anos, no entanto percebemos a necessidade continuada do monitoramento periódico a cada 03 (três) meses, pois essa informação é um dado estatístico extremamente importante que irá contribuir para a tomada de decisão na execução das ações do Plano de Mobilidade Urbana, traçando uma estimativa de ocupação do espaço viário e índice de motorização (veículos/habitante) para 2030 e 2040, podendo contribuir para um melhor planejamento viário do Município.*

### **INFRAESTRUTURA VIÁRIA EXISTENTE**

*Conforme diagnosticado nos relatórios disponibilizados nas etapas anteriores, observamos que alguns pontos do Município de Charqueadas já possuem saturação da malha viária existente, especialmente nos pontos de convergência que apresentam pontualmente em determinados horários a elevação de pico no volume de fluxo de veículos, ocasionando em congestionamentos e nas probabilidades de ocorrências de sinistros de trânsito. Neste mesmo contexto observamos que fora diagnosticado pontos de gargalos que não suportam todo o volume de tráfego direcionado para determinadas vias, gerando transtornos e riscos à segurança do trânsito. Devemos observar também que em dois pontos do Município, onde atualmente existem dois conjuntos semaforicos que ordenam os fluxos de tráfego pelas vias arteriais que se cruzam, estes apresentam momentos de ociosidade e ineficiência, gerando interrupções de fluxo desnecessárias e que contribuem para aumento da emissão de poluentes com emissão de gases como CO<sub>2</sub>.*

*Para minimizar esses pontos identificados que foram diagnosticados, algumas providencias de ações já podem ser tomadas, como a adequação do fluxo do tráfego da Rodovia ERS-401, diminuindo os conflitos existentes e reduzindo as possibilidades de ocorrência de sinistros de trânsito.*

## PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

*Quanto aos cruzamentos das vias arteriais semaforizados, estes poderão ser substituídos por rotatórias acompanhadas de sinalização auxiliar de canalização de fluxo e redução pontual de velocidade, criando zonas de tráfego moderado.*

3

*Referente aos pontos de gargalos diagnosticados, a implantação de sistema binário de trânsito traria melhor fluidez ao tráfego de veículos entre as regiões da cidade, e ainda possibilitaria a concepção de ruas completas integrando os modais de transporte dentro das características da hierarquia viária.*

*Quanto aos passeios públicos, percebemos uma necessidade urgente de adequação e padronização do pavimento das calçadas, conforme já fora proposto em minuta de projeto de lei confeccionado dentro das normas de acessibilidade e NBR9050.*

*Existe também a necessidade de implantação de uma malha cicloviária integrando as regiões da cidade à área central, proporcionando que ciclistas possam circular com total segurança, com intuito de concepção de ruas completas.*

### **TRANSPORTE PÚBLICO POR MODOS COLETIVOS E INDIVIDUAIS**

*Diante da constatação diagnosticada, percebemos que apenas 3% da população Charqueadense utiliza o modal de transporte coletivo urbano, caracterizando sua ineficiência em termos de opção de transporte, devendo-se avaliar a estruturação dos itinerários, a oferta de horários e a política tarifária, especialmente em percursos de média e longa distância.*

*Diagnosticamos que 48% da população não motorizada utiliza o modal de transporte por aplicativos, associando o emprego de tecnologia, comodidade, praticidade, agilidade e preço acessível, caracterizando sua eficiência atendendo a necessidade dos usuários deste modal. Este modal chama a atenção pela geração de renda e a contribuição de circulação da economia no Município, devendo ser fomentada para aumento da oferta, tendo crescimento dinâmico da demanda, especialmente em datas comemorativas e eventos.*

*Os serviços de táxi mantêm uma parcela considerável de opções de modal de transporte obtendo uma fatia de 17% da população não motorizada, especialmente usuários na faixa etária acima dos 55 anos. Porém observamos a necessidade do emprego de tecnologia nesta*

## PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

atividade, o que proporcionaria igualdade de condições de concorrência ao transporte por aplicativos.

Observamos que o modal de transporte por bicicletas vem crescendo nos últimos dois anos (2020 – 2021), correspondendo a aproximadamente 14% da população não motorizada, seguido logo pelo modal a pé com 12% em percursos de até 3 Km. 4

Destacamos que embora estejamos passando por um período de transformações de condutas da população durante e pós pandemia, o modal de transporte escolar ainda representa 6% dos usuários não motorizados, sendo que uma parcela dos que antes tinham esse modal como opção migraram para outros modais.

Importante salientar que se faz necessária ações que visem a integração entre os modais existentes, para que os deslocamentos possam ser complementados de forma eficiente, nos diversos deslocamentos diários da população.

### GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

Com base na estrutura administrativa do órgão executivo de trânsito municipal, já fora orientado sua adequação atendendo o mínimo necessário para o andamento das atividades rotineiras, no entanto até o presente momento não tivemos o atendimento de forma suficiente.

Destacamos a importância de criar um setor específico para captação de recursos disponíveis no FUNSET – Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito.

Constatamos a necessidade de dispor de recursos necessários para dar conta da demanda de manutenção da sinalização existente na malha viária do Município, bem como, a capacidade de suficiência para implementação de políticas que visem a segurança no trânsito.

### POLÍTICA URBANA ESTABELECIDAS NO PLANO DIRETOR

Percebemos que a 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, traz definições estratégicas e genéricas sobre as ações voltadas a mobilidade urbana, porém entendemos que especialmente as disposições

## **PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS**

*que serão estabelecidas pelo Plano de Mobilidade Urbana – PLANMOB, trarão detalhamentos focados especificamente ao tema de mobilidade e trânsito, priorizando a concepção de ruas completas, estabelecendo os gabaritos de largura viária, sua característica hierárquica e utilização do espaço público da via.*

*Importante que tanto o Plano Diretor como o PLANMOB estejam alinhados em busca da mobilidade urbana sustentável e o desenvolvimento do Município de forma saudável e harmônica.*

### **CRESCIMENTO URBANO E DAS ÁREAS DE EXPANSÃO POPULACIONAL**

*Observamos que o Plano Diretor do Município traz estratégias pré-definidas quanto ao crescimento e expansão populacional, porém não define questões como projetos de malha viária que atendam essa demanda, fazendo com que haja necessidade que estas definições de diretrizes estejam claramente estabelecidas no PLANMOB.*

### **EMPREENDIMENTOS NA ÁREA DE COMÉRCIO, SERVIÇOS E INDÚSTRIA**

*Conforme diagnosticado há grande tendência que o surgimento de empreendimentos acompanhe as evoluções e transformações no desenvolvimento urbano, fazendo com que diversos fatores impactem na dinâmica e necessidade de locomoção das pessoas, havendo necessidade de planejamento da malha viária para absorver essas transformações comportamentais e o devido estudo de impacto de vizinhança de forma escalonada, dependendo da característica da malha viária onde o empreendimento será instalado.*

### **PROJETOS DO MUNICÍPIO, GOVERNO ESTADUAL E FEDERAL**

*Assim como projetos de iniciativa particular, os projetos governamentais deverão ser submetidos a análise criteriosa de seus impactos no ambiente urbano, passando pela avaliação do órgão municipal de trânsito e conselhos auxiliares, para uma análise técnica e democrática.*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA CHARQUEADAS/RS

## ANÁLISE DOS PROBLEMAS DE SEGURANÇA DE TRÂNSITO

*Percebemos que muitos dos problemas de trânsito diagnosticados poderão ser minimizados aplicando ações de mobilidade urbana com a utilização de técnica de sinalização táctica, observando criteriosamente as disposições das Resoluções do CONTRAN que estabelecem a utilização de elementos auxiliares para obtenção de um trânsito mais seguro.*

*A reestruturação viária com a implantação de sistemas binários de trânsito, traria a possibilidade de obtenção de ruas completas e proporcionariam a implantação de uma malha cicloviária.*

*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 a definição de atividades relativas aos estudos e proposições que irão 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, 19 de abril de 2022.

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** EDUARDO SILVEIRA DE OLIVEIRA  
Data: 18/05/2022 19:39:34-0300  
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