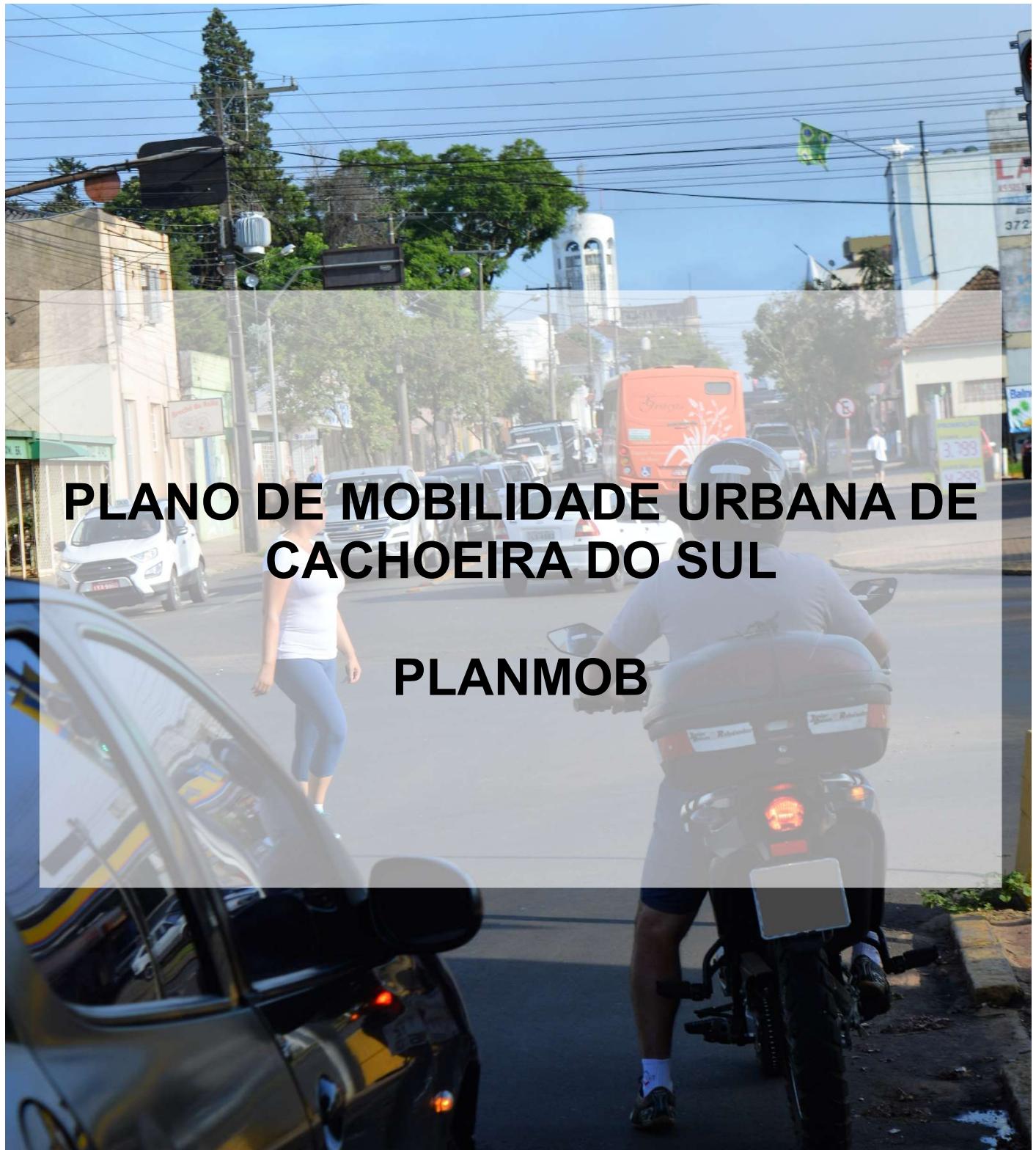




ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO





ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CACHOEIRA DO SUL - PLANMOB

ABRIL DE 2019

EXECUÇÃO: PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL

PREFEITO MUNICIPAL
SERGIO GHIGNATTI

VICE-PREFEITO MUNICIPAL
CLÉBER CARDOSO

SECRETÁRIA MUNICIPAL DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO
ROSIMERI MICHELS DE ARREAL

**APOIO TÉCNICO: UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA – CAMPUS
CACHOEIRA DO SUL**

DIRETOR DO CAMPUS
ROGÉRIO BRITTES DA SILVA

VICE-DIRETOR DO CAMPUS
LUCAS DELONGUI

COORDENADOR DO CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO
SAMUEL SILVA DE BRITO

COORDENADOR DO CURSO DE ENGENHARIA DE TRANPOSTES E LOGÍSTICA
LUCAS VEIGA AVILA



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

COORDENAÇÃO E ELABORAÇÃO

CRISTINE ESKEFF COELHO

Arquiteta e Urbanista - CAU A11745-5

Servidora da Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento

MÁRCIA GONÇALVES HECK

Arquiteta e Urbanista – CAU A67180-0

Servidora da Secretaria Municipal de Obras

EQUIPE TÉCNICA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA

ALEJANDRO RUIZ PADILLO

Engenheiro Civil, Dr. em engenharia civil com ênfase em transportes

BÁRBARA MARIA GIACCOM RIBEIRO

Arquiteta e Urbanista, Me. em Sensoriamento Remoto, Dra. em Planejamento Urbano e Regional

BRENDA MEDEIROS PEREIRA

Engenheira Civil, Me. e Dra. em Engenharia de Produção com ênfase em sistemas de transportes

FRANCISCO MARCHET DALOSTO

Engenheiro Civil, Me. em Engenharia de Produção com ênfase em sistemas de transportes

LALINE ELISÂNGELA CENCI

Arquiteta e Urbanista, Dra. em Arquitetura e Urbanismo

LETÍCIA DE CASTRO GABRIEL

Arquiteta e Urbanista, Me. em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade

SAMUEL BRITO

Arquiteto e Urbanista, Me. e Dr. em Arquitetura

VERÔNICA GARCIA DONOSO

Arquiteta e Urbanista, Dra. em Arquitetura e Urbanismo



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

GRUPO DE TRABALHO DA ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL

Alisson Boyink	Secretaria Municipal de Meio Ambiente
Carlos Gilnei Marques da Rosa	Secretaria Municipal de Educação
Cristiane Loreto	Secretaria Municipal de Governo
Gabriel Wioppiold	Secretaria Municipal de Interior e Transportes
Girlei Lopes	Secretaria Municipal de Obras
Jaqueline Lima de Araújo	Secretaria Municipal de Obras
José Antônio Terra de Oliveira Júnior	Secretaria Municipal de Desporto
José Ronaldo Villanova Tonet	Secretaria Municipal de Indústria e Comércio
Mariele Lopes	Secretaria Municipal de Ação Social
Maíne Hipólito	Secretaria Municipal da Fazenda
Patrícia Miranda	Divulgação e mídias sociais
Rafael Rochembach	Procuradoria Jurídica
Rosimeri Michels de Arreal	Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento
Simon Mahfuz Boustany	Secretaria Municipal da Saúde
Simone Hunter	Secretaria Municipal de Administração
Taís Blaya Bitencourt	Secretaria executiva
Júlia Heloísa Souza Lima	Estagiária de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento



1. O Município de Cachoeira do Sul

CACHOEIRA DO SUL foi o quinto município criado no Rio Grande do Sul e um dos quatorze municípios farroupilhas. Localizada no centro do Rio Grande do Sul, à margem esquerda do rio Jacuí, dista 196 km de Porto Alegre, capital do Estado.

Com terras férteis e a presença do rio, a principal atividade econômica é a agricultura e a pecuária. Na segunda metade do século XIX, a fundação da Charqueada e Estabelecimento Paredão fez da indústria do charque e derivados do abate de gado a maior fonte de renda do Município até a primeira década do século XX.

A população cachoeirense, de aproximadamente 83.000 habitantes, é uma mescla de várias etnias. A partir de 1750 esta região foi ocupada por soldados portugueses vindos de São Paulo e que receberam sesmarias do governo de Portugal, dedicando-se à pecuária. A seguir, chegaram açorianos, enviados para o Brasil devido à explosão demográfica e à escassez de terras aráveis no Arquipélago dos Açores. Pequenos agricultores, os açorianos introduziram o cultivo do trigo e da videira, além da criação de animais de pequeno porte para a sua subsistência.

Em 1769, índios guaranis catequizados foram assentados no local até hoje chamado Aldeia. Estes índios vieram com o objetivo de fornecer mão-de-obra para a nova povoação que surgia. É desta época o primeiro nome oficial: Capela de São Nicolau. Durante este tempo e ainda depois, chegavam negros escravos, pois a escravidão sustentava o modo de produção na época.

Em 10 de julho de 1779, a povoação foi elevada à freguesia com o nome de Freguesia de São Nicolau da Cachoeira de São José (Bispado do Rio de Janeiro, Comarca de Nossa Senhora do Rosário de Rio Pardo) e dois anos depois passou à invocação de Nossa Senhora da Conceição.

A imigração alemã ocorreu a partir de 1857 e deixou como maior herança a iniciativa do cultivo do arroz, que rapidamente tornou-se o principal produto cachoeirense e grande impulsionador do crescimento econômico da cidade. A partir de 1880 teve lugar a imigração italiana. Esses dois grupos étnicos tiveram grande influência também na vida associativa e cultural de Cachoeira. Além destes dois povos vários outros chegaram ao Município: árabes, no primeiro quartel do século XX, japoneses, em meados da década de 1950, judeus, que deixaram a cidade nos 1960, e os palestinos notadamente a partir da década de 1970.

O nome de Cachoeira surgiu no século XVIII e deve-se à Cachoeira do Fandango, uma das corredeiras que existiam no rio Jacuí.

O Alvará de D. João VI, datado de 26 de abril de 1819, emancipou a então Freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Vila de Rio Pardo. A instalação do Município e eleição dos primeiros vereadores ocorreu em 5 de agosto de 1820, com a adoção do nome de Vila Nova de São João da Cachoeira, sendo esta a data escolhida para comemoração do seu aniversário.

Em 15 de dezembro de 1859, o Município foi elevado à categoria de Cidade, recebendo o nome de Cachoeira. Em 1944 foi adotada a denominação definitiva de Cachoeira do Sul.

A Semana de Cachoeira ocorre, anualmente, entre 8 de dezembro, dia da padroeira Nossa Senhora da Conceição, e 15 de dezembro, data da elevação à cidade. A festa máxima do Município é a FENARROZ, Feira Nacional do Arroz, que acontece de dois em dois anos.

Rica em história e cultura, Cachoeira do Sul foi berço de grandes personalidades que deixaram sua marca na vida local, estadual e nacional, como Ramiro Barcelos, João Neves da Fontoura, Honório Lemes, Nero Moura e Liberato Salzano Vieira da Cunha, para citar somente alguns.

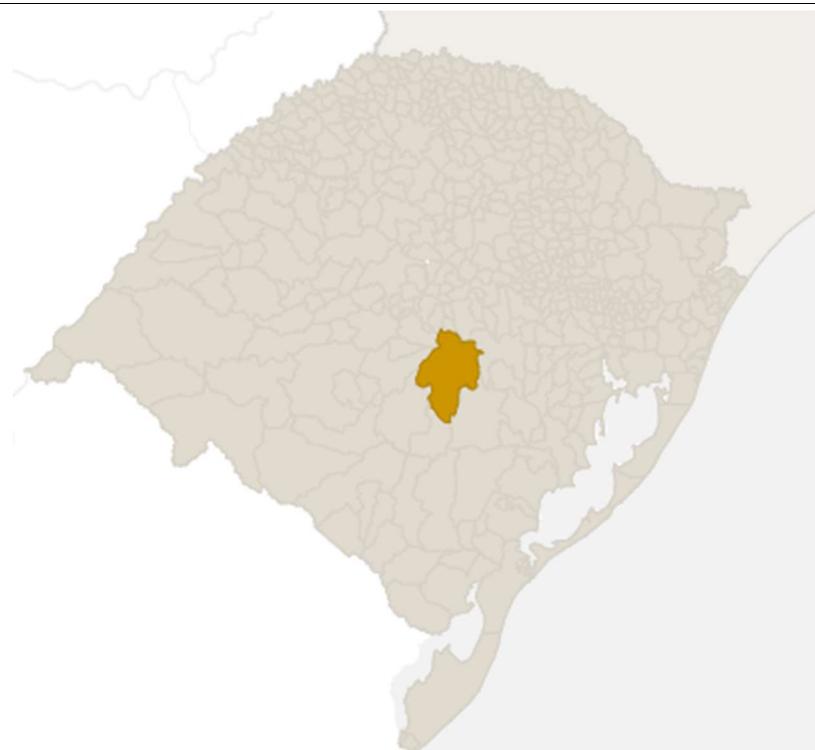
Polo cultural do Rio Grande do Sul, a cidade busca implementar iniciativas de preservação de sua memória, de difusão de suas riquezas e de formação de cidadãos conscientes de seu papel na sociedade.

FONTE: Mirian Ritzel – Arquivo Histórico Municipal



2. Características do Município de Cachoeira do Sul

2.1. Informações geográficas



Fonte: www.ibge.gov.br/informacoes-por-cidade-e-estado.html?t=destaques&c=4303004

O município localiza-se na região denominada Depressão Central, no Vale do Rio Jacuí, a uma altitude média de 26 metros do nível do mar na zona urbana e máxima de 68 metros no distrito de Três Vendas. O seu relevo é variado, de coxilhas, ao sul, a morros e cerros, ao norte.

Por ser o maior município do Vale do Jacuí, possui o apelido de “Princesa do Jacuí”. Também estão presentes arroios, entre eles o Passo da Areia, Ferreira e Taboão, com destaque para o Arroio do Amorim, que corta a zona leste da cidade. Há, ainda, diversas sanganas no perímetro urbano como as sanganas da Inês e da Micaela. Conta a lenda que, no dia em que essas duas sanganas se encontrarem, a cidade cairá em um buraco.

O clima se caracteriza como subtropical úmido, com temperatura média de 19º C e estações do ano distintas: verão quente, amenizado pelo efeito das águas do Jacuí; outono frio com dias definidos como “veranicos” entre os meses de abril e maio; inverno muito frio com ocorrência de temperaturas negativas e geadas; e primavera caracterizada pela floração e por períodos de intensa precipitação pluviométrica, com a ocorrência das enchentes conhecidas como de “São Miguel”. Os ventos predominantes são de sudeste e a umidade relativa do ar é de 75%.

O município se divide em sete distritos: zona urbana de Cachoeira do Sul e distritos rurais de Ferreira, Bosque, Três Vendas, Barro Vermelho, Capané e Cordilheira. Sua população, conforme estimativas do IBGE de 2018, é de 82.547 habitantes, com densidade populacional de 22,4 hab/km². Em 2006, a população urbana era de 75.635 pessoas (84,35%) e a rural de 14.034 pessoas (15,65%).



2.2. Economia

Cachoeira do Sul pertence a região econômica da Metade Sul do Rio Grande do Sul, caracterizada por municípios que tiveram prosperidade na primeira metade do século XX graças à agropecuária, mas que não se industrializaram ou tiveram uma industrialização tardia. No agronegócio destacam-se a criação de gado e a produção de arroz, soja, milho, noz pecan e, mais recentemente, de olivas para azeite. Na indústria se destacam os engenhos para beneficiamento do arroz, o complexo para beneficiamento da soja, inclusive com a produção de biodiesel, e a metalmecânica. O Produto Interno Bruto do município em 2015 era de R\$ 2.123.850,04, distribuído como segue:

Agropecuária:	R\$ 441.087,80
Indústria:	R\$ 269.483,40
Serviços:	R\$ 922.312,57
Administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social:	R\$ 343.463,30
Impostos:	R\$ 147.502,97

2.3. Modais de transporte e acessos

O município é cortado por linha férrea em operação para o transporte de cargas, mas o terminal local (estação ferroviária) está desativado. O Rio Jacuí possui potencial navegável de Cachoeira do Sul a Porto Alegre, de onde, seguindo a Lagoa dos Patos, chega-se ao Porto de Rio Grande, no Oceano Atlântico. Para o uso desse modal foram construídas as plataformas do porto fluvial de Cachoeira do Sul, ainda não ativado. O Aeroporto Municipal Nero Moura possui uma pista de 1.018 metros, com capacidade de receber aviões de médio porte. Não há linhas aéreas regulares operando no município.

Com esse panorama sobre os modais de transporte, a chegada e saída de pessoas e cargas ao município se dá, principalmente, pela rodovia Transbrasiliana – BR 153, através da qual se acessa a BR 290, que leva à Porto Alegre e a RSC 287, que leva aos municípios de Santa Maria e Santa Cruz do Sul. Há, também, acessos secundários não pavimentados. A estação rodoviária liga Cachoeira do Sul a diversos municípios do Rio Grande do Sul e a outros estados.

A ligação da cidade à BR 290 se dá pela BR 153, a partir da única possibilidade de transposição do Rio Jacuí via rodoviária, que é a Barragem Ponte do Fandango, construída no local onde havia a cachoeira que denomina o município. Suasclusas fazem com que a parte superior do rio Jacuí também seja navegável.

2.4. Pontos turísticos

- PRAÇA BALTHAZAR DE BEM - Considerada a praça mais antiga da cidade, em seu entorno estão edificados: a CATEDRAL DIOCESANA NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO, inaugurada em 1799; a Casa de Câmara e Cadeia, inaugurada em 1864 para sediar a Câmara, o Júri e a Cadeia e que hoje sedia o Museu Municipal Dr. Edyr Lima; e o CHATEAU D'EAU, reservatório inaugurado em 1925, segunda hidráulica construída, integrante do sistema de distribuição de água. As três edificações são tombadas pelo município como patrimônio histórico e o Château d'Eau, considerado o principal cartão-postal da cidade, também constitui patrimônio histórico e artístico do Estado.
- BAIRRO ALDEIA - Local do aldeamento de índios guaranis que deu origem ao povoamento urbano de Cachoeira do Sul e onde se encontra a PRIMEIRA HIDRÁULICA, inaugurada em 1921, o CEMITÉRIO DAS IRMANDADES, inaugurado em 1833, e o PRIMEIRO HOSPITAL, inaugurado em 1910. Lá também se encontra a Casa da Aldeia, representante do tipo de arquitetura residencial portuguesa que caracterizava as primeiras construções do



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

local, cujo pedido de licença para construção data de 1849.

- CHARQUEADA E ESTABELECIMENTO PAREDÃO - Fundada em 1878 e considerada a primeira indústria de grande porte de Cachoeira do Sul e a primeira charqueada a ser instalada na região central do Rio Grande do Sul, impulsionou a economia exportando seus produtos para o mercado interno e externo do Brasil. Encerrou suas atividades no início da década de 1930, quando a indústria do charque entrou em decadência.
- PRAÇA BORGES DE MEDEIROS (CAIXA D'ÁGUA) – Abriga, ainda hoje, parte do sistema de distribuição de água da segunda hidráulica, constituída por um reservatório de água, denominado R2, inaugurado em 1925 e, como praça, foi inaugurada em 1927. Nela está situada a Casa das Trabalhadoras Rurais, que comercializa produtos coloniais.
- FONTE DAS ÁGUAS DANÇANTES ARTIBANO SAVI - Inaugurada em 1968, durante a realização da II FENARROZ, a fonte foi idealizada pelo eletricista - técnico Artibano Savi e constitui-se na primeira fonte do gênero na América Latina. O movimento das águas ao som de músicas e iluminado por cores produz um espetáculo encantador.
- CASA DE CULTURA PAULO SALZANO VIEIRA DA CUNHA - Construída para residência do Dr. Balthazar de Bem (entre 1915 e 1917), em estilo eclético, abriga, hoje, a Biblioteca Pública Municipal “Dr. João Minssen”, o Atelier Livre Municipal Professora Eluiza de Bem Vidal e a Loja de Caridade do Hospital de Caridade e Beneficência de Cachoeira do Sul. Integra o rol de prédios tombados pelo município.
- PONTE DE PEDRA - a primeira referência documental sobre a utilização da Ponte de Pedra é de 1848. Localizada sobre o rio Botucaraí é, segundo o historiador Aurélio Porto, a primeira ponte deste tipo construída no Rio Grande do Sul. Foi, durante muito tempo, o principal acesso de Cachoeira para Porto Alegre e Rio Pardo. Dava passagem às tropas e proporcionava o escoamento da produção e a sua comercialização com importantes municípios. A Ponte de Pedra foi tombada como patrimônio do Estado em 2013.
- BARRAGEM PONTE DO FANDANGO - a Ponte do Fandango sobre o rio Jacuí foi a primeira do gênero a ser construída na América do Sul. Sua inauguração oficial aconteceu em 25 de janeiro de 1961. Dotada de eclusa, constitui-se em importante via de acesso para a cidade.
- CENTRO MUNICIPAL AMBIENTAL - Em uma área de 12.591 m², no centro da cidade, estão instalados o Jardim Botânico, Zoológico e a Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Dispõe de espécimes de árvores nativas e de animais de pequeno e grande porte.
- PARQUE DE EXPOSIÇÕES DA FENARROZ - Inaugurado em 1968, durante a realização da II Feira Nacional do Arroz, possui pavilhão para exposições, o Ginásio de Esportes D. Pedro I, inaugurado em 1972, o CTG José Bonifácio Gomes, inaugurado em 1957, pistas para rodeios e remates de gado e a sede do Sindicato Rural de Cachoeira do Sul.
- FAZENDA SÃO JOSÉ – Localizada na Porteira Sete, distrito de Cordilheira, a Fazenda São José, ou da Tafona, como é conhecida, constitui exemplar raro de arquitetura portuguesa rural. Reúne mobiliário, objetos e equipamentos de fazenda que remontam ao início do século XIX, quando sua sede foi construída. Tem registro de museu junto ao SEM/RS e foi tombada pelo município em 2012 e pelo estado em 2016.
- PRAIA NOVA – Balneário localizado na margem sul do Rio Jacuí. Dotado de infraestrutura de camping, bares e restaurantes, sanitários, água potável, transporte coletivo e serviço de salva-vidas, constitui importante ponto de lazer no verão.



2.5. Festividades e eventos

- Feira Nacional do Arroz - FENARROZ – Evento bianual, realizado no mês de maio, com foco no setor orizícola;
- SEMANA FARROUPILHA – Evento anual da cultura gaúcha que comemora e celebra a epopeia dos farrapos. Ocorre de 14 a 20 de setembro, culminando com desfiles em homenagem à Revolução Farroupilha.
- Feira Agropecuária do Cachoeira do Sul – FEAPEC – Evento anual do setor agropecuário, realizado no mês de outubro;
- FEIRA DO LIVRO – Evento anual de grande expressão cultural, realizado há 32 anos, no mês de outubro, sob a coordenação da Biblioteca Pública Municipal “Dr. João Minssen”. Atualmente, ocorre na Praça José Bonifácio.
- ROMARIA DIOCESANA - A Romaria Maria, Mãe do Redentor é realizada anualmente, no mês de outubro e atrai fiéis de toda a região de abrangência da Diocese e de diversos municípios do estado.
- FEGAES – Evento anual, o Festival Gaúcho Estadual Estudantil ocorre no Parque da FENARROZ, no mês de novembro, e tem como propósitos o fortalecimento cultural da classe estudantil e universitária gaúcha e a interação entre os estudantes, resgatando as verdadeiras tradições que simbolizam e caracterizam a cultura de nosso Estado.
- VIGÍLIA DO CANTO GAÚCHO – Evento anual da música gaúcha, realizado nos CTGs locais que abrange duas linhas musicais: a campeira e a de manifestação rio-grandense.

2.6. Polo universitário

Cachoeira do Sul transformou-se em importante polo universitário, contando com os câmpus da Universidade Luterana do Brasil – ULBRA, da Universidade Estadual do Rio Grande do Sul – UERGS e da Universidade Federal de Santa Maria – UFSM. Além desses, possui diversos polos de EAD, como os da Universidade Aberta do Brasil – UAB, UNINTER, UNOPAR, entre outras.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

2.7. Cachoeira do Sul em números do IBGE

POPULAÇÃO	
População estimada [2018]	82.547 pessoas
População no último censo [2010]	83.827 pessoas
Densidade demográfica [2010]	22,44 hab/km ²
TRABALHO E RENDIMENTO	
Salário médio mensal dos trabalhadores formais [2016]	2,2 salários mínimos
Pessoal ocupado [2016]	16.246 pessoas
População ocupada [2016]	19,0 %
Percentual da população com rendimento nominal mensal per capita de até 1/2 salário mínimo [2010]	31,2 %
EDUCAÇÃO	
Taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade [2010]	98,7 %
IDEB – Anos iniciais do ensino fundamental [2015]	5,3
IDEB – Anos finais do ensino fundamental [2015]	4,3
Matrículas no ensino fundamental [2017]	9.744 matrículas
Matrículas no ensino médio [2017]	2.366 matrículas
Docentes no ensino fundamental [2015]	708 docentes
Docentes no ensino médio [2017]	225 docentes
Número de estabelecimentos de ensino fundamental [2017]	48 escolas
Número de estabelecimentos de ensino médio [2017]	13 escolas
ECONOMIA	
PIB per capita [2015]	24.778,91 R\$
Percentual das receitas oriundas de fontes externas [2015]	73,7 %
Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) [2010]	0,742
Total de receitas realizadas [2017]	229.150,00 R\$ (×1000)
Total de despesas empenhadas [2017]	220.438,00 R\$ (×1000)
SAÚDE	
Mortalidade Infantil [2014]	8,21 óbitos por mil nascidos vivos
Internações por diarreia [2016]	1 internações por mil habitantes
Estabelecimentos de Saúde SUS [2009]	38 estabelecimentos
TERRITÓRIO E AMBIENTE	
Área da unidade territorial [2017]	3.735,164 km ²
Esgotamento sanitário adequado [2010]	35,8 %
Arborização de vias públicas [2010]	89,8 %
Urbanização de vias públicas [2010]	25,7 %

Referências Bibliográficas:

WIKIPÉDIA - https://pt.wikipedia.org/wiki/Cachoeira_do_Sul

Inventário Turístico de Cachoeira do Sul - www.cachoeiradosul.rs.gov.br/arquivos/03_inventario-turistico.pdf

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE - <https://www.ibge.gov.br/informacoes-por-cidade-e-estado?t=destaques&c=4303004>



3. Apresentação

3.1. A Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU

O Brasil instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU em 2012 através da Lei Federal nº 12.587. Esta Lei determina que os municípios com população acima de 20.000 habitantes elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana.

A PNMU tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

É no âmbito municipal que esta política deve ser prioritariamente tratada, uma vez que compete aos municípios o seu planejamento, execução e avaliação. O plano de mobilidade urbana surge então como o seu principal instrumento de efetivação.

Conforme o inciso II do Art. 4º da Lei Federal nº 12.587, mobilidade urbana é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.

Segundo os Art. 5º, 6º e 7º da referida Lei, a PNMU é fundamentada por princípios e orientada por diretrizes que objetivam:

- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e mobilidade;
- promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

São princípios da PNMU:

- Acessibilidade universal;
- desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- segurança nos deslocamentos das pessoas;
- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

São diretrizes da PNMU:

- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão de uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- integração entre os modos e serviços de transporte urbano;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

- mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- integração entre cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países e sobre a linha divisória internacional.

3.2. Base legal do Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul - PLANMOB

Fundamentado nos princípios e orientado nas diretrizes da PNMU, o PLANMOB de Cachoeira do Sul é um instrumento que conta com objetivos, metas e ações de curto, médio e longo prazos mirando um horizonte de desenvolvimento da cidade para os próximos 10 anos. Visando transpor vigenças de gestão pública, considerou-se que as ações de curto prazo serão realizadas em até três anos, as de médio prazo em até sete anos e as de longo prazo em até dez anos, a contar da data de entrada em vigor deste instrumento.

A Lei Municipal nº1983/83 instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU e a mesma sofreu alterações pontuais por leis municipais ao longo dos anos, sendo reconhecida hoje a necessidade de uma ampla reavaliação da política de desenvolvimento urbano do município, que se baseie nos princípios dispostos na Lei Federal nº10.257 (Estatuto da Cidade) e na PNMU.

O inventário da legislação existente e pertinente ao tema mobilidade urbana identificou os seguintes documentos:

Legislação Municipal

- Lei Municipal nº 212/1951 – Institui o código de posturas, revogado até o capítulo nº187 pela Lei Complementar nº001/2004, permanecendo em vigor o Título IV – Das Construções, que abrange os artigos nº188 a 317;
- Lei Municipal nº 2517/1992 – Dispõe sobre a obrigatoriedade de construção de muros, cercas e passeios, bem como limpeza de terrenos;
- Lei Municipal nº 3176/2000 – Cria a taxa de utilização da via pública ou passeio público, alterando a Lei Municipal nº 2769/94 e dá outras providências.
- Lei Municipal nº 3208/2000 – Dispõe sobre a eliminação de barreiras arquitetônicas em edificações e logradouros de uso público e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 3259/2001 – Dispõe sobre permissão de uso de passeio público fronteiriço a bares, confeitarias, restaurantes, lanchonetes e assemelhados para colocação de toldos, mesas e cadeiras e dá outras providências.
- Lei Municipal nº 3451/2003 – Dispõe sobre a instalação de rampas de acesso para deficientes físicos nos caixas eletrônicos das instituições bancárias no município de Cachoeira do Sul e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 3548/2004 – Cria o sistema de adoção de abrigos em parada de ônibus e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 3908/2009 – Dispõe sobre a reconstituição do piso das ruas, passeios e logradouros públicos que vierem a ser danificados em decorrência de obras, reformas ou manutenção de edificações e dá outras providências.
- Lei Municipal nº 4093/2011 – Autoriza a Realização de Convênios de Cooperação com o Estado do Rio Grande do Sul e com a Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul, a Celebração de Contrato de Programa com a Companhia Riograndense de Saneamento – CORSAN e dá outras providências;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

- Lei Municipal nº 4270/2013 - Dispõe sobre a obrigatoriedade de afixação de sinalização de solo especial para deficientes visuais, o “piso tátil direcional ou podo táteis” nas calçadas e praças da região central de Cachoeira do Sul e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 4490/2017 – Dispõe sobre o Plano Plurianual para o quadriênio 2018-2021 e dá outras providências;
- Lei Municipal nº 4566/2018 – Altera a Lei Municipal nº 3908/2009.
- Lei Municipal nº 4574/2018 – Dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2019.
- Lei Complementar nº 001/2004 – Dispõe sobre a política de posturas do município de Cachoeira do Sul e dá outras providências;
- Lei Complementar nº 003/2014 – Altera a Lei Complementar nº 001/2004 e dispõe sobre horários de carga e descarga nas ruas Saldanha Marinho, Sete de Setembro, Júlio de Castilhos, Andrade Neves, Avenida Brasil, Pinheiro Machado, Davi Barcelos e Conde de Porto Alegre;

Legislação Federal

- Decreto Federal nº 5.296/04 - Regulamenta a Lei Federal nº 10.048/00, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e a Lei Federal nº 10.098/00, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade;
- Decreto Federal nº 6.949/09 - Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência;
- Lei Federal nº 8.842/94 - Política Nacional do Idoso;
- Lei Federal nº 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro;
- Lei Federal nº 10.048/00 - Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e dá outras providências;
- Lei Federal nº 10.098/00 - Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade;
- Lei Federal nº 10.436/02 - Língua Brasileira de Sinais – Libras;
- Lei Federal nº 10.741/03 - Estatuto do Idoso;
- Lei Federal nº 13.146/15 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa Com Deficiência);
- Resolução nº 236/07 do Contran;
- Resolução nº 303/08 do Contran – Dispõe sobre as vagas de estacionamento de veículos destinadas exclusivamente a pessoas idosas;
- Resolução nº 304/08 do Contran – Dispõe sobre as vagas de estacionamento destinadas exclusivamente a veículos que transportem pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção.

3.3. O processo de elaboração do PLANMOB

A construção do Plano de Mobilidade de Cachoeira do Sul – PLANMOB nasceu da necessidade da Secretaria de Coordenação e Planejamento ter um instrumento de planejamento urbano voltado à gestão de obras e de recursos oriundos de programas específicos de mobilidade urbana. Por determinação do sr. Prefeito Municipal, foram designadas as arquitetas da Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento e da Secretaria Municipal de Obras para coordenação do processo de elaboração do plano, que teve início em 18 de junho de 2018.

A capacitação técnica para o processo iniciou com a busca de apoio do curso de Engenharia de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Maria - UFSM, com campus estabelecido na cidade. Esta cooperação técnica foi formalizada em reunião (figura 1) realizada em 23 de agosto de 2018, que contou com a presença do Prefeito Municipal em exercício do cargo, do Secretário Municipal de Coordenação e Planejamento, da Coordenadora de Projetos desta secretaria, das arquitetas da Prefeitura Municipal, dos professores do curso referido e do diretor do



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

campus universitário. Ato contínuo, o curso de Arquitetura e Urbanismo, da UFSM, aderiu ao processo.

Também foram buscados subsídios junto ao Ministério das Cidades, que disponibilizou o Programa de Apoio à Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana – Manual de Apoio a Municípios até 100 mil Habitantes, que constitui em uma metodologia simplificada para os municípios elaborarem os planos com seus técnicos.

Além da participação da UFSM, foi criado o Grupo de Trabalho PLANMOB, que contou com um representante de cada secretaria municipal, designados pelos seus titulares para serem os facilitadores na coleta de subsídios e os porta-vozes das demandas de cada pasta. As reuniões desse grupo ocorreram semanalmente, nas sextas-feiras, tendo por local a sala de reuniões da Secretaria Municipal da Fazenda (figura 2).

Considerando que a elaboração, validação e acompanhamento da implantação do PLANMOB geram demandas para os demais poderes constituídos, representantes do Legislativo e Judiciário, bem como do Ministério Público Estadual foram convidados para reunião de apresentação do Plano de Trabalho, programada para o dia 5 setembro de 2018.

O marco do início da participação popular no processo aconteceu em encontro realizado na sede do Sindicato dos Professores Municipais - SIPROM, em 12 de setembro de 2018. Foram convidados representantes dos poderes constituídos e da sociedade organizada, de forma que se tornassem mobilizadores para a participação efetiva dos membros de suas entidades na construção do plano. De cerca de 190 entidades convidadas, 66 se fizeram representadas (figura 3). Na ocasião, a Professora Dra. Brenda Medeiros Pereira, do curso de Engenharia de Transportes e Logística da UFSM falou sobre mobilidade urbana (figura 4) e, na sequência, foi lançado e distribuído o questionário que auxiliou no diagnóstico de mobilidade urbana. Versão para preenchimento online foi disponibilizada em blog (figura 5), criado para ser, juntamente com e-mail específico, canal de divulgação das etapas do trabalho e de participação popular. O link do blog foi disponibilizado no site da Prefeitura Municipal.

planmobicachoeira@gmail.com
<http://planmobicachoeiradosul.blogspot.com/>

O encontro sobre mobilidade urbana suscitou o debate e, ou a pedido de algumas entidades ou por necessidade de complementação de informações, as coordenadoras do grupo PLANMOB participaram de/ou promoveram os seguintes encontros:

- 27/09/2018 – reunião com as diretorias da Associação dos Bairros Alto do Amorim, Augusta e Mauá, para esclarecimentos de dúvidas sobre o preenchimento dos questionários (figura 6);
- 1/10/2018 – reunião com o presidente do Conselho Municipal de Trânsito - COMTRAM, solicitada pelas coordenadoras, para coleta de dados e informações pertinentes à atuação do conselho;
- 2/10/2018 - reunião no Ministério Público com as presenças do representante da Câmara de Vereadores, Vereador Nelson Azevedo, da Promotora de Justiça, Dra. Débora Jaeger Becker e de integrantes do grupo PLANMOB, ocasião em que a Promotora auxiliou na formatação da 1ª audiência pública;
- 10/10/2018 – reunião com a diretoria do SINDILOJAS para esclarecimento de dúvidas da entidade (figura 7).

Para a elaboração do diagnóstico de mobilidade urbana, o grupo de trabalho da Prefeitura Municipal percorreu os bairros e principais vias da cidade, no dia 28 de setembro de 2018, objetivando não só a coleta de informações e dados, mas também a construção de um diagnóstico plural, baseado, também, nas percepções individuais (figura 8).



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

No dia 24 de outubro de 2018 foi realizada a primeira audiência pública do PLANMOB. O evento aconteceu na Sociedade União Cachoeirense - SUC, com o apoio da UFSM, do Ministério Público e da Câmara Municipal de Vereadores e contou com a presença de cerca de 80 pessoas. Na ocasião foi apresentado o Diagnóstico de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul, construído a partir do resultado dos questionários (322 respostas), levantamentos “in loco” e de dados compartilhados pelas secretarias municipais e por outras entidades atuantes na comunidade. Para estimular a participação de todos, a UFSM coordenou uma dinâmica por meio da colocação de dois painéis: “EU NÃO QUERO NA MOBILIDADE DE CACHOEIRA DO SUL” e “A MOBILIDADE DOS SONHOS PARA CACHOEIRA DO SUL” para que os participantes que não quisessem se manifestar oralmente, pudessem afixar papéis com suas opiniões (figuras 9,10,11,12 e 13).

Na audiência pública, os grupos organizados de ciclistas fizeram vários questionamentos pertinentes ao tema, em especial à implantação de ciclovias. Para o debate de ideias e esclarecimento de dúvidas, foi realizada reunião temática no dia 9 de novembro, tendo por local o Museu Municipal Dr. Edyr Lima (figura 14).



Figura 1: Reunião no Gabinete do Prefeito Municipal - 23/08/2018



Figura 2: Reunião do Grupo de Trabalho PLANMOB



Figura 3: Encontro sobre Mobilidade Urbana - 12/09/2018



Figura 4: Professora Dra. Brenda Medeiros Pereira



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 5: Blog do PLANMOB



Figura 6: Reunião com diretoria da Associação dos Bairros Alto do Amorim, Mauá e Augusta-27/09/2018



Figura 7: Reunião no SINDILOJAS – 10/10/2018



Figura 8: Grupo de Trabalho percorrendo os bairros – 28/09/2018



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 9: Folder distribuído em estabelecimentos da cidade para divulgação da 1ª Audiência Pública, criado por Adroaldo Borba da Silva – Desenhista da Secretaria Municipal de Agricultura e Pecuária



Figura 10: 1ª Audiência Pública - 24/10/2018 - Apresentação do Diagnóstico



Figura 11: 1ª Audiência Pública - 24/10/2018 - Apresentação do Diagnóstico



Figura 12: 1ª Audiência Pública - 24/10/2018 - Apresentação do Diagnóstico



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 13: 1ª Audiência Pública - 24/10/2018 -
Apresentação do Diagnóstico



Figura 14: Reunião com representantes de grupos de
ciclistas – 9/11/2018

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, ainda que a partir da metodologia simplificada, deve contemplar o Art. 24 da Lei Federal nº 12.587/12, abordando os seguintes aspectos:

- Os serviços de transporte público coletivo;
- a circulação viária;
- as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- os polos geradores de viagens;
- as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
- a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana, em prazo não superior a 10 (dez) anos.

À luz dos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e a partir do diagnóstico apresentado na primeira audiência pública, as equipes técnicas da Prefeitura Municipal e da UFSM iniciaram a formatação do PLANMOB (figuras 15 e 16), definindo os objetivos, metas e ações para os diferentes itens a serem abordados. O andamento deste processo gerou nova demanda por debate com a sociedade organizada acerca das proposições em definição e, para atende-la, no dia 13 de novembro de 2018 foi realizado workshop tendo por local o Museu Municipal Dr. Edyr Lima, para o qual foram convidados representantes da sociedade com atuação em áreas afins aos temas contemplados no Plano de Mobilidade (figura 17).

A estrutura final do PLANMOB, traduzida neste documento, foi elaborada em oficina realizada na Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana – SEMOB, do Ministério das Cidades, nos dias 4 e 5 de dezembro de 2018, da qual participaram as arquitetas da Prefeitura Municipal, sob a coordenação e orientação técnica de Martha Martorelli, Gerente de Planejamento do Departamento de Planejamento e Informações e de Aguiar Gonzaga Vieira da Costa, Analista de Infraestrutura da SEMOB. Essas oficinas são parte da política do Ministério das Cidades de apoio e incentivo à elaboração dos planos de mobilidade urbana pelos próprios técnicos dos municípios de até 100 mil habitantes (figuras 18 e 19).



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 15: Oficina de elaboração do PLANMOB



Figura 16: Oficina de elaboração do PLANMOB



Figura 17: Workshop sobre Mobilidade Urbana - 13/11/2018



Figura 18: Oficina de finalização do PLANMOB no Ministério das Cidades - 4 e 5/12/2018



Figura 19: Oficina de finalização do PLANMOB no Ministério das Cidades - 4 e 5/12/18

O plano de trabalho para elaboração do PLANMOB teve por princípio a efetiva participação social no processo, como forma de identificar conflitos e definir prioridades para que o produto atenda de fato às demandas de interesse público. Da mesma forma, a participação da sociedade legitima o plano e fiscaliza a sua condução pelo poder público. Para que essa participação se desse de forma efetiva e eficaz, foi de fundamental importância a disponibilização, pelos meios de comunicação locais, de canais de divulgação do PLANMOB, de chamamento às atividades e de incentivo à participação popular.

Foram 4 participações em programas de rádio locais, sendo duas no programa “Pauta Positiva” de Ana Pozzobon (Rádio Fan Mais 99.1FM), uma no programa de Carlos Simonetti (Rádio Fandango 102.5FM) e outra participação ao vivo na página do Facebook da GVC.fm. Também foram diversas reportagens em jornais locais – Jornal do Povo, A Notícia e O Correio - e na TV NTSUL (figuras 20 a 34).



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figuras 20 e 21: Debate no programa "Pauta Positiva" da Rádio Fan Mais 99.1FM

Figura 22: Participação em "live" da GVC.fm



NOTA DE CORRIGIR, DECORRER DIGITAL • NOTÍCIAS • GERAL • PLANO DE MOBILIDADE URBANA UFSM E PREFEITURA

Plano de Mobilidade Urbana une UFSM e Prefeitura de Cachoeira do Sul

SEXTA-FEIRA, 24 DE AGOSTO DE 2018 ÀS 17:32 POR CACAU MORAES (cacau@grupofandango.com.br)

[Compartilhar](#)



A equipe da Secretaria de Planejamento que está atuando na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul com apoio dos cursos de Engenharia de Transportes e Logísticas e Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira, apresentaram nesta sexta-feira (24) o andamento do projeto. O trabalho é desenvolvido há dois meses e a meta é complementá-lo até abril de 2019.

Atuam na execução do documento as arquitetas Cristine Coelho e Márcia Heck, com auxílio da professora Brenda Pereira e professor Alejandro Ruiz Padillo, da Universidade. O acompanhamento é do Ministério das Cidades. .

Apesar do trabalho ser da Secretaria de Planejamento, a arquiteta Márcia, que atua na Secretaria de Obras, a pedido da Central de Projetos, foi cedida uma vez na semana a trabalhar com a arquiteta Cristine para a elaboração do estudo do Plano.

ATENÇÃO

A elaboração do Plano é uma necessidade, pois a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Muitos municípios contratam empresas para elaboração do plano. A Prefeitura de Cachoeira do Sul optou pela elaboração da proposta com sua própria equipe, com a colaboração da UFSM e o acompanhamento do Ministério das Cidades.

IMPORTANTE

De acordo com a professora Brenda Pereira, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída em 2012, deu prazo para que os municípios tivessem o seu Plano de Mobilidade até 2015, prazo que foi prorrogado para 2019. "Vimos que muitas cidades crescem de forma orgânica. E isso é errado. É preciso traçar um rumo para este crescimento", explica.

Um dos exemplos citados pela professora, é a chegada da UFSM ao Passo D'Areia. Ela alerta que é preciso avaliar vários pontos, para que o desenvolvimento da região não se transforme em algo desordenado.

"Estamos em um momento interessante de desenvolvimento daquela área. Temos cerca de mil pessoas entre alunos, professores e funcionários que frequentam a universidade", afirma. Ela acrescenta que hoje, muitos deles se deslocam a pé. "No entanto, lá será diferente. Como irão? Muitos são jovens universitários que não têm carro. Eles irão de transporte coletivo, de moto, de bicicleta? Como tornar este trânsito seguro? São questões que precisam ser levadas em conta neste Plano de Mobilidade", salienta.

RECURSOS FEDERAIS

As arquitetas Cristine e Márcia ressaltam que ter um Plano de Mobilidade é uma das exigências, para que o município se cadastre para receber recursos federais a partir de abril de 2019. As profissionais ressaltam ainda que o Plano é uma construção coletiva e será necessário em breve ouvir os representantes do Executivo, Legislativo, Judiciário e população para que apresentem suas sugestões. "O Plano trará uma visão geral sobre a mobilidade urbana mas também de forma setorial: transporte coletivo, ciclistas, pedestres, entre outros", sintetiza Cristine. O cronograma para as reuniões está montado e iniciam já na próxima semana.

O professor Alejandro acrescenta que Cachoeira do Sul tem o tamanho certo para um bom planejamento urbano. "Ainda dá tempo de fazer um bom trabalho. Ainda não temos um crescimento descontrolado. O que está sendo feito agora é um legado que esta gestão está deixando para as seguintes", observou o coordenador do Laboratório de Mobilidade e Logística da UFSM/Cachoeira.

Fonte: Assessoria de Imprensa da Prefeitura

TAG: Plano, mobilidade, urbana, UFSM, Prefeitura

Figura 23: O Correio Digital - "Plano de mobilidade une UFSM e Prefeitura de Cachoeira do Sul" por Cacau Moraes, 24/08/2018

2 Segunda-feira, 27 de agosto de 2018

JP

Jornal do Povo

5M

Mobilidade urbana a caminho

A Secretaria Municipal de Planejamento está elaborando há dois meses o Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul com apoio dos cursos de Engenharia de Transportes e Logística e de Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira. A meta é complementá-lo até abril de 2019. Participam do trabalho as arquitetas Cristine Coelho e Márcia Heck, com auxílio da professora Brenda Pereira e do professor Alejandro Ruiz Padillo, da UFSM, e acompanhamento do Ministério das Cidades. O plano foca na facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Muitos municípios contrataram empresas para a elaboração do plano, mas Cachoeira optou por aproveitar a presença da UFSM no município.

A propósito

Ter um plano de mobilidade é uma das exigências para que o Município se cadastre para receber recursos federais a partir de abril de 2019. Em breve serão ouvidos outros setores, como Câmara, Poder Judiciário e sociedade organizada. Entram no plano transporte coletivo, ciclistas e pedestres.

GVC
grupo veicularcachoeira

Associado à
AD ASSOCIAÇÃO
dos MÍDIAS
do RS

SOCIEDADE
INTERAMERICANA
DE PRENSA

ANJ ASSOCIAÇÃO
NACIONAL
DE JORNALISMO
ESPORTIVO

Ouro no PQGP

Filiado ao
Instituto
Verificador de
Comunicação
IVC

Sucursais em Porto Alegre:
GRUPO DE DIÁRIOS

Tempo

HOME

Figura 24: Jornal do Povo – "Mobilidade Urbana a Caminho", 27/08/2018



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

EDIÇÃO IMPRESSA | Notícias > Geral > SUGESTÕES DE DESENVOLVIMENTO 11/09/2018 - 00h00

Cacisc atualiza o “Cachoeira que queremos”

A Câmara de Agronegócio, Comércio, Indústria e Serviços de Cachoeira do Sul (Cacisc) e as entidades empresariais parceiras estão finalizando a atualização do documento “A Cachoeira que queremos 2013-2018”, que é uma lista de sugestões de propostas voltadas para o desenvolvimento regional. O presidente da Cacisc, Fábio Renato da Silva, está fazendo os ajustes finais com os dirigentes das entidades setoriais e, assim que estiver finalizado, o documento será entregue para a sociedade, para servir de baltizador de ações integradas para os mais diversos setores e segmentos.

Entre algumas das novidades incluídas na atualização deste ano, está pedido para construção os acostamentos e melhorias no trecho da rodovia VRS 809, entre a BR 153 e o Aeródromo Nero Moura, contemplando também o futuro campus da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). As duplicações das rodovias ERS 287 e a BR 290 permanecem entre as ações listadas e ganham relevâncias com as mobilizações estaduais pelas obras.

PLANO DIRETOR

A necessidade de atualização do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Cachoeira do Sul e elaboração do Plano de Mobilidade Urbana também ganham destaque no documento, e estão entre as principais demandas para curto e médio prazos da sociedade.

Com relação à administração pública, as lideranças empresariais entendem que deve ser aprimorado o modelo de gestão. O documento na íntegra, em versão digital, será disponibilizado para toda a sociedade. A previsão é de que a atualização da carta seja concluída ainda em setembro.

Figura 25: Jornal do Povo - “Cacisc atualiza o “Cachoeira que queremos”, 11/09/2018

Plano de mobilidade urbana é apresentado no Siprom



A equipe da Secretaria de Planejamento está atuando há três meses na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul, com apoio dos cursos de Engenharia de Transportes e Logísticas e Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira. A meta é complementá-lo até abril de 2019.

A proposta foi apresentada na manhã desta quarta, 12, pelo Curso de Transporte e Logística da UFSM/ Campus Cachoeira do Sul, com a presença das principais lideranças e entidades da cidade.

Importante >> Então atuando na execução do documento e as arquitetas Cristine Coelho e Márcia Heck, com auxílio da professora Brenda Pereira e professor Alejandro Ruiz Padillo, da UFSM, e o acompanhamento do Ministério das Cidades, que já vem dialogando com as profissionais.

O objetivo do projeto é melhorar o fluxo urbano da cidade, visando dar andamento ao desenvolvimento e ao crescimento urbano. Com um plano já estabelecido, junto ao governo federal, o Município receberá recursos para obras de infraestruturas.

[Acesse a matéria completa no Jornal do Povo](#)

Figura 26: A Notícia - “Plano de mobilidade urbana é apresentado no Siprom” - por Magaiver Dias, 12/09/2018



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Correio

Encontro debate Mobilidade Urbana em Cachoeira do Sul

QUARTA-FEIRA, 12 DE SETEMBRO DE 2018 AS 11:23 POR JOSÉ RENATO RIBEIRO (jrr.correio@gmail.com)

Compartilhar



A sede do Sindicato dos Professores Municipais (Siprom) sediou na manhã desta quarta-feira (12), o encontro sobre o Plano de Mobilidade Urbana (Plamob) de Cachoeira do Sul. A atividade envolveu a Prefeitura e os cursos de Engenharia de Transporte e Logística e Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira.

Na execução da proposta, atuaram as arquitetas Cristine Coelho e Márcia Heck, da Prefeitura, com auxílio dos professores Brenda Pereira e Alejandro Ruiz Padillo da universidade com o acompanhamento do Ministério das Cidades. O objetivo do plano é qualificar os deslocamentos de pessoas e cargas no meio urbano.

O trabalho é desenvolvido por dois meses e a meta é complementá-lo até abril de 2019. A elaboração é uma necessidade, pois a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano.

A Prefeitura de Cachoeira do Sul optou pela elaboração da proposta com sua própria equipe com a colaboração da UFSM.

De acordo com a professora Brenda, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída em 2012, determinou que os municípios tivessem o seu Plano de Mobilidade Urbana até 2015, prazo que foi prorrogado para 2019. "Vimos que muitas cidades crescem de forma orgânica. E isso é errado. É preciso traçar um rumo para este crescimento", afirmou.



TAG: Mobilidade Urbana, Cachoeira do Sul

Figura 27: O Correio Digital - "Encontro debate Mobilidade Urbana em Cachoeira do Sul" por José Renato Ribeiro, 12/09/2018

EDIÇÃO IMPRESSA | Notícias > Geral > PLANO PRONTO 15/09/2018 - 00h00 por PATRÍCIA LOSS

Sem estresse para ir e vir

Prefeitura tem até abril de 2019 para definir sua mobilidade urbana

Ciclovias, asfaltamento, sinalizações, faixas de pedestre, calçadas pavimentadas... Com a proposta de reduzir o tempo e oferecer mais segurança à comunidade na execução do seu direito universal de ir e vir, a Prefeitura está elaborando o Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul. Desenvolvido com apoio técnico de professores dos cursos de Engenharia de Transporte e Logística e de Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira, o trabalho resultará em um conjunto de medidas para facilitar o deslocamento no município, seja a pé, de bicicleta ou em qualquer tipo de veículo, de carro a ônibus do transporte coletivo urbano.



Secretário Lara no encontro: explicações sobre o funcionamento do projeto / PATRÍCIA LOSS

Coordenador da equipe encarregada pela plana, o secretário municipal de Governo e chefe do Setor Municipal de Trânsito, Luciano Lara, ressalta que a Prefeitura tem somente até abril de 2019 para estar com o trabalho concluído, sob pena de bloqueio de repasses de recursos federais para investimentos em qualquer ação envolvendo mobilidade urbana. "Além do prazo estabelecido pelo governo federal, temos pressa na elaboração do plano porque é interesse do Município facilitar os deslocamentos de pessoas e de cargas no espaço urbano", frisa Lara. A Prefeitura, para economizar, optou por usar sua própria mão de obra para a execução do trabalho em vez de contratar empresa para a elaboração.

40 ENTIDADES

Para dar início à etapa de ouvir a comunidade sobre mobilidade urbana, a Prefeitura reuniu representantes de pelo menos 40 entidades para um encontro em que Lara explanou sobre o plano. Uma das professoras da UFSM que está auxiliando no trabalho, Brenda Pereira ressalta que "é preciso avivar uma série de fatores para o desenvolvimento ordenado de uma cidade". Citando o exemplo da comunidade de Passo da Areia, onde está sendo construído o novo campus da UFSM/Cachoeira, ela observa que serão cerca de mil pessoas frequentando a universidade.

"Hoje, muitas delas se deslocam a pé. No entanto, lá, por ser uma área rural, será diferente. Como eles irão? Muitos são jovens universitários que não têm carro. Eles irão de transporte coletivo, de moto, de bicicleta? Como tomar este trânsito seguro? São questões que precisam ser levadas em conta no plano de mobilidade", exemplifica.

Comunidade é chamada

A comunidade está sendo chamada a participar das discussões do Plano de Mobilidade Urbana por meio do preenchimento de um questionário on-line disponibilizado no site da Prefeitura, o www.cachoeiradosul.rs.gov.br (aba links úteis e depois item mobilidade urbana). Além de responder a questões envolvendo calçadas, ciclovias, pavimentação, iluminação pública e segurança no trânsito e nas ruas, os participantes podem dar sugestões de ações a serem previstas no documento. "Tudo será avaliado e o que for viável será incluído no plano", antecipa Lara. Para os representantes das entidades que foram à reunião o questionário foi entregue impresso. Na internet o formulário deve ser preenchido até 28 de setembro.

"Dá tempo para um bom trabalho"

Chefe do Laboratório de Mobilidade e Logística da UFSM/Cachoeira, o professor Alejandro Padillo frisa que "ainda dá tempo de fazer um bom trabalho, pois não temos um crescimento descontrolado". Para ele, "o que está sendo feito agora é um legado que a gestão municipal está deixando para as seguintes". O vice-prefeito e secretário municipal de Obras, Cleber Cardoso, reforça que o plano norteará o crescimento da cidade.

"Por muitos anos se pensou em crescimento apenas para zona norte da cidade. Hoje temos crescimento para todos os lados e precisamos de um documento que nos direcione para as melhores decisões. Isso não é um projeto para esta gestão. É um plano de longo prazo para beneficiar a comunidade, principalmente no futuro", reforça.

>> QUEM É QUEM

O grupo de trabalho do Plano de Mobilidade Urbana

PREFEITURA

* Luciano Lara, secretário municipal de Governo e chefe de Trânsito
* Rosimeri Areal, da Secretaria Municipal de Planejamento
* Cristine Coelho, arquiteta
* Márcia Heck, arquiteta

UFSM/CACHOEIRA

* Brenda Pereira, professora
* Alejandro Padillo, coordenador do Laboratório de Mobilidade e Logística

UMA PERGUNTA

Na prática, como o Plano de Mobilidade Urbana vai interferir no cotidiano da comunidade cachoeirense?

"O plano dará as diretrizes a longo prazo para as questões ligadas à mobilidade em Cachoeira. É como se hoje pudéssemos fechar nossos olhos e pensar na cidade que gostaríamos de ter no futuro. Cada um quer a sua Cachoeira e o plano de mobilidade é a forma de encontrarmos um denominador comum. No Plano de Mobilidade Urbana avaliaremos nossas prioridades, sempre valorizando mais o transporte não motorizado sobre o motorizado e o coletivo sobre o individual", responde a professora Brenda Pereira, da UFSM/Cachoeira. Ela é doutora em Engenharia de Produção com ênfase em Sistema de Transporte.

Figura 28: Jornal do Povo - "Sem estresse para ir e vir" por Patrícia Loss, 15/09/2018



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Notícias > Cidade > Planejamento urbano 23/10/2018 - 15h54 por Vinícius Severo

Audiência pública apresenta diagnóstico para plano de mobilidade urbana

Apresentação precede a formatação do plano de mobilidade, exigência federal com prazo até abril do ano que vem

A Prefeitura de Cachoeira do Sul apresentará nesta quarta-feira, a partir das 18h30min, o diagnóstico da mobilidade urbana do município, em audiência pública, na Sociedade União Cachoeirense (SUC). A apresentação é organizada em uma parceria da Secretaria Municipal de Planejamento e cursos de Engenharia de Logística e Transportes e Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira.

Este diagnóstico é uma das bases para elaboração do plano de mobilidade urbana, documento que define diretrizes gerais relativas ao tema e que precisa ser aprovado até abril do ano que vem, sob pena de o Município perder recursos federais.

QUESTIONÁRIO

Para elaboração deste material, técnicos da Prefeitura e da universidade fizeram reuniões discutindo o assunto com os cachoeirenses e também criaram um questionário online, cujas respostas devem apresentar situações ligadas às formas como os cidadãos se deslocam em Cachoeira.

Figura 29: Jornal do Povo - "Audiência pública apresenta diagnóstico para plano de mobilidade urbana" por Vinícius Severo, 23/10/2018

• TO

EDIÇÃO IMPRESSA Notícias > Geral > SUC, 18h30MIN 24/10/2018 - 00h00 por Vinícius Severo

Relatório da mobilidade urbana é hoje

Parceria com a UFSM

• TO

A Prefeitura apresenta hoje, a partir das 18h30min, o diagnóstico da mobilidade urbana do município, em audiência pública na Sociedade União Cachoeirense (SUC). A apresentação é organizada em uma parceria da Secretaria Municipal de Planejamento e cursos de Engenharia de Transportes e Logística e Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira.

Este diagnóstico é uma das bases para elaboração do plano de mobilidade urbana, documento que define diretrizes gerais relativas ao tema e que precisa ser aprovado até abril do ano que vem, sob pena de o Município perder recursos federais. Para elaboração deste material, técnicos da Prefeitura e da universidade fizeram reuniões discutindo o assunto com os cachoeirenses e também criaram um questionário on-line, cujas respostas devem apresentar situações ligadas às formas como os cidadãos se deslocam em Cachoeira.

CARROS DEMAIS

Entre sintomas conhecidos da cidade relacionados à mobilidade, estão a superpopulação de veículos, que acaba sobrepondo os meios de transporte individuais ao transporte público, bem como a ausência de cicloviás, além da falta de acessibilidade nas calçadas para cidadãos com mobilidade reduzida, por exemplo.

>> IMPORTANTE

Para elaborar o plano de mobilidade, a Prefeitura utilizará uma metodologia definida pelo Ministério das Cidades. A previsão de conclusão do trabalho é até o final de março, projeta a arquiteta Cristine Coelho, ligada à pasta de Planejamento.

Figura 30: Jornal do Povo - "Relatório da Mobilidade Urbana é hoje" por Vinícius Severo, 24/10/2018



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Comunidade debate o Plano de Mobilidade Urbana



Audiência Pública apresentou os resultados da pesquisa aplicada junto à população, sobre o deslocamento no Município

Participaram nesta quarta-feira, 24, na Sociedade União Cachoeirense (SUC), cerca de 50 pessoas da 1ª audiência pública para abordar o Plano de Mobilidade Urbana (Planurb) de Cachoeira do Sul. Este foi o primeiro debate aberto sobre o plano, onde a comunidade pode ouvir o que já foi apurado até agora e também dar suas sugestões.

O trabalho foi organizado pela Secretaria Municipal de Planejamento em parceria com os cursos de Engenharia de Transportes e Logística e Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira. Há vários meses, a equipe vem desenvolvendo um diagnóstico para poder elaborar o Plano de Mobilidade, que tem prazo até abril de 2019 para ser concluído.

Durante a audiência pública, foi apresentado umapanhado geral dos dados levantados com o questionário online lançado há cerca de um mês, que apresenta as formas como os cidadãos se deslocam em Cachoeira do Sul.

Entre as informações levantadas com o questionário preenchido por 322 pessoas está que 78,6% delas não utilizam o transporte público e o principal motivo alegado por 50,2% das pessoas é a preferência pelo veículo próprio, seguido por 30,4% que afirma que o itinerário dos ônibus não suprem suas necessidades.

"Uma das diretrizes do Plano de Mobilidade é a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público sobre o individual motorizado", explicaram a arquiteta Cristine Coelho e a engenheira Marcia Heck.

Falta de acessibilidade

Entre as pessoas que se deslocam a pé, 48,8% delas reclamam da má conservação das calçadas. Entre os que optam pela bicicleta, 90% se queixa dos conflitos com os carros. Entre as pessoas com deficiências e restrição de mobilidade, os desafios apontados foi construção de rampas de acessibilidade de acordo com as normas, a democratização do uso das vagas reservadas e a eliminação de obstáculos e barreiras.

Logística e Arquitetura e Urbanismo da UFSM/Cachoeira. Há vários meses, a equipe vem desenvolvendo um diagnóstico para poder elaborar o Plano de Mobilidade, que tem prazo até abril de 2019 para ser concluído.

Durante a audiência pública, foi apresentado umapanhado geral dos dados levantados com o questionário online lançado há cerca de um mês, que apresenta as formas como os cidadãos se deslocam em Cachoeira do Sul.

Entre as informações levantadas com o questionário preenchido por 322 pessoas está que 78,6% delas não utilizam o transporte público e o principal motivo alegado por 50,2% das pessoas é a preferência pelo veículo próprio, seguido por 30,4% que afirma que o itinerário dos ônibus não suprem suas necessidades.

"Uma das diretrizes do Plano de Mobilidade é a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público sobre o individual motorizado", explicaram a arquiteta Cristine Coelho e a engenheira Marcia Heck.

Falta de acessibilidade

Entre as pessoas que se deslocam a pé, 48,8% delas reclamam da má conservação das calçadas. Entre os que optam pela bicicleta, 90% se queixa dos conflitos com os carros. Entre as pessoas com deficiências e restrição de mobilidade, os desafios apontados foi construção de rampas de acessibilidade de acordo com as normas, a democratização do uso das vagas reservadas e a eliminação de obstáculos e barreiras.

Agora, a equipe segue seu estudo, usando as respostas obtidas com os questionários e as sugestões recebidas durante a audiência pública, como mais atenção ao campus da UFSM/Cachoeira, construção de ciclovias, atenção à sinalização de trânsito, segurança viária, entre outras. Uma nova audiência pública deve acontecer até o final deste ano.

Figura 31: A Notícia - "Comunidade debate o plano de mobilidade urbana" por repórter AN, 27/10/2018



NAVIGAÇÃO: CORREIO DIGITAL • NOTÍCIAS • CELAL • MOBILIDADE URBANA EM DEBATE NA 99.1 FM MAIS NESTA SEGUNDA

Mobilidade Urbana em debate na 99.1 Mais nesta segunda-feira

DOMINGO, 28 DE OUTUBRO DE 2018 ÀS 16:26 POR CACAU MORAES (cacau@grupofandango.com.br)



Compartilhar



O programa Pauta Positiva da 99.1 Mais FM, a partir das 11h, nesta segunda-feira (29) vai tratar sobre a Mobilidade Urbana, que foi tema de uma audiência pública na quarta-feira (24), na Sociedade União Cachoeirense (SUC).

Participarão, sob a mediação da jornalista Ana Pozzobon, a coordenadora da Secretaria de Planejamento da Prefeitura, Rosimeri Arreal, uma professora da UFSM, uma arquiteta da Prefeitura e Valdir Souza, pela Transportes Nossa Senhora das Graças (TNSG).

Mobilidade urbana é a forma e os meios utilizados pela população para se deslocar dentro do espaço urbano.

Para avaliar a mobilidade urbana é preciso levar em conta fatores como:

- a organização do território;
- fluxo de transporte de pessoas e mercadorias;
- os meios de transportes utilizados.

Figura 32: O Correio Digital – “Mobilidade Urbana em debate na 99.1 Mais nesta segunda-feira” por Cacau Moraes, 28/10/2018



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 33: Jornal do Povo - "Como andar por Cachoeira?" por Vinícius Severo, 30/10/2018



Figura 34: O Correio digital - "Mobilidade urbana?" por José Renato Ribeiro, 31/10/2018

Referências Bibliográficas:

- Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana / Ministério das Cidades - Caderno de Referência Para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana / Ministério das Cidades – Manual de Apoio A Municípios Até 100 Mil Habitantes.

3.4. Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul

O Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul - PLANMOB foi construído com base nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, com ênfase para a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Neste sentido, o questionário sobre Mobilidade Urbana buscou quantificar as formas de deslocamento e identificar os conflitos existentes, para que sejam propostas as ações necessárias ao cumprimento dessa diretriz.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

As respostas dadas evidenciam a dissonância da realidade de mobilidade de Cachoeira do Sul com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e demonstram a necessidade de ações para a redução de conflitos. Elas apontam que 75,5% dos consultados se deslocam em veículo motorizado próprio (figura 35), 78,6% não utilizam transporte público coletivo (figura 36) e 81,4% não se deslocam de bicicletas (figura 37). As pessoas consultadas indicaram a existência de conflitos nos deslocamentos individuais, como demonstram as figuras 38 a 41 e que, mesmo que esses sejam sanados e as deficiências de infraestrutura de mobilidade suprimidas, 46,9% dos consultados não se deslocariam a pé (figura 42). Dessa análise, pode-se concluir que se essas ações não vierem acompanhadas de uma política de conscientização para a necessidade de mudança de paradigmas, a diretriz proposta com ênfase não será atingida.

Qual veículo mais utiliza?
322 respostas

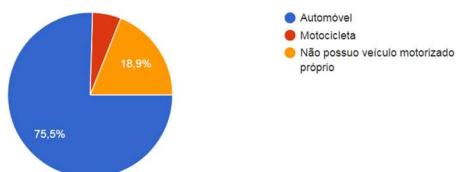


Figura 35

Você utiliza transporte coletivo?
322 respostas

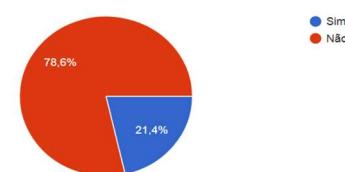


Figura 36

Você se desloca de bicicleta?

322 respostas

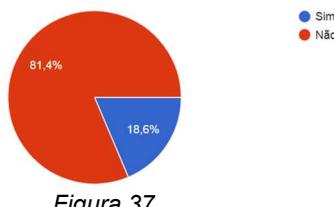


Figura 37



Figura 38: Respostas à pergunta "por que você não se desloca de bicicleta?"

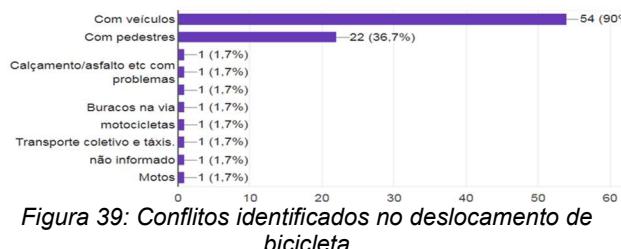


Figura 39: Conflitos identificados no deslocamento de bicicleta

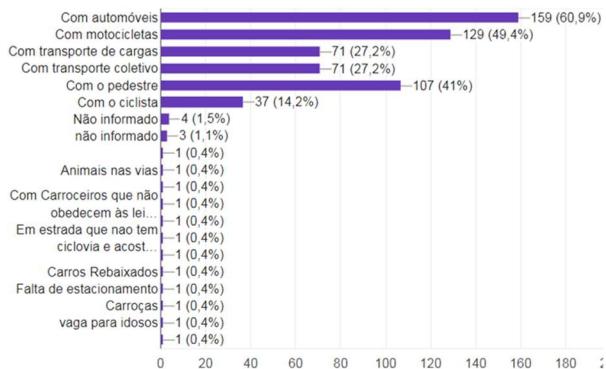
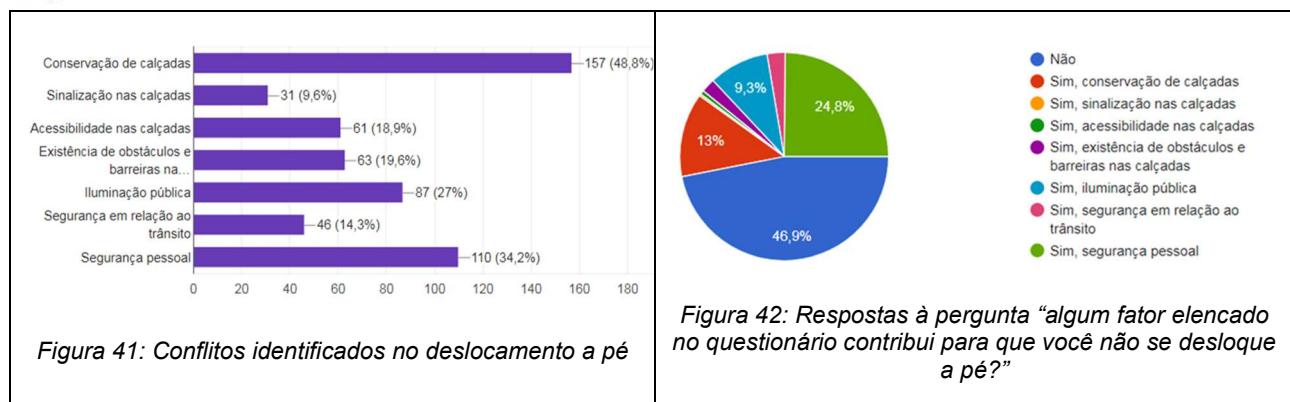


Figura 40: Conflitos identificados no deslocamento com veículo motorizado próprio

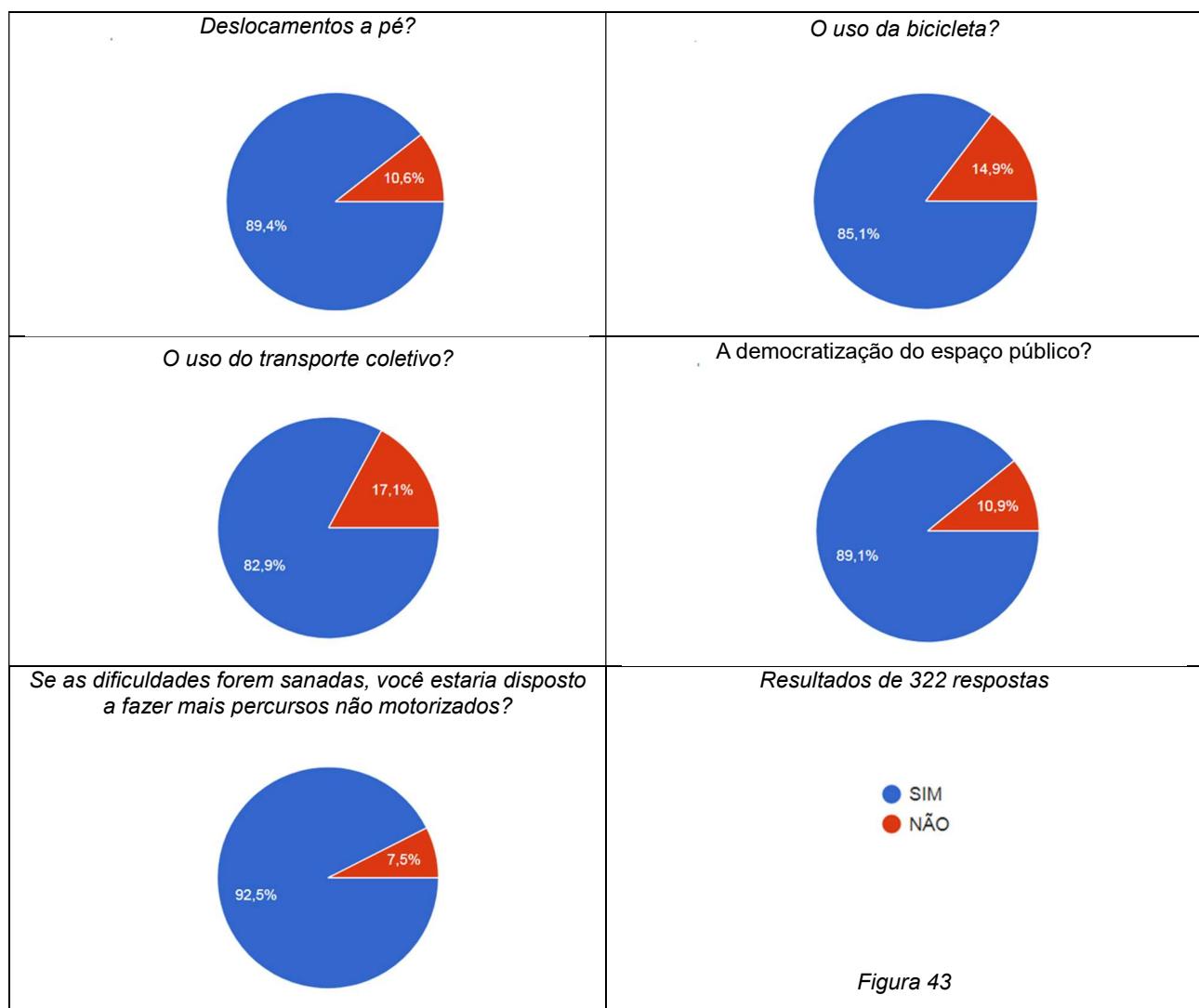


ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Apesar desse cenário, e considerando que o tema mobilidade urbana ainda não está incorporado ao debate da comunidade, esta se mostra comprometida em apoiar políticas públicas que levem ao alcance dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, o que é evidenciado nas respostas à última pergunta do questionário (figura 43):

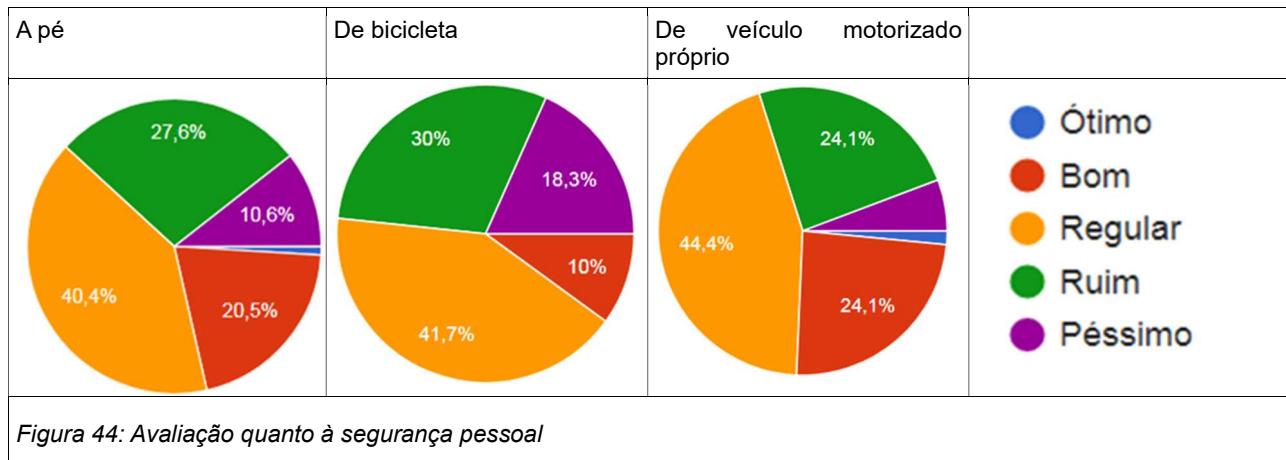
Para termos uma cidade sustentável onde a qualidade de vida seja um objetivo, os deslocamentos aconteçam de forma organizada e eficaz, os espaços cumpram sua função e sejam democraticamente acessíveis, você é a favor de políticas públicas que incentivem:





ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Paralelamente à execução de políticas voltadas à mudança de paradigmas, é necessária a articulação junto aos órgãos competentes para o incremento das políticas públicas de redução da criminalidade, visto que a falta de segurança pessoal é apontada em todas as formas de deslocamentos, especialmente nos deslocamentos a pé ou de bicicleta, como fica evidenciado na figura 44.



4. Serviço de Transporte Público Coletivo

Em 2014, o município de Cachoeira do Sul realizou licitação visando a contratação de empresa para a elaboração do Plano Diretor de Transporte Coletivo de Cachoeira do Sul - PDT, que resultou no contrato 258/2014, de 30 de outubro de 2014, firmado com a empresa Matrícia Engenharia e Consultoria, com *“objetivo de propor a reorganização dos serviços de transporte coletivo atualmente oferecidos à população, visando oferecer serviços que atendam aos desejos de deslocamento com boa qualidade e preços acessíveis”*. O trabalho foi estruturado em 3 (três) etapas:

1. Diagnóstico e Prognóstico
2. Regulamentação e Propostas
3. Detalhamento dos Projetos

Nesse trabalho, concluído em 2016, foram propostas 3 (três) alternativas de sistema de transporte coletivo, sendo escolhida a alternativa de sistema radial com terminal central otimizado.

A nova administração municipal, que assumiu em 2017, reavaliou a decisão e optou pelo sistema atual otimizado, considerando para isso:

- A semelhança de desempenho dos dois sistemas, com diferença máxima de 5% no custo generalizado;
- a necessidade de grandes mudanças para a implantação do sistema radial;
- o curto prazo disponível para licitação.

A partir da definição do sistema a ser adotado, a empresa foi contratada para a elaboração do Projeto Operacional de Transporte Coletivo Urbano de Cachoeira do Sul, através do contrato 100/2017, objetivando o detalhamento dos serviços de transporte coletivo que serão oferecidos à população. O documento elaborado abordou a descrição do modelo de operação do sistema, as obras de infraestrutura necessárias, o projeto operacional, a especificação da frota, as tecnologias embarcadas e cobrança e o cálculo tarifário.

Fonte: Plano Diretor de Transporte Coletivo Urbano de Cachoeira do Sul e Projeto Operacional de Transporte Coletivo Urbano de Cachoeira do Sul – Matrícia Engenharia e Consultoria.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Isso posto, o PLANMOB não abordará aspectos operacionais do transporte coletivo, em licitação no período de elaboração deste, e tratará apenas de objetivos, metas e ações que levem ao cumprimento dos princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, voltados à priorização do modo de transporte coletivo sobre o individual.

Na fase de diagnóstico sobre o transporte coletivo, o questionário sobre mobilidade urbana buscou identificar as razões que impedem uma pessoa de optar pelo transporte coletivo em detrimento do privado.

Os resultados apontaram que 78,6% dos consultados não utilizam o transporte coletivo (figura 36) e que 50,3% optam por utilizar veículo próprio (figura 35), sendo, assim, necessárias ações de incentivo ao uso deste modo de deslocamento.

Para o planejamento de ações necessárias, perguntou-se “*qual fator lhe impede de utilizar o transporte coletivo?*”. Conforme a figura 45, 54,5% dos consultados afirmam que os itinerários e horários não suprem suas necessidades. Este percentual reflete o disposto no Diagnóstico do PDTC (página 141), Considerações Finais, de que o “*sistema de transporte coletivo de Cachoeira do Sul tem uma boa abrangência na área urbana*” e que a existência de “*uma forte sobreposição dos itinerários das linhas e um excessivo número de variantes*”, aliada a outros aspectos considerados, “*dificulta a inteligibilidade do sistema por parte dos usuários, principalmente quando desejam realizar uma viagem a um destino que não é usual*.” E, considerando, ainda, que 15% dos consultados apontam para a falta de informações sobre as linhas como fator que o impede de utilizar o modo de transporte, concluímos que a disponibilização de informações confiáveis sobre o sistema poderá ser um fator de estímulo ao aumento do número de usuários do transporte coletivo. A falta de confiabilidade no sistema supera os fatores tarifa e conforto nos veículos que, somados, foram apontados por 32,10% dos consultados como sendo os fatores impeditivos de utilizarem o transporte coletivo.

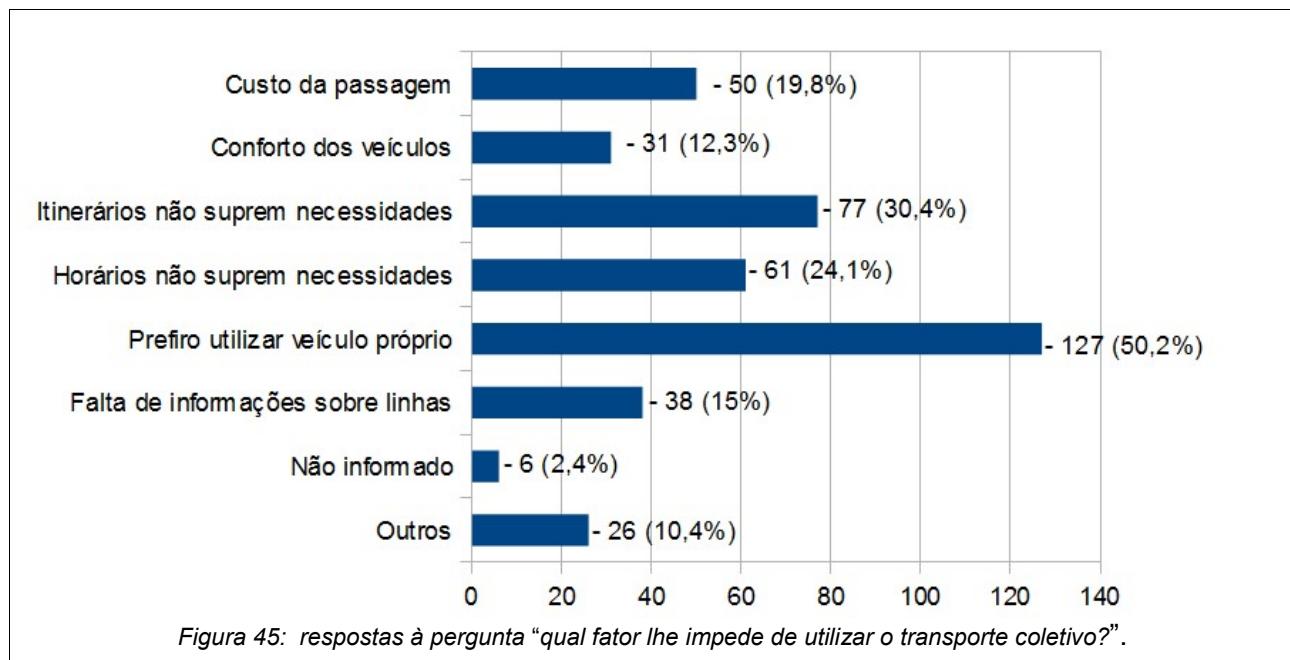


Figura 45: respostas à pergunta “*qual fator lhe impede de utilizar o transporte coletivo?*”.

A equipe técnica de elaboração do PLANMOB não encontrou dados coletados pelo poder concedente acerca da evolução histórica do número de passageiros transportados pela empresa concessionária. Os dados existentes são os reportados pela empresa.

A pesquisa de fechamento de roleta constante no Diagnóstico do PDTC (página 80) traz dados fornecidos pela empresa concessionária do serviço, que apontava, entre os dias 24 e 30 de abril de 2015, para uma média de 16.500 passageiros transportados nos dias úteis e de 13.400 passageiros transportados na semana.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Trabalhos acadêmicos ainda em elaboração pelo curso de Engenharia de Transportes e Logística da UFSM apontam para uma tendência de decréscimo no número de usuários do sistema.

O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) traz dados sobre os custos dos acidentes de trânsito e da poluição. Para o ano de 2014, nas cidades com população acima de 60 mil habitantes, os dados indicaram que 80% destes custos foram decorrentes do transporte individual motorizado e apenas 20%, dos sistemas de transporte coletivo.

A tabela 1 traz o planejamento voltado ao transporte público coletivo para os próximos dez anos.

Tabela 1 – Plano para o Serviço de Transporte Público Coletivo

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
<p>Priorizar e incentivar o deslocamento por transporte coletivo como forma de:</p> <ul style="list-style-type: none">- democratizar e tornar mais eficiente o uso do espaço público;- diminuir a emissão de gases poluentes;- reduzir o número de acidentes de trânsito;- reduzir os custos dos transportes;- atender satisfatoriamente as necessidades de transporte da população; <p>oferecer alternativas que complementem o transporte público coletivo para deslocamento de pessoas pela cidade;</p> <p>fomentar uma estratégia de governança pública de colaboração entre o poder concedente e as empresas concessionárias de transporte coletivo;</p> <p>otimizar a eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço de transporte público coletivo.</p>	<p>Implementar ações de trânsito que facilitem o deslocamento do transporte coletivo, até 2022;</p> <p>manter a quantidade de usuários no transporte coletivo no nível de 2015 até 2022;</p> <p>aumentar em 5% o número de usuários de transporte coletivo até 2029;</p> <p>disponibilizar informações aos usuários sobre o sistema, como por exemplo as linhas, itinerários, frequências, horários e percurso em tempo real por meio de: sites, aplicativos ou novas tecnologias até 2020;</p> <p>implantar infraestrutura em 100% das paradas de transporte coletivo até 2026 (abrigos, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários);</p> <p>disponibilizar informações aos usuários sobre o sistema, como por exemplo as linhas, itinerários, frequências, horários nas paradas de transporte coletivo até 2020;</p> <p>promover ações continuadas de incentivo ao uso do transporte coletivo a partir de 2019;</p> <p>regulamentar, até 2022, serviços de transporte que podem ser complementares ao</p>	<p>Realização de estudos de engenharia de tráfego que tornem o deslocamento do transporte coletivo mais efetivo, eficaz e eficiente;</p> <p>observância ao Plano Diretor de Transporte Coletivo - PDTC e Projeto Operacional de Transporte Coletivo Urbano adotado pelo município, objetos dos contratos 258/2014 e 100/2017;</p> <p>avaliação das necessidades de transporte público coletivo derivadas da implantação de novos polos geradores de mobilidade que possam surgir (exemplo: novo campus UFSM, novos loteamentos e empreendimentos na cidade) e os impactos desses novos polos sobre o sistema;</p> <p>implantação do serviço de fiscalização da prestação do serviço de transporte público coletivo visando a obtenção de dados e produção de indicadores de qualidade;</p> <p>disponibilização no site da Prefeitura Municipal de informações periódicas sobre composição de tarifas e operação do serviço de transporte coletivo;</p> <p>implementação de mecanismo de pesquisa periódica de</p>



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

	<p>sistema de transporte coletivo como:</p> <ul style="list-style-type: none">- transporte sob demanda;- compartilhamento de bicicletas e/ou equipamentos não motorizados; <p>tornar 100% dos veículos de transporte coletivo universalmente acessíveis (Conforme Plano Diretor de Transporte Coletivo - PDTC) até 2029;</p> <p>realizar, até 2022, estudo de viabilidade da permissão de embarque e desembarque de pessoas com deficiência - PCD ao transporte coletivo fora dos pontos regulamentados.</p>	<p>satisfação com o transporte coletivo;</p> <p>implantação de serviço de localização dos veículos através do Sistema de Posicionamento Global - GPS;</p> <p>articulação com a empresa concessionária dos serviços de transporte coletivo para promoção de atividades de incentivo ao uso do transporte coletivo;</p> <p>criação de painel padrão informativo de linhas, itinerários e horários aplicável a paradas de transporte coletivo com ou sem abrigo;</p> <p>regulamentar a permissão de embarque e desembarque de pessoas com deficiência - PCD ao transporte coletivo fora dos pontos regulamentados, caso o estudo demonstre viabilidade para tal.</p>
--	---	---

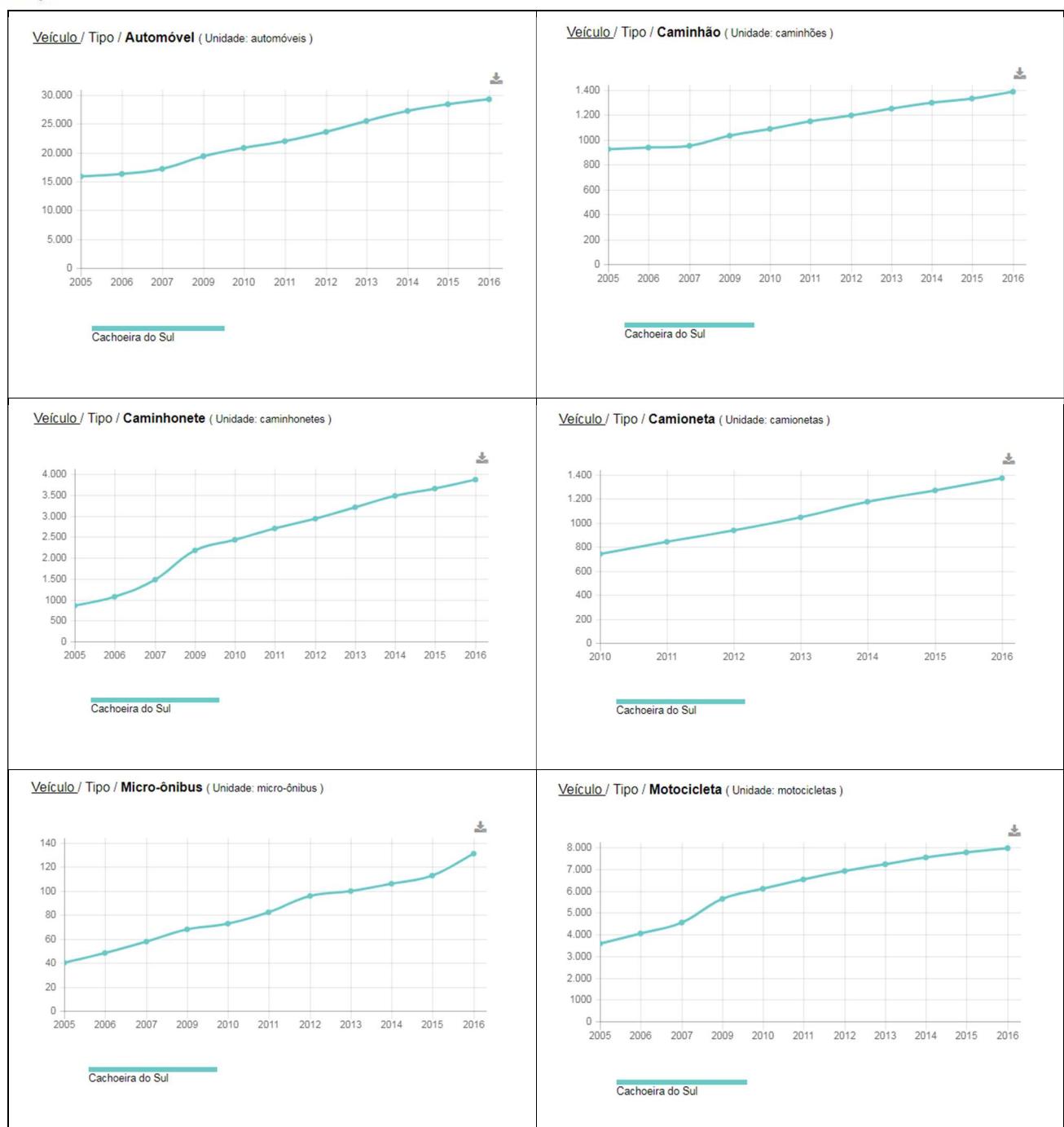
5. Circulação Viária

As ações de trânsito e de gestão da circulação viária de todos os modos de transporte urbano, exceto transporte público coletivo, serão tratadas neste item. Cabe salientar que, na fase de diagnóstico sobre as questões pertinentes a circulação viária, identificou-se a falta de bases unificadas de coleta de dados.

O crescimento da frota de veículos automotores no município de Cachoeira do Sul foi de 42,59% no período 2010-2016, considerados todos os tipos de veículos pesquisados, como demonstram os gráficos da figura 46.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO





ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

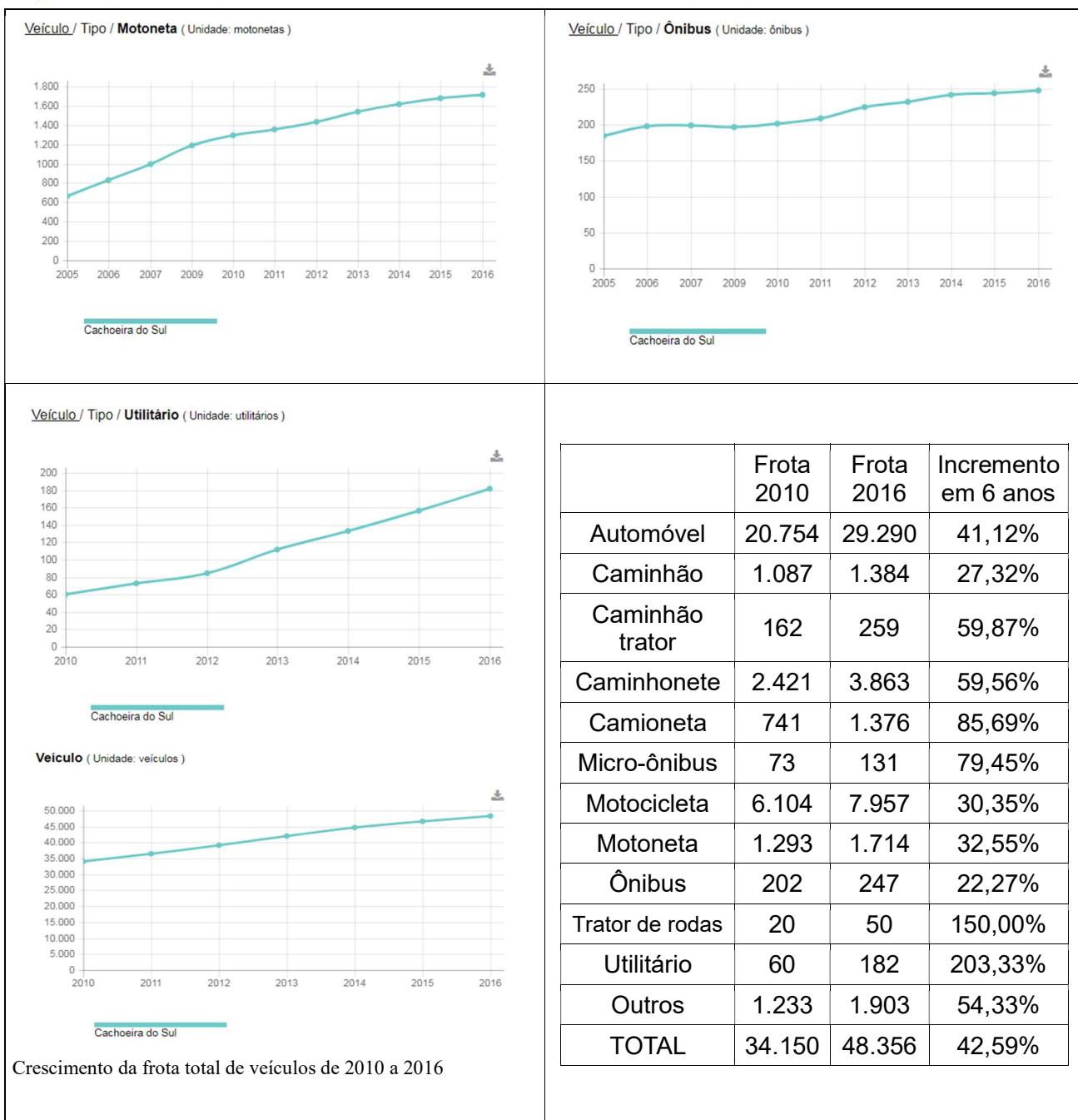


Figura 46: Gráficos e tabelas demonstrativas do crescimento da frota de veículos – IBGE

Para o período 2010-2018, o crescimento estimado da população será negativo. No censo de 2010 a população do município era de 83.827 pessoas e a estimativa de população em 2018 é de 82.547 pessoas, indicando um decréscimo de 1,53% no período de 8 anos.

Em 2010, a frota de veículos era de 0,4073 veículos/pessoa. Ainda que exista a diferença de dois anos nos períodos de pesquisa do aumento de frota e de crescimento populacional, se transpusermos os dados da frota em 2016 para o ano de 2018, desconsiderando a variação do número de veículos nesse período, temos 0,5857 veículos/pessoa, o que representa um incremento de 43,80% em 8 anos.

Em igual período, o investimento público e as parcerias público/privadas executaram e/ou qualificaram a pavimentação de vias urbanas, com destaque para o revestimento asfáltico, o que imprimiu maior velocidade nos deslocamentos desses veículos. No período de 2009 a 2018 foram



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

129 quadras pavimentadas de 61 ruas. Somente nos últimos dois anos, 6 km foram realizados em pavimentação asfáltica, conforme dados da Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento - SEPLAN.

O resultado do aumento significativo de veículos e da velocidade nos deslocamentos motorizados e de ações de trânsito implantadas isoladamente e não dentro de um planejamento de tráfego, resultaram em conflitos a serem mitigados.

Relatório preliminar de acidentes de trânsito, elaborado pelo Laboratório de Mobilidade e Logística - LAMOT – da Universidade Federal de Santa Maria – Campus Cachoeira do Sul traz uma análise dos dados de accidentalidade em nosso município. Com metodologia de estudo aplicada, as análises se deram a partir da coleta de dados dos acidentes de trânsito nos anos de 2015, 2016 e 2017, conforme Boletins de Ocorrência (BO) disponibilizados pelo 35º Batalhão da Brigada Militar de Cachoeira do Sul. Foram considerados somente acidentes com vítimas, independentemente da gravidade da lesão, desde que esta pudesse ser caracterizada.

Foram estudados 555 acidentes, que resultaram em 694 vítimas sendo três fatais. A figura 47 permite verificar que os dados de maior relevância indicam que 50% dos acidentes foram colisões transversais (abalroamento) e 15%, atropelamentos. Já a pesquisa de vítimas por modo de transporte indica que 50% dos acidentes envolveram motocicletas, como mostra a figura 48.

O relatório preliminar do LAMOT também oferece uma noção da distribuição dos acidentes por vias, indicando que 57% dos acidentes ocorreram em vias asfaltadas, 37% em vias sobrepostas de paralelepípedos, 2% em vias não pavimentadas, 1% em pavimento de concreto. Em 8% dos acidentes não foi informado o tipo de pavimento. Quanto às condições de tempo, 54% dos acidentes ocorreram em dias de sol ou de tempo limpo ou aberto, 16% em tempo nublado, 10% em tempo chuvoso, 1% em neblina. Em 19% dos acidentes não foi informada condição de tempo.

A pesquisa também identificou as 15 vias do perímetro urbano com maior número de acidentes com vítima na cidade, como mostra a figura 49. 18,55% dos acidentes ocorreram na Avenida Brasil e 50,27% do total de acidentes ocorreram em apenas sete ruas. Outro dado relevante é de que 41% das vítimas de acidentes de trânsito estão entre jovens de 15 a 29 anos, como mostra a figura 50.



Figura 47: Tipo de acidente



Figura 48: Vítimas por modo de transporte



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Posição	Nome da Rua	Nº de acidentes com vítimas	
1º	Avenida Brasil	103	
2º	Alarico Ribeiro	34	
3º	Saldanha Marinho	34	
4º	Senador Pinheiro Machado	34	
5º	Marcelo Gama	30	
6º	Aparício Borges	23	
7º	Dos Imigrantes	21	
8º	Júlio de Castilhos	17	
9º	Bento Goncalves	14	
10º	David Barcelos	13	
11º	Marcilio Dias	13	
12º	Moron	12	
13º	Ricardo Schaurich	12	
14º	Sete de Setembro	11	
15º	Joao Neves Da Fontoura	10	

Figura 49: As 15 vias com maior número de acidentes com vítimas na cidade

Idade	Mulheres (%)	Homens (%)	Média (%)
Mais de 60 anos	17	21	19
Entre 30 a 59 anos	32	34	33
Entre 15 a 29 anos	42	40	41
Menos de 15 anos	9	5	7

Figura 50: Vítimas dos acidentes de trânsito relacionadas à idade e ao sexo

Estudos realizados pelo Setor de Trânsito da Secretaria Municipal de Obras indicam a ocorrência de vários pontos de congestionamento de trânsito, alguns verificados em horários de maior fluxo, identificados na figura 51 e Anexo 1.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

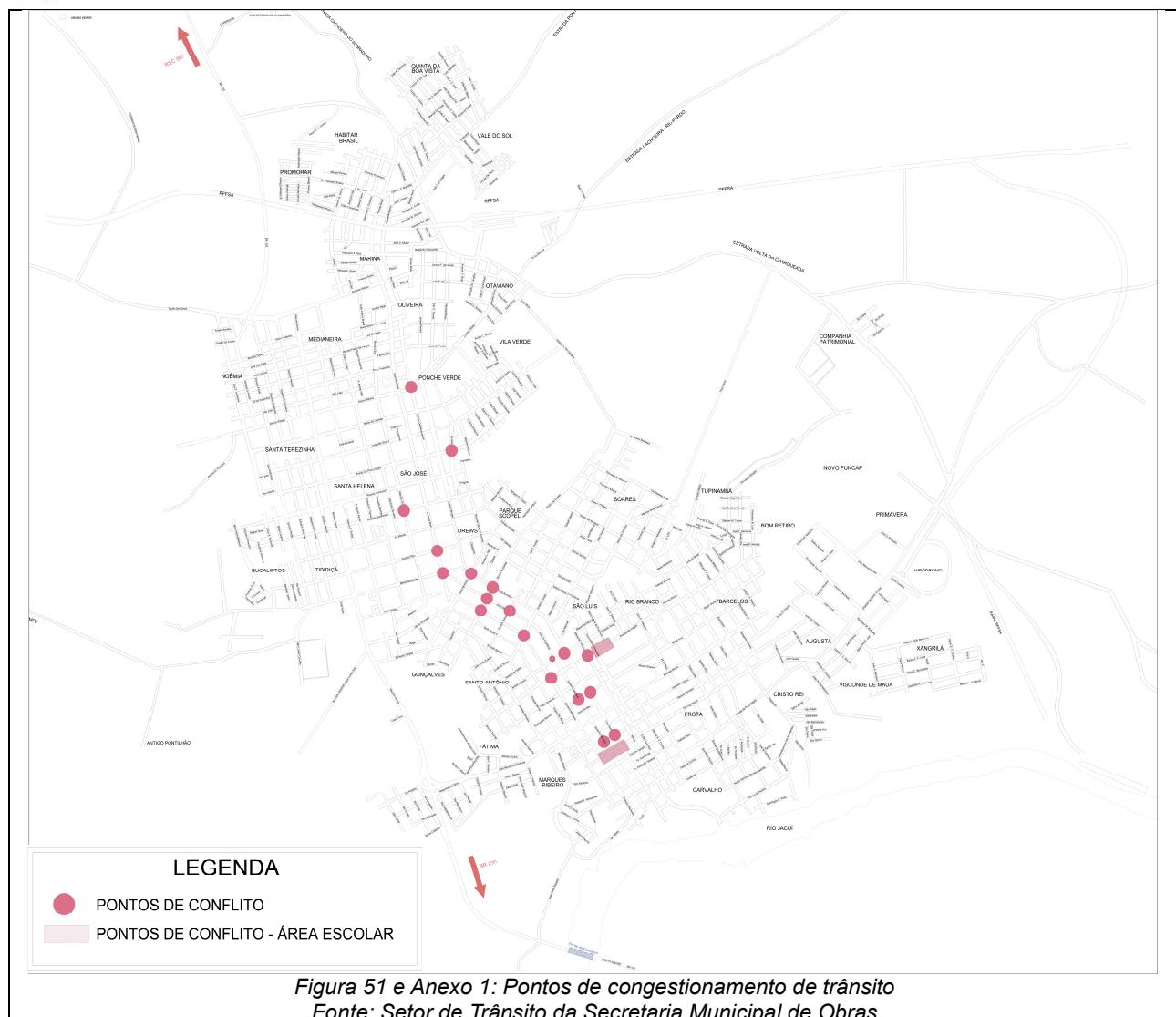


Figura 51 e Anexo 1: Pontos de congestionamento de trânsito
Fonte: Setor de Trânsito da Secretaria Municipal de Obras

Conflitos com rodovias também são detectáveis e sua solução deverá passar por articulações junto aos órgãos competentes pela sua gestão.

O traçado não concluído da BR 153 traz o tráfego de velocidade de rodovia para a Avenida Marcelo Gama que, apesar de sua duplicação e da implantação de redutores de velocidade, é o quinto logradouro em acidentes de trânsito. O braço dessa rodovia, do entroncamento com a Av. dos Imigrantes, conhecido como “trevo do Horbach”, até o porto do Rio Jacuí (Volta da Charqueada) constitui-se rota de transporte de cargas e não possui acostamento, calçada e/ou passeio público em toda a sua extensão, gerando insegurança viária para pedestres e ciclistas.

Com a cedência de área dos governos federal e estadual para a criação de distrito industrial junto ao porto fluvial, onde já existe a indústria de biodiesel GRANOL, o acesso rodoviário às indústrias e dessas para a metade sul do estado, inclusive o porto de Rio Grande, acontecerá pela zona urbana do município e pela Ponte-Barragem do Fandango, inaugurada em 1961.

Os acessos à localidade de Ferreira, aos Balneários da Caixa d`Água e do São Lourenço, à histórica estação ferroviária da Ferreira, à travessia por balsa que dá acesso ao distrito do Barro Vermelho, ao Aeroporto Municipal Nero Moura e ao Campus da UFSM, entre outros estabelecimentos comerciais e residenciais, acontecem pela rodovia Taufik Germano, a VRS-809. Essa rodovia não possui acostamentos e esses acessos ocorrem diretamente a partir das pistas de rolamento.

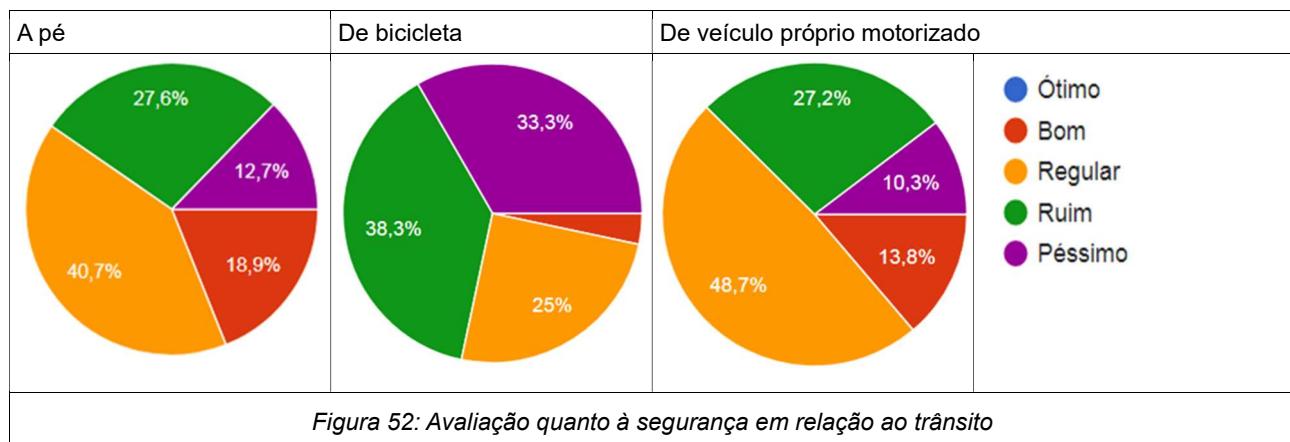


ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

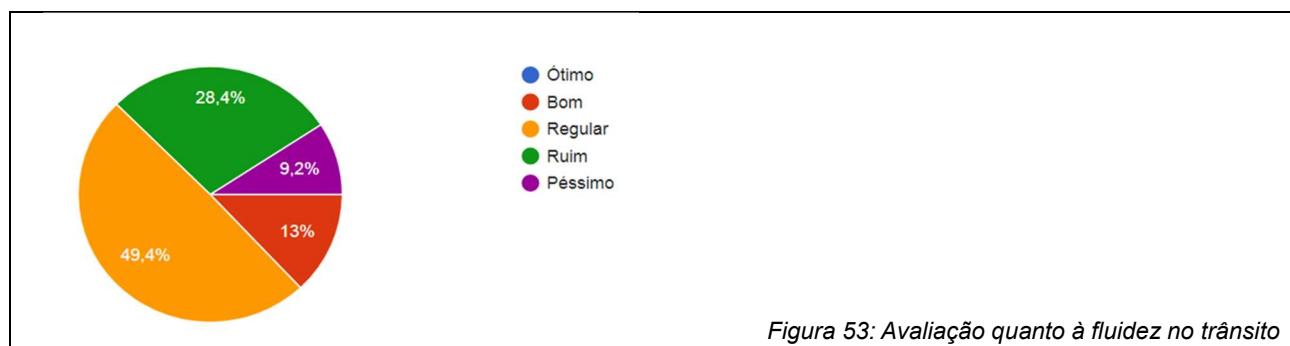
Este diagnóstico é corroborado pela consulta feita à população, através do questionário sobre mobilidade urbana, que aponta para a sua insatisfação e insegurança em relação à circulação viária, independentemente do modo de transporte.

Conforme figura 52, ao questionamento “*como avalia a segurança em relação ao trânsito?*”, as respostas foram:

- ruim e péssima para
40,30% dos deslocamentos a pé,
71,60% para os deslocamentos por bicicleta,
37,50% para os deslocamentos em veículo próprio motorizado;
- regular para
40,70% dos deslocamentos a pé,
25% dos deslocamentos por bicicleta,
48,70% dos deslocamentos em veículo próprio motorizado;
- boa para
18,9% dos deslocamentos a pé,
3,4% dos deslocamentos por bicicleta,
13,80% dos deslocamentos em veículo próprio motorizado.



Questionados sobre a “fluidez do trânsito” (figura 53), 37,6% dos usuários de transporte motorizado privado a avaliam como ruim e péssima, 49,4% como regular e 13% como boa.



Em pergunta, com respostas livres, sobre os conflitos identificados pelos consultados nos três tipos de deslocamentos, as questões pertinentes à circulação viária aparecem como segue: a pé, 14,3% dos consultados identificaram conflitos com o trânsito (figura 41); de bicicleta, 90% com veículos, 36,7% com pedestres e 5,4% com motos, táxis e transporte coletivo (figura 39); de veículo



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

motorizado próprio, 60,9% dos consultados identificaram conflitos com outros veículos, 49,4% com motocicletas, 41% com pedestres, 27,2% com transporte de cargas, 27,2% com transporte coletivo e 14,2% com ciclistas (figura 40).

Fontes: *IBGE – <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/cachoeira-do-sul/panorama>*

LAMOT – Laboratório de Mobilidade e Logística da Universidade Federal de Santa Maria – Campus Cachoeira do Sul

Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento

A partir deste diagnóstico, tornam-se necessárias ações que promovam a segurança viária para os diversos tipos de deslocamentos, a democratização do uso das vias urbanas e a redução das externalidades advindas do trânsito.

Tabela 2 – Plano para a Circulação Viária

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social e de desenvolvimento econômico mitigando suas externalidades; promover a segurança viária.	Reduzir em 50% os acidentes de trânsito na área urbana do município até 2029; aumentar em 50% o somatório dos percentuais de pessoas que avaliam a percepção de segurança pessoal nos diferentes tipos de deslocamento como boa ou ótima até 2026 tendo por base os índices da figura 44; regulamentar a velocidade máxima do tráfego em 100% das vias urbanas a valores compatíveis com a hierarquização viária até 2022; reduzir em 50% o número de pontos de congestionamentos mediante a redução do atraso em interseções nos horários de pico até 2026, conforme figura 51; regulamentar, até 2026, o serviço de medição de ruídos e poluentes provenientes do tráfego motorizado.	Criação de base de dados unificada sobre acidentes de trânsito; realização de estudo para identificar as principais causas e locais de acidentes de trânsito; realização de estudos de engenharia de tráfego para melhoria da circulação viária, considerando a adoção de medidas como: sentido único de trânsito, eliminação de conversões à esquerda na área central da cidade, proibições de estacionamento; definição de ações de educação para o trânsito e mobilidade urbana; articulação junto aos órgãos competentes para o incremento das políticas públicas de redução da criminalidade; articulação com os órgãos dos governos responsáveis pela infraestrutura rodoviária para aumento da segurança viária nos trechos urbanos de rodovias federais e estaduais; reforçar institucionalmente o Departamento de Trânsito para a realização da atividade de



	<p>fiscalização de trânsito, no âmbito da sua competência;</p> <p>realização de pesquisa de divisão modal da cidade;</p> <p>criação de mecanismos de mensuração de ruídos e emissões de poluentes locais procedentes do tráfego motorizado.</p>
--	---

6. Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana

Neste tópico, será tratada a implantação e requalificação de vias e logradouros, ciclovias, pontos de embarque e desembarque, sinalização viária e de trânsito e instrumentos de controle e fiscalização.

O diagnóstico da infraestrutura de mobilidade urbana de Cachoeira do Sul foi realizado a partir de levantamento em campo e de dados coletados em órgãos da administração municipal.

O centro da cidade, que concentra a maioria dos estabelecimentos, sejam comerciais ou de prestação de serviços, possui a maior extensão de vias pavimentadas, o que não significa, diretamente, qualidade do pavimento. Também há, na área central, significativa extensão de logradouros de menor largura, decorrentes do traçado urbano da colonização portuguesa (figuras 54 e 55).



Figura 54



Figura 55

Nos bairros de maior densidade populacional a situação se inverte: o acesso aos equipamentos urbanos e aos estabelecimentos de saúde, ensino e assistência social se torna precário devido à inexistência de infraestrutura adequada de pavimentação (figuras 56 a 61).



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 56



Figura 57



Figura 58



Figura 59

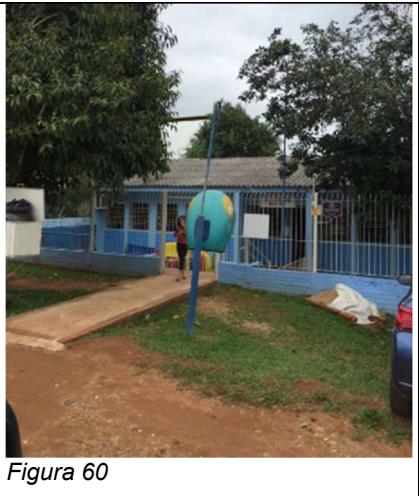


Figura 60



Figura 61

A priorização dos veículos automotores sobre os pedestres fica evidenciada até um passado recente, quando a pavimentação dos logradouros se restringia ao leito carroçável, muitas vezes destinando estreita faixa de calçada para pedestres (figuras 62 a 67). Projetos atuais, com financiamento público, preveem a pavimentação do logradouro como um todo, incluindo a calçada. Nas parcerias público-privadas, como o Programa Pavimentação Comunitária, é prevista apenas a pavimentação do leito carroçável.

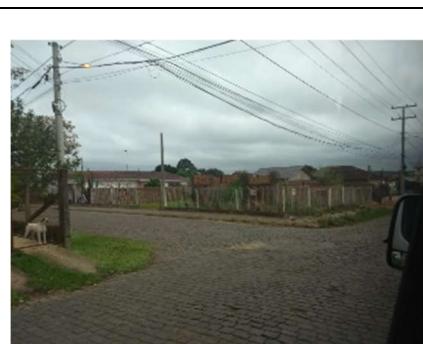


Figura 62



Figura 63

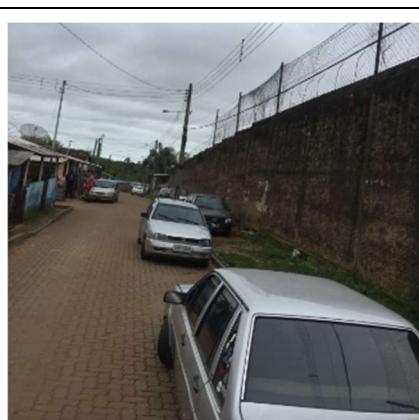


Figura 64



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 65



Figura 66



Figura 67

A condição da calçada, de área de responsabilidade privada mas de uso público, gera a necessidade de adoção de medidas que resultem na sua qualificação. A legislação municipal existente, relacionada no item 3.2, que dispõe sobre a pavimentação das calçadas, necessita ser regulamentada e atualizada à luz da legislação federal pertinente.

A pavimentação do leito carroçável das vias existentes sem o devido projeto de pavimentação das calçadas resultou em diversos conflitos a serem solucionados, especialmente na compatibilização das cotas de níveis dos diversos acessos aos imóveis existentes (figuras 68 a 70). A eliminação das barreiras e obstáculos decorrentes requerem soluções planejadas, voltadas à priorização do pedestre. É necessário, também, o estabelecimento de diretrizes para a definição da cota de implantação de novas edificações em vias não pavimentadas, não dotadas de meio-fio.



Figura 68



Figura 69

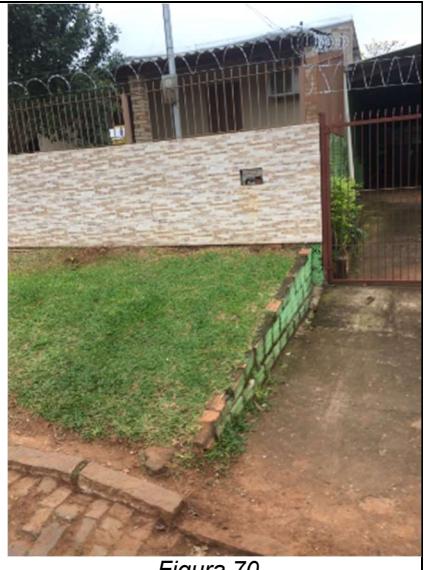


Figura 70

O incentivo ao uso do transporte coletivo em detrimento do individual requer atenção ao conforto do usuário nas viagens. O cenário atual é da existência de significativa extensão de vias não pavimentadas por onde circula o transporte coletivo (figuras 71 a 73). Essas vias e trechos de vias a serem pavimentados estão discriminados no Plano Operacional de Transporte Coletivo. A qualidade do revestimento é fator determinante no conforto e segurança do deslocamento e no custo de manutenção dos veículos.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 71



Figura 72



Figura 73

Os dados existentes sobre a extensão de vias pavimentadas e não pavimentadas da cidade são recentes e dizem respeito ao relatório de obras planejadas e acompanhadas pela Central de Projetos e Captação de Recursos da Secretaria Municipal de Coordenação e Planejamento, a partir de 2009. Não há dados anteriores.

Toda e qualquer obra de infraestrutura de mobilidade urbana, no que diz respeito à pavimentação de logradouros, deve ser precedida de projetos de captação e escoamento pluvial (eliminando os acúmulos de água que impedem ou dificultam os deslocamentos e danificam a pavimentação) e de implantação e/ou adequação de redes de abastecimento de água e de coleta e escoamento de esgoto sanitário. A reconstituição dos pavimentos executados após as ações de manutenção destas redes muitas vezes resulta em superfícies de qualidade inferior às que existiam anteriormente às intervenções. Desta forma, deve ser incrementada a fiscalização do cumprimento à Lei Municipal nº 4566/18, que dispõe sobre a recomposição de pavimentos, com base nos termos dos convênios firmados com as concessionárias prestadoras de serviços.

Como referido no item 2.1., existem diversos arroios e sargas que cruzam a zona urbana do município gerando conflitos e tensões. Significativos trajetos destes cursos d'água foram canalizados em diferentes épocas, sem que o município tenha registro da localização, extensão e dimensionamento dessas obras.

Os cursos d'água não canalizados e as diferenças de níveis na malha urbana existente e a ser ampliada necessitam obras de arte para sua transposição. As pontes e pontilhões existentes requerem ações contínuas de manutenção.

Não há uma padronização das paradas de transporte coletivo, sejam com ou sem abrigos de proteção e, muitas delas, em especial nos bairros, carecem de infraestrutura mínima, como pavimentação acessível e informações sobre as linhas que por elas passam (figuras 74 a 79).



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 74



Figura 75



Figura 76



Figura 77



Figura 78



Figura 79

A dificuldade de embarque e desembarque do usuário também se verifica nas ruas centrais da cidade. Os ônibus não manobram no espaço a eles destinado, seja pelo avanço dos veículos estacionados, seja pelo tempo de manobra demandado.

A sinalização de trânsito, especialmente a de informação, é deficiente. Foi iniciado e não concluído, inventário da sinalização viária a partir de plataforma da FAMURS – Federação das Associações de Municípios do Rio Grande do Sul.

O acesso à Cachoeira do Sul pela BR 153, a sul do Rio Jacuí, se dá pela Ponte-Barragem do Fandango. No ano de 2018, esta ponte passou por significativa reforma estrutural que demandou sua interdição total. Em anos anteriores, diversas obras foram necessárias à sua manutenção e trafegabilidade. Situações de interdição dessa ponte elevam consideravelmente as dificuldades de acesso a distritos ao sul do rio, que passa a ser transponível apenas por balsa, na localidade conhecida como Passo do São Lourenço.

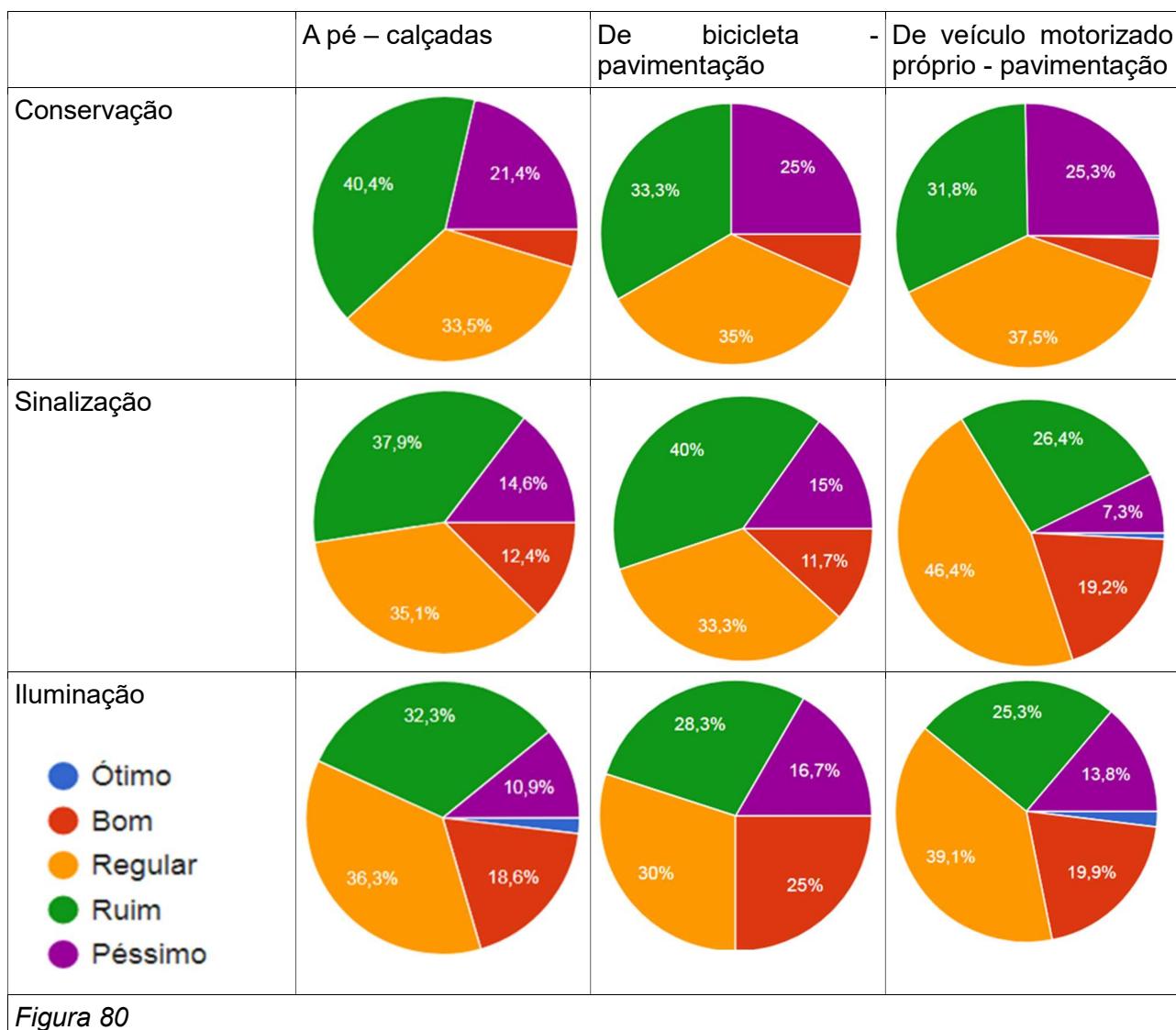
O diagnóstico que aponta para as deficiências das infraestruturas de mobilidade urbana é corroborado pelo resultado do questionário nesse quesito, demonstrando que significativa parcela dos consultados se mostra insatisfeito com o cenário existente.

A conservação das pavimentações sobre as quais ocorrem os diversos tipos de deslocamentos é considerada ruim ou péssima pela maioria dos consultados, seja qual for o tipo de deslocamento. Consideram ruim ou péssima a conservação da pavimentação, 61,8% dos consultados quando se deslocam a pé, 58,3% quando por bicicleta e 57,10% quando o deslocamento ocorre por veículo motorizado próprio. As condições de sinalização das vias, no que diz respeito às necessidades de informação para pedestres, ciclistas ou motorizados, são consideradas ruim ou péssimas por 52,5% dos consultados quando se deslocam a pé e por 55% quando se deslocam por bicicleta. Neste quesito sinalização, 65,6% dos consultados a avaliam



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

como regular ou boa quando os deslocamentos são feitos em veículo motorizado próprio, evidenciando a priorização deste tipo de deslocamento na sinalização viária. Já no quesito iluminação pública, a maioria dos consultados a considera regular ou boa como segue: 54,9% nos deslocamentos a pé, 55% nos deslocamentos com bicicleta e 59% nos deslocamentos em veículo motorizado próprio (figura 80).



Em pergunta com respostas livres, procurou-se identificar os principais conflitos enfrentados nos diversos tipos de deslocamentos.

Nos deslocamentos por bicicleta a qualidade da pavimentação foi apontada por 3,4% de 60 consultados que responderam a essa questão. Os maiores conflitos nesse deslocamento se verificam com veículos e pedestres (figura 39).

Quando o deslocamento é a pé, os consultados apontam conflitos diretamente relacionados à infraestrutura de mobilidade urbana, como segue: 48,8% apontam a conservação das calçadas; 48,1%, conflitos relativos à sinalização, acessibilidade e existência de barreiras e obstáculos; e, 27%, conflitos relativos à iluminação pública (figura 41).



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Tabela 3 – Plano para as Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
<p>Adequar a infraestrutura de mobilidade urbana para contribuir com a qualidade socioambiental e estímulo aos modos não motorizados e ao transporte coletivo;</p> <p>priorizar os investimentos na infraestrutura de mobilidade urbana voltada aos modos de transporte não motorizados (pedestres e ciclistas) e ao transporte público coletivo;</p> <p>prover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e a fluidez dos deslocamentos.</p>	<p>Sistematizar e padronizar as características básicas para os elementos que compõem a infraestrutura urbana da região central até 2022;</p> <p>adequar a infraestrutura de 100% das calçadas à NBR9050 até 2029;</p> <p>qualificar a infraestrutura de mobilidade urbana visando aumentar em 50% o somatório dos percentuais de pessoas que avaliam a qualidade da infraestrutura de mobilidade urbana como boa ou ótima até 2029, tendo por base os índices da figura 80;</p> <p>realizar estudo de demanda por novos acessos à zona urbana, até 2022;</p> <p>realizar estudo de demanda por conclusão do anel viário, até 2022;</p> <p>promover, no mínimo, uma ação anual de valorização e incentivo aos modos de transporte não motorizados e ao uso compartilhado do espaço público até 2026;</p> <p>regulamentar o artigo 8º da lei Municipal nº 2517/92 que dispõe sobre a pavimentação de passeios públicos até 2022;</p> <p>implantar 5km de ciclovia em vias estruturais até 2026;</p> <p>implantar infraestrutura em 100% das paradas de transporte coletivo até 2026 (abrigos, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários);</p>	<p>Criação de uma cartilha de padronização de calçadas do município;</p> <p>exigir o projeto da calçada no licenciamento geral das construções;</p> <p>intensificação da fiscalização da invasão das calçadas pelo comércio nos casos não previstos em lei;</p> <p>estudar alteração da Lei Municipal nº3259/2001 para que a faixa do passeio destinada à circulação de pessoas esteja adequada ao disposto na NBR9050;</p> <p>articulação com os governos estadual e federal para:</p> <ul style="list-style-type: none">- elaboração de estudos de demanda por novos acessos e conclusão do anel viário,- elaboração de projetos e execução das obras de construção de novos acessos à cidade e conclusão do anel viário, caso os estudos apontem para tal; <p>reforçar institucionalmente o Departamento de Fiscalização de Obras para inspeção da construção de calçadas e demais ações de infraestrutura de mobilidade urbana;</p> <p>implantação da sinalização das paradas de transporte coletivo (com abrigo ou não) conforme Plano Diretor de Transporte Coletivo – PDTC, com as devidas informações sobre linhas, itinerários e horários;</p> <p>substituição dos abrigos em paradas de transporte coletivo que se encontrem em mau</p>



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

	<p>disciplinar a disposição de equipamentos para coleta de resíduos sólidos nas vias públicas;</p> <p>pavimentar 100% das vias por onde transita o transporte coletivo urbano até 2026 em conformidade com o Plano Diretor de Transporte Coletivo - PDTC;</p> <p>adequar 100% da sinalização de trânsito em todo perímetro urbano até 2026;</p> <p>elaborar plano diretor de manejo de cursos d'água e drenagem pluvial até 2029;</p> <p>elaborar plano diretor de arborização urbana compatível com a infraestrutura das calçadas até 2022.</p>	<p>estado de conservação ou que não sejam acessíveis (Conforme PDTC);</p> <p>qualificação das paradas de transporte coletivo onde não é possível a instalação de abrigos (Conforme PDTC);</p> <p>elaboração de projeto técnico de implantação de ciclovias;</p> <p>retomada do inventário de sinalização viária;</p> <p>elaboração de projeto com localização dos contêineres, lixeiras, compartimentos para coleta de recicláveis existentes nas vias públicas e a serem implantados;</p> <p>implantar sinalização nas entradas da cidade informando aos visitantes que respeitem a travessia de pedestres nas faixas de segurança do município;</p> <p>realização de projeto piloto de ruas completas*;</p> <p>criação de projeto de mobiliário urbano padrão atendendo aos requisitos da NBR9050;</p> <p>exigência da construção de calçadas em toda implantação de pavimentação de vias;</p> <p>elaborar inventário das vias urbanas, quanto à existência ou não de pavimento, drenagem pluvial e calçadas;</p> <p>execução de pavimentação em ruas que ainda não possuam;</p> <p>execução de substituição de pavimentação e recapeamento em ruas onde o mesmo esteja degradado;</p>
--	--	--



		<p>manutenção e execução de pontes, pontilhões e passarelas urbanas;</p> <p>execução ou manutenção de drenagem pluvial em vias urbanas;</p> <p>realizar o mapeamento de cursos d'água na área urbana;</p> <p>ampliação, manutenção e implantação de novas tecnologias na rede de iluminação pública.</p>
--	--	--

* Segundo a WRI Brasil Cidades Sustentáveis, ruas completas são as “desenhadas para dar segurança e conforto a todas as pessoas, de todas as idades, usuários de todos os modos de transporte. O conceito tem como base distribuir o espaço de maneira mais democrática, beneficiando a todos.” Ainda segundo a WRI, o conceito transforma as ruas em espaços mais compartilhados e vivos, de permanência de pessoas e não somente passagem.

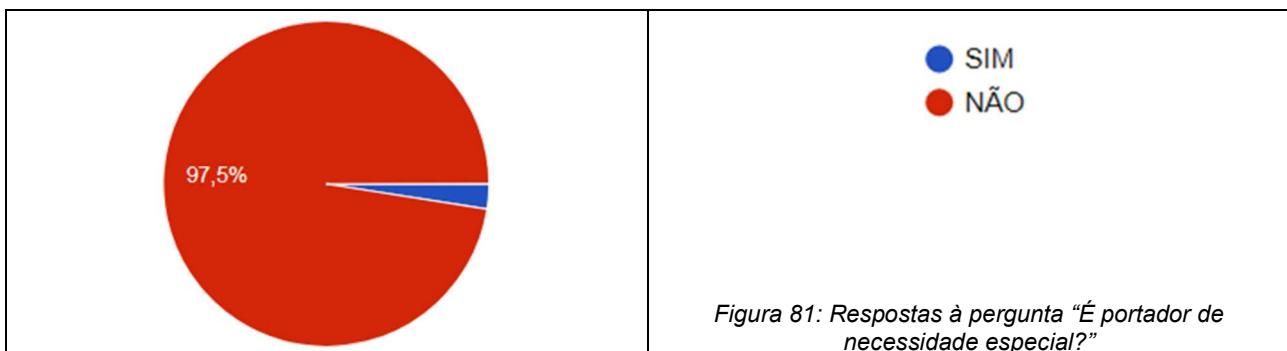
7. Acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade

Este item trata da acessibilidade universal na infraestrutura de mobilidade urbana e nos veículos de transporte urbano.

Segundo a Lei Federal nº 10.098/00, acessibilidade é a possibilidade e a condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informações e comunicações, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na área urbana como na rural, por pessoa com deficiência - PCD ou mobilidade reduzida.

A acessibilidade universal é um aspecto determinante para se considerar uma cidade inclusiva e representa um ganho para toda a sociedade, na medida em que oferece oportunidades, facilidades e comodidades para todos, independentemente de sua idade ou condição física.

No questionário aplicado para diagnóstico da mobilidade da cidade, 2,5% das respostas obtidas foram de pessoas com deficiência, conforme figura 81. É importante salientar que a acessibilidade não é necessária apenas para estas pessoas, mas a todos que se deslocam na cidade, visto que impacta diretamente na qualidade de vida da população e na possibilidade de todos usufruírem livremente os espaços urbanos.



O item 3.2. relaciona a legislação vigente sobre o tema, a ser aplicada e ter seu cumprimento fiscalizado, também, no âmbito municipal. Ao percorrer a cidade, facilmente pode-se observar a



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

situação atual de inexistência ou deficiência de acessibilidade universal na infraestrutura de mobilidade urbana e na maioria dos veículos de transporte público. As figuras 82 a 86 ilustram o cenário atual da cidade.



Figura 82: Calçada estreita e poste impedindo a passagem de pedestres e cadeirantes



Figura 83: Inexistência de calçada



Figura 84: Inexistência de calçada e acessibilidade no ponto de ônibus



Figura 85: Inexistência de calçada obriga pessoas a se deslocarem pela rua



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 86: Obstáculos na calçada e inexistência de pavimento.

A avaliação das calçadas quanto à existência de obstáculos e barreiras e quanto à acessibilidade, segundo o questionário elaborado, também demonstra que a situação não está adequada às expectativas e necessidades da população. À pergunta “quando você se desloca a pé, como avalia as calçadas quanto a acessibilidade?”, 66,2% dos consultados responderam que as consideram ruins ou péssimas (figura 87). Quando questionados sobre a existência de obstáculos e barreiras nas calçadas, a avaliação também não foi favorável: 63,7% consideram as calçadas ruins ou péssimas sob este aspecto (figura 88). Dentre os fatores considerados mais críticos para o deslocamento a pé, 18,9% dos consultados indicaram a acessibilidade nas calçadas (figura 41).

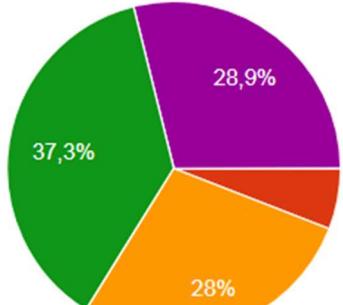


Figura 87: Avaliação das calçadas quanto à acessibilidade

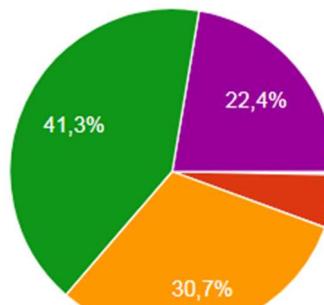


Figura 88: Avaliação as calçadas quanto à existência de obstáculos e barreiras

- Ótimo
- Bom
- Regular
- Ruim
- Péssimo

A frota atual de transporte coletivo possui 70% dos veículos acessíveis, conforme página 125 do volume de diagnóstico do Plano Diretor de Transporte Coletivo – PDTC. Porém o Projeto Básico para Concessão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Cachoeira do Sul, que serviu de base para o processo de licitação do serviço, em andamento no período de elaboração do PLANMOB, especifica que a frota deverá ter ao menos 50% dos veículos acessíveis no início da operação e 100% dos veículos acessíveis até o quinto ano da concessão.

A frota atual de transporte escolar do município é composta por 45 veículos, sendo destes, 30% acessíveis, percentual esse que, segundo a Secretaria Municipal de Educação, atende à demanda atual.



Tabela 4 – Plano para acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
<p>Assegurar o deslocamento com segurança e autonomia das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;</p> <p>promover a equidade no uso do espaço público;</p> <p>promover a acessibilidade universal em conformidade com a legislação e normas técnicas vigentes.</p>	<p>Aumentar o índice de satisfação da população em relação à acessibilidade da infraestrutura de mobilidade urbana, expresso no questionário (figura 87), de 5,8% em 2018 para 50% até 2029;</p> <p>tornar 100% das paradas de transporte coletivo universalmente acessíveis (Conforme Plano Diretor de Transporte Coletivo - PDTC) até 2029;</p> <p>regulamentar serviço especial para transporte de pessoas com deficiência até 2022;</p> <p>promover ações continuadas de educação sobre o uso democrático das vagas de estacionamento reservadas para uso prioritário de pessoas com deficiência - PCD e idosos durante toda vigência deste plano;</p> <p>qualificar 100% dos edifícios e espaços públicos para que atendam aos requisitos legais de acessibilidade universal até 2029;</p> <p>tornar 100% dos veículos de transporte coletivo universalmente acessíveis (Conforme PDTC) até 2029;</p> <p>adequar a infraestrutura de 100% das calçadas à NBR9050 até 2029;</p> <p>realizar, até 2022, estudo de viabilidade da permissão de embarque e desembarque de PCD ao transporte coletivo fora dos pontos regulamentados;</p>	<p>Criação de mecanismos técnico e jurídico para a adequação dos passeios públicos e calçadas às condições de acessibilidade previstas em normas e legislação vigentes;</p> <p>adequação da sinalização em guias rebaixadas em conformidade com legislação de trânsito;</p> <p>criação, no âmbito do executivo municipal, de parâmetros para fiscalização do cumprimento da legislação vigente referente a acessibilidade universal;</p> <p>elaboração de projetos para adequação de espaços e edificações públicas para que atendam aos requisitos legais de acessibilidade universal;</p> <p>regulamentar a permissão de embarque e desembarque de pessoas com deficiência - PCD ao transporte coletivo fora dos pontos regulamentados, caso o estudo demonstre para tal;</p> <p>estudar alteração da Lei Municipal nº 3259/01 para que a faixa do passeio destinada à circulação de pessoas esteja adequada ao disposto na NBR9050;</p> <p>cumprimento das ações especificadas na tabela 3, quais sejam:</p> <ul style="list-style-type: none">- criação de uma cartilha de padronização de calçadas do município;- exigir o projeto da calçada no licenciamento geral das construções;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

	<p>tornar, no mínimo, 50% da frota de transporte escolar acessível até 2029.</p> <p>- intensificação da fiscalização da invasão das calçadas pelo comércio nos casos não previstos em lei;</p> <p>- reforçar institucionalmente o Departamento de Fiscalização de Obras para fiscalização da construção de calçadas;</p> <p>- substituição dos abrigos em paradas de transporte coletivo que se encontrem em mau estado de conservação ou que não sejam acessíveis (Conforme Plano Diretor de Transporte Coletivo - PDTC);</p> <p>- qualificação das paradas de transporte coletivo onde não é possível a instalação de abrigos (Conforme PDTC);</p> <p>- criação de projeto de mobiliário urbano padrão atendendo aos requisitos da NBR9050;</p> <p>- exigência da construção de calçadas em toda implantação de pavimentação de vias;</p> <p>- ampliação, manutenção e implantação de novas tecnologias na rede de iluminação pública;</p> <p>fornecer material explicativo sobre o uso democrático das vagas de estacionamento reservadas aos portadores de cartões de idoso ou de PCD;</p> <p>monitoramento da demanda por transporte escolar acessível no município.</p>
--	---

8. Integração dos modos de transporte público e destes com os privados e não motorizados

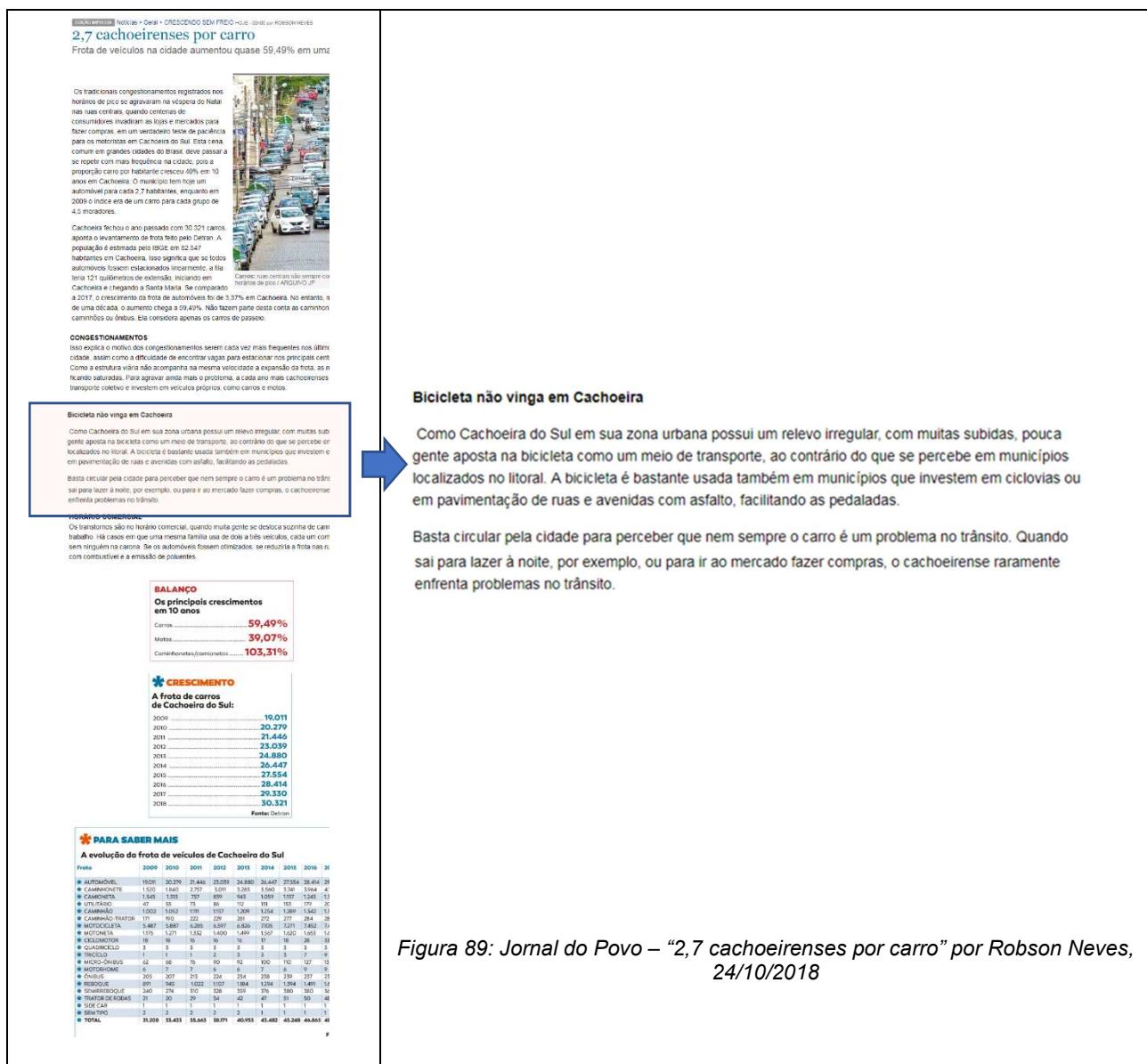
O Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul trata com ênfase a diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana de priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

O incentivo aos deslocamentos a pé, de bicicleta e de transporte público passa por ações que mudem o cenário atual de dificuldades vislumbradas pela população de Cachoeira do Sul, apontadas nas diversas respostas ao questionário de mobilidade urbana.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

O deslocamento de bicicleta é um dos modos que aparenta despertar para dificuldades. Segundo reportagem publicada no Jornal do Povo do dia 14 de janeiro de 2019, parte da população considera o relevo acidentado como impeditivo para este deslocamento (figura 89). Em reunião realizada no dia 9/11/2018 (figura 14), representantes de grupos de ciclistas afirmaram que o fator relevo não dificulta esse modo de deslocamento. As respostas livres à pergunta “porque você não se desloca de bicicleta?” (figura 38), apontam que menos de 5% dos consultados indicam a falta de condicionamento físico como fator determinante.



É necessário que se pense em soluções que permitam que as pessoas utilizem, para vencer distâncias maiores, mais de uma forma de transporte, garantindo conforto e praticidade.

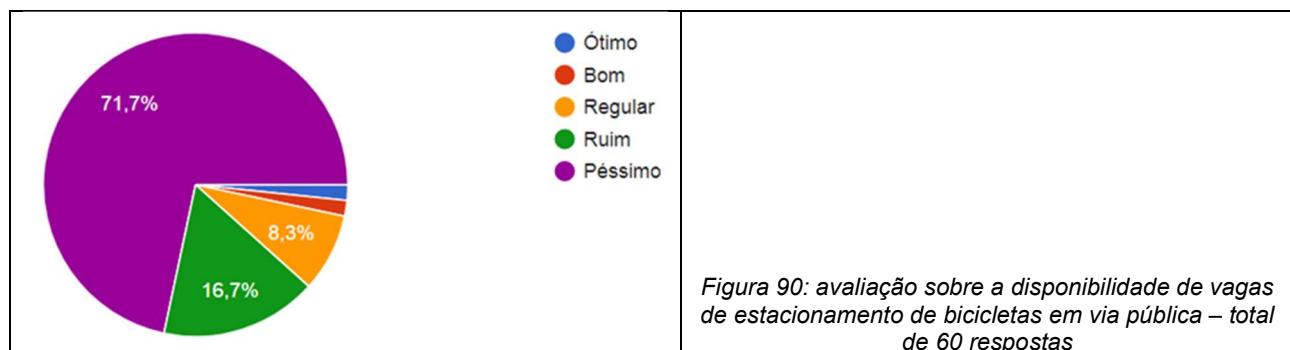
Com essa finalidade, este item trata da integração física, operacional ou tarifária entre as diversas formas de deslocamento dentro da cidade. Um exemplo da forma como essa integração pode se dar é o uso combinado de bicicleta e transporte público coletivo.

A existência de um serviço de bicicletas compartilhadas facilita a integração, pois favorece quem não possui bicicleta própria, maioria entre as respostas do questionário (figura 38), quem vê dificuldades em relação à topografia ou quem aponta para a dificuldade de estacionar na cidade,



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

conforme indicado na figura 90. Esta figura mostra que 88,4% dos consultados indicam como péssima ou ruim a existência de vagas de estacionamento de bicicletas em via pública.



A integração entre modos de deslocamento, com o devido incentivo aos não motorizados, pode auxiliar na racionalização da operação do serviço de transporte público coletivo, visto que muitas vezes uma linha de ônibus sofre alterações durante o dia para que o veículo chegue mais próximo a determinada quadra ou região, sem que a demanda justifique o percurso.

O planejamento estratégico para integração dos modos de transporte nos próximos anos tem os seguintes objetivo, metas e ações.

Tabela 5 – Plano para integração dos modos de transporte público e destes com os privados e não motorizados

OBJETIVO	METAS	AÇÕES
Facilitar a integração física, operacional e tarifária entre os modos de transporte público e dos modos não motorizados com o transporte público.	Implantar, no mínimo, 5 bicicletários* públicos vinculados a paradas de transporte coletivo até 2022; implantar projeto piloto de serviço público de compartilhamento de bicicletas e/ou equipamentos não motorizados como alimentador do sistema de transporte coletivo até 2026; buscar alternativas de modos que complementem o deslocamento por transporte público coletivo até 2022.	Realização de estudo para identificação dos pontos de maior demanda por bicicletário*; regulamentação de sistema compartilhado de bicicletas ou equipamentos não motorizados; regulamentação de serviços de transporte por demanda; realização de estudos visando a integração física e tarifária do transporte público coletivo com outros modos; elaborar projeto piloto de serviço público de bicicletas compartilhadas.

* Bicicletário: conjunto de paraciclos e/ou área determinada para deixar as bicicletas, como ocorre em supermercados e empresas. Fonte: Cartilha do Ciclista (Ministério das Cidades).

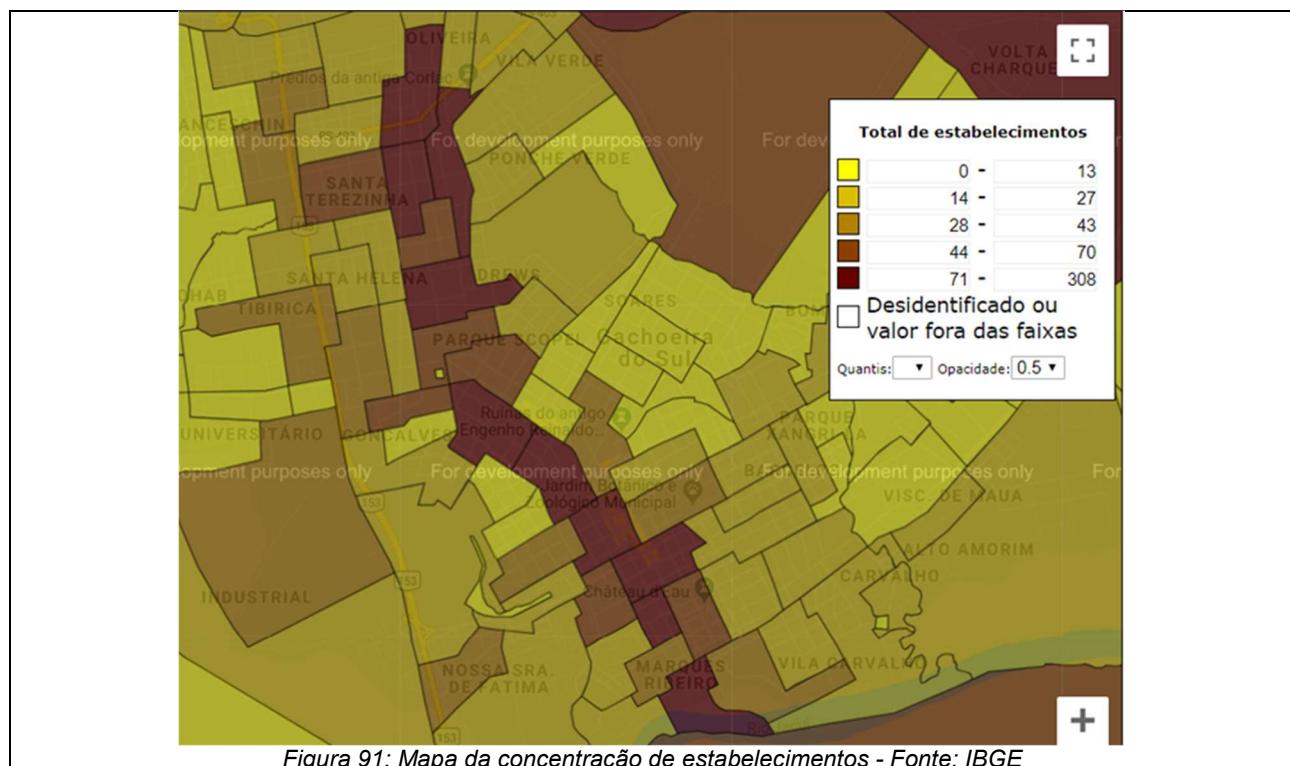


9. Transporte de cargas

O transporte de cargas é um ponto fundamental em uma cidade, visto que através dele se faz o escoamento da produção e o abastecimento de alimentos, utensílios e mercadorias utilizados e consumidos no município.

No entanto, a circulação de cargas torna-se um fator que compromete a fluidez dos deslocamentos, já que os veículos costumam ocupar grandes parcelas do espaço viário, afetam a acessibilidade a diversas áreas da cidade e podem oferecer riscos à segurança viária. O peso dos veículos é outro ponto importante a ser considerado, pois danifica a infraestrutura urbana e o patrimônio histórico.

A figura 91 mostra a concentração de estabelecimentos na malha urbana. Muitos desses estabelecimentos, pela sua natureza, geram deslocamentos de carga.



O disciplinamento dos deslocamentos de carga na zona urbana se dá pelo seguinte ordenamento:

- Lei Complementar nº 003/14, citada no item 3.2. que dispõe sobre horários de carga e descarga nas ruas Saldanha Marinho, Sete de Setembro, Júlio de Castilhos, Andrade Neves, Av. Brasil, Pinheiro Machado, Davi Barcelos e Conde de Porto Alegre;
- resoluções do COMTRAN que dispõem sobre algumas rotas de circulação de veículos de carga e sobre a proibição de circularem em determinadas áreas do centro histórico da cidade, como forma de preservar os prédios e infraestrutura que remontam da colonização do município;



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

- Lei Municipal nº 1983/83 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano que, nas considerações gerais sobre o sistema viário, indicou ações de proibição do tráfego de caminhões, em determinados horários, nas ruas Sete de Setembro, Saldanha Marinho, Pinheiro Machado, David Barcelos, Júlio de Castilhos e Avenida Brasil.

A legislação vigente não atende à cidade como um todo, não delimita as áreas de carga e descarga e não está sendo eficaz na resolução dos conflitos.

Observa-se, também, que o intervalo de tempo para carga e descarga definido na Lei Complementar nº 003/14, coincide com os horários de pico de deslocamentos, nas primeiras horas da manhã e no final da tarde.

Na rua Saldanha Marinho, via de acesso rápido ao Hospital de Caridade e Beneficência, a carga e descarga nos estabelecimentos pode comprometer a fluidez do trânsito para ambulâncias e demais veículos em atendimentos de saúde.

Em respostas livres ao questionário para diagnóstico do PLANMOB, os consultados identificaram conflitos relacionados com a segurança viária e outros veículos quando se deslocam a pé ou de bicicleta. Quando se deslocam com veículo motorizado próprio 27,2% dos resultados apontam diretamente para os conflitos com transporte de cargas (figura 40) apesar da legislação existente que o disciplina.

O transporte por carroças de tração humana ou animal ainda é bastante utilizado no município, tanto para transporte de mercadorias e bens quanto para recolhimento de lixo reciclável ou outros materiais. O artigo 52 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB estabelece que os veículos de tração animal devem ser identificados e estão sujeitos às mesmas normas de circulação e conduta dos veículos automotores. Entretanto, atualmente, o município não exerce essa fiscalização e não possui legislação que discipline esse modo de deslocamento.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNNU visa priorizar os investimentos e o uso do sistema viário para o pedestre, ciclistas e meios de transporte coletivo, mas a circulação de cargas é vital para o município e, para minimizar os conflitos que ela gera, foi estabelecido o planejamento para os próximos dez anos, constante da tabela 6.

Tabela 6 – Plano para o transporte de cargas

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Reduzir os conflitos na mobilidade urbana causados pelo transporte de cargas sem afetar o desenvolvimento econômico do município; preservar a infraestrutura urbana e o patrimônio histórico.	Consolidar uma política que regulamente o trânsito de veículos pesados e a carga e descarga na zona urbana do município até 2022; disciplinar o transporte de cargas realizado por carroças até 2022; demarcar 100% das áreas de carga e descarga nas vias estruturais e de ligação até 2022.	Elaboração de cartilha informativa da política de carga e descarga municipal; demarcação da zona de restrição de trânsito de veículos pesados por interesse do patrimônio histórico-cultural e para preservação da infraestrutura urbana; estabelecimento de horários e áreas de trânsito de carroças, cadastramento, emplacamento, capacitação dos condutores e acompanhamento do bem-estar animal; implantação de mecanismos de captação de dados sobre a



	<p>movimentação de carga e descarga;</p> <p>elaboração de estudos sobre movimentação de veículos e demanda de carga e descarga;</p> <p>revisão da legislação existente sobre os deslocamentos de carga e descarga no perímetro urbano;</p> <p>criação de zonas para implantação de centros logísticos de carga e descarga de grandes empreendimentos.</p>
--	---

10. Polos geradores de viagens

Os polos geradores de viagens são equipamentos sociais, praças, escolas, indústrias, empreendimentos comerciais, grandes empresas, conjuntos e condomínios habitacionais, entre outros, capazes de atrair um grande número de viagens diárias, tanto de pessoas quanto de cargas.

São exemplos de polos geradores de viagens, atualmente, os seguintes pontos:

- Praças e espaços de lazer e eventos da cidade;
- Hospital de Caridade e Beneficência (HCB);
- Unidade de Pronto Atendimento (UPA);
- Shopping Center;
- Grandes empregadores do município, como Screw, Granol e Prefeitura (distribuída em várias regiões da cidade);
- Universidades, como UFSM (atual e novo campus), UERGS, ULBRA e UAB;
- Escolas particulares, municipais e estaduais.

A Figura 92 e Anexo 2 demonstra a distribuição dos polos geradores de mobilidade no município.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

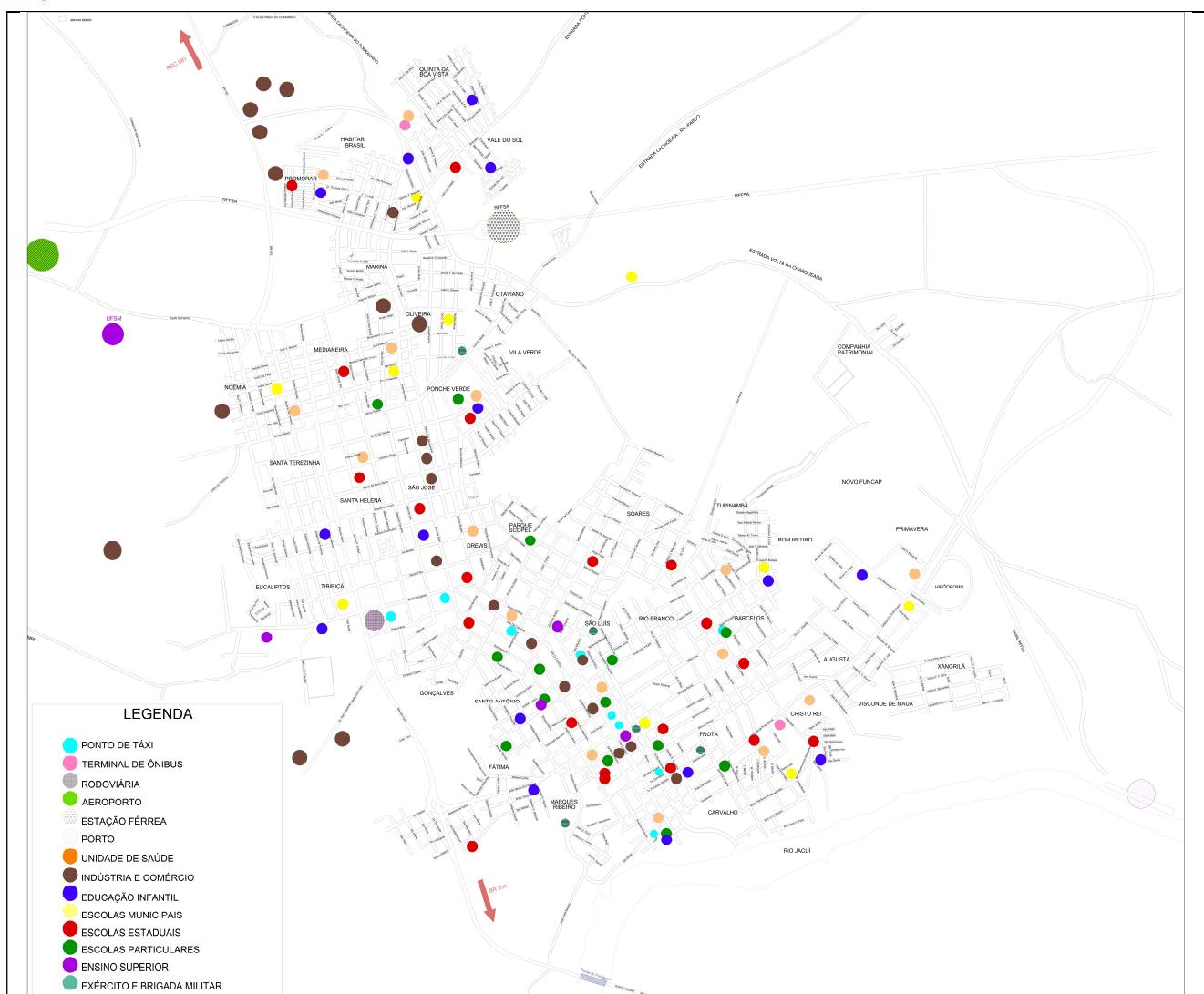


Figura 92 e Anexo 2: Polos Geradores de viagens. FONTE: Secretarias Municipais de Indústria e Comércio, de Saúde e de Educação.

Podem surgir novos polos geradores de mobilidade a qualquer momento, como novos empreendimentos de grande porte e loteamentos, entre outros. Quando há o surgimento de um novo polo, acontece uma alteração na mobilidade da cidade, uma vez que um grande número de pessoas e veículos será atraído a este novo ponto provocando um acréscimo de viagens na cidade e contribuindo para o surgimento de conflitos e da necessidade de meios de deslocamento como ônibus, vias, ciclovias/ciclofaixas.

A implantação do novo campus da UFSM na localidade de Passo d'Areia é um exemplo de um polo gerador de mobilidade recentemente criado e que demandará infraestruturas e planejamento que garantam o acesso dos alunos, professores e colaboradores.

Para a inserção desses novos polos na estrutura de mobilidade existente, são necessárias obras de infraestrutura e o uso de instrumentos de gestão da mobilidade no entorno como as planejadas para os próximos dez anos, constantes da tabela 7.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Tabela 7: Plano para os polos geradores de viagens

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
<p>Minimizar os impactos negativos sobre a mobilidade de empreendimentos públicos e privados que possam ser polos geradores de viagens, garantindo o acesso aos serviços básicos e aos equipamentos urbanos;</p> <p>favorecer a atração de empreendimentos públicos ou privados minimizando os impactos negativos na mobilidade;</p> <p>melhorar os espaços de convivência do município.</p>	<p>Criar um instrumento para avaliação dos impactos na mobilidade de novos empreendimentos que constituam polos geradores de viagens até 2020;</p> <p>mapear e caracterizar 100% dos polos geradores de viagens existentes na cidade até 2022.</p> <p>de</p>	<p>Estudar viabilidade de alteração da lei de parcelamento de solo para:</p> <ul style="list-style-type: none">- exigir a entrega de áreas de recreação/verde com equipamentos mínimos e tratamento paisagístico;- inclusão da mobilidade urbana no planejamento de novos bairros ou loteamentos a serem implantados (arborização, calçadas, pavimentação, paradas de transporte coletivo, ciclovía, iluminação); <p>avaliação das necessidades de transporte público coletivo derivadas da implantação de novos polos geradores de mobilidade que possam surgir (exemplo: novo campus UFSM, novos loteamentos e empreendimentos na cidade) e os impactos desses novos polos sobre o sistema;</p> <p>estudar a viabilidade de incorporação ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU da exigência de elaboração de estudos de mobilidade e de mitigação de impactos em grandes empreendimentos;</p> <p>realização de estudo para redução dos conflitos e garantir a fluidez de trânsito no entorno de estabelecimentos geradores de mobilidade;</p> <p>articulação com o governo federal quanto à conclusão do anel viário da BR153 e quanto à melhoria das condições de segurança viária no braço da rodovia até o porto;</p>



	articulação junto ao governo estadual para garantir infraestrutura de mobilidade no acesso à UFSM (arborização, iluminação, calçadas, acostamento, paradas de transporte coletivo, ciclovias, entre outras).
--	--

11. Áreas de estacionamento

A figura 91 demonstra a concentração de estabelecimentos na malha urbana de Cachoeira do Sul. Esses estabelecimentos de atividades diversas – comércio, prestação de serviços, assistência à saúde, educação, lazer e outros – geram deslocamentos e maior necessidade de estacionamentos no período em que se encontram abertos ao público. Essa necessidade pode ser identificada de acordo com a motivação que gerou o deslocamento. Ela pode ser para:

- carga e descarga, como abordado no item 9;
- trabalho;
- educação;
- aquisição de bens, mercadorias e serviços;
- lazer.

O questionário aplicado para construção do diagnóstico sobre mobilidade urbana buscou identificar a percepção das pessoas quanto à existência de vagas de estacionamento para veículos motorizados próprios e bicicletas na malha urbana da cidade.

Dentre os consultados que se deslocam de bicicleta, 88,4% das respostas quanto à disponibilidade de vagas de estacionamento em via pública a apontaram como péssima ou ruim e 8,3% como regular, conforme a figura 93.

Dentre os consultados que se deslocam de veículo motorizado próprio (automóvel ou motocicleta), 73,3% das respostas indicaram como péssima ou ruim a disponibilidade de vagas de estacionamento de veículos em via pública, conforme a figura 94.

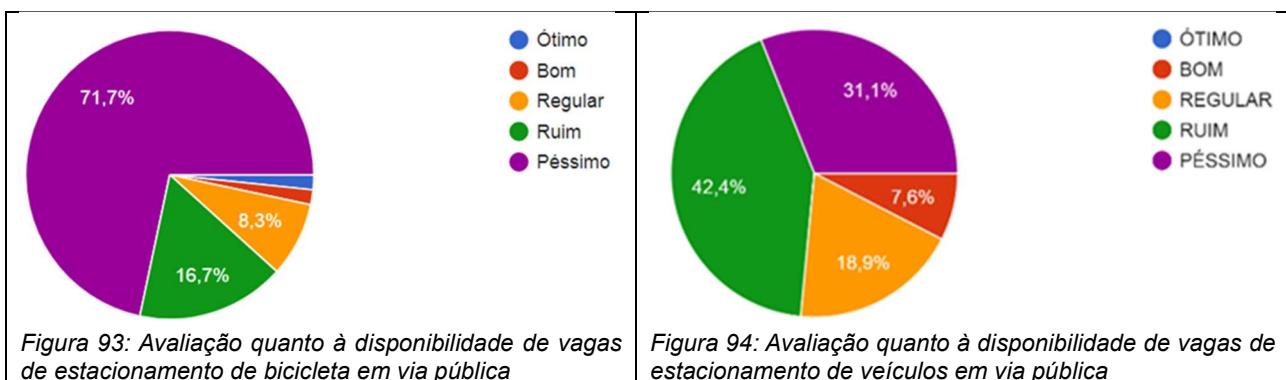


Figura 93: Avaliação quanto à disponibilidade de vagas de estacionamento de bicicleta em via pública

Figura 94: Avaliação quanto à disponibilidade de vagas de estacionamento de veículos em via pública

Os deslocamentos para trabalho e educação, realizados em veículo motorizado próprio, geram estacionamentos por períodos prolongados e os motivados pelas demais necessidades, por períodos menores de permanência.

A fim de embasar projeto básico para implantação de estacionamento rotativo na área central da cidade, a equipe técnica do Departamento de Trânsito da Secretaria Municipal de Obras percorreu os logradouros da cidade para coleta de dados relativos às vagas de estacionamento.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Nesse trabalho de campo na área central da cidade, observaram que a taxa de ocupação das vagas é de 80% e a de rotatividade, 35%. Esses valores se referem a média dos dados, pois podem variar de acordo com o horário e os dias da semana e do mês.

A baixa taxa de rotatividade pode ser o motivo da insatisfação dos consultados em relação à oferta de vagas e é indicador do uso não democrático do espaço público. A maioria das vagas não estão disponíveis nos horários em que a maioria dos consultados as necessita.

Em cumprimento à legislação federal pertinente, regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, do total das vagas de estacionamento disponíveis em vias públicas, 5% estão demarcadas para uso exclusivo de idosos e 2% para pessoas com deficiência. Além dessas, há vagas reservadas para carga e descarga, farmácias e veículos oficiais.

Até a conclusão deste plano, todas as vagas de estacionamento em vias pública da cidade são gratuitas e o projeto básico para implantação de estacionamento rotativo oneroso, acima mencionado, está em fase de elaboração, prevendo a implantação do sistema em trechos das seguintes ruas da cidade: Sete de Setembro, Ernesto Alves, General Portinho, Presidente Vargas, Saldanha Marinho, Silvio Scopel, Andrade Neves, Aníbal Loureiro, Júlio de Castilhos, Major Ouriques, Marechal Floriano, Milan Krás, Otto Mernak, Ramiro Barcelos e Travessa Francisco Gama, abrangendo a área demarcada na figura 95 e Anexo 3.

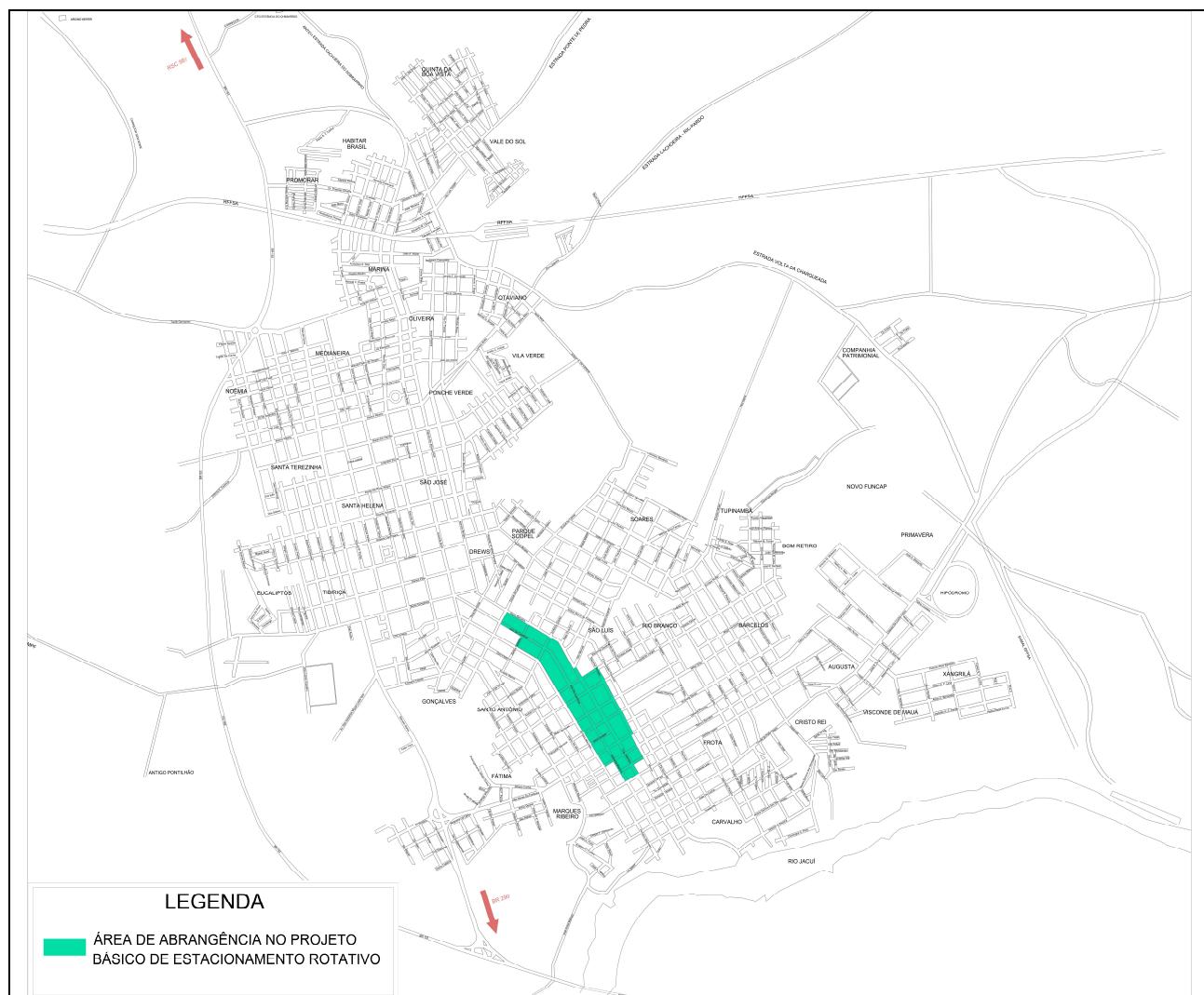


Figura 95 e Anexo 3: Mapa com a área abrangida no projeto básico de estacionamento rotativo, já em elaboração no período de construção do PLANMOB



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Em passado recente, o poder público demarcou vagas de estacionamento na área central da cidade, como forma de disciplinar e otimizar o uso do espaço público, de forma simples e não onerosa. Porém, a fiscalização desse sistema de estacionamento não é mais exercida. Permanecem as áreas delimitadas como de estacionamento exclusivo para motocicletas.

Não existem paraciclos ou áreas demarcadas para estacionamento de bicicletas na via pública, de forma que os ciclistas se utilizam de postes ou outras estruturas para esse fim.

Com este diagnóstico, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul - PLANMOB visa a regulamentação, a gestão e a implantação de infraestruturas voltadas ao disciplinamento da política de uso de áreas de estacionamentos públicos e privados, de forma a garantir o uso democrático do espaço público. Visa, também, a qualificação desses espaços, de forma que sejam utilizados prioritariamente por pessoas e não por veículos.

Tabela 8: Plano para as áreas de estacionamento

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Democratizar o uso do espaço público destinado a estacionamento de veículos; implantar políticas vinculadas ao uso de estacionamentos de veículos para desestimular o uso do transporte motorizado individual privado.	Implantar áreas de estacionamento oneroso na área demarcada na figura 95 até 2022; ampliar a área de estacionamento oneroso para a área demarcada na figura 96 e anexo 3 até 2026; demarcar as vagas de estacionamento gratuito em 100% da extensão das vias de ligação até 2026; promover, no mínimo, uma ação anual de valorização e incentivo aos modos de transporte não motorizados e ao uso compartilhado do espaço público até 2026; substituir a área de uma vaga de estacionamento de automóveis a cada 200 metros para implantação de estacionamentos de bicicletas e/ou “parklets” nas vias estruturais e de ligação até 2020.	Realização de estudo para a implantação de áreas de estacionamento rotativo, não oneroso, no entorno de polos geradores de mobilidade; elaboração de estudo para implantação de estacionamento oneroso na área central da cidade; regulamentação do estacionamento oneroso; exigência de instalação de bicletários nos novos empreendimentos públicos e privados; implantação de paraciclos em vias públicas na área central da cidade; regulamentação da concessão de espaço público para a instalação de “parklets”.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

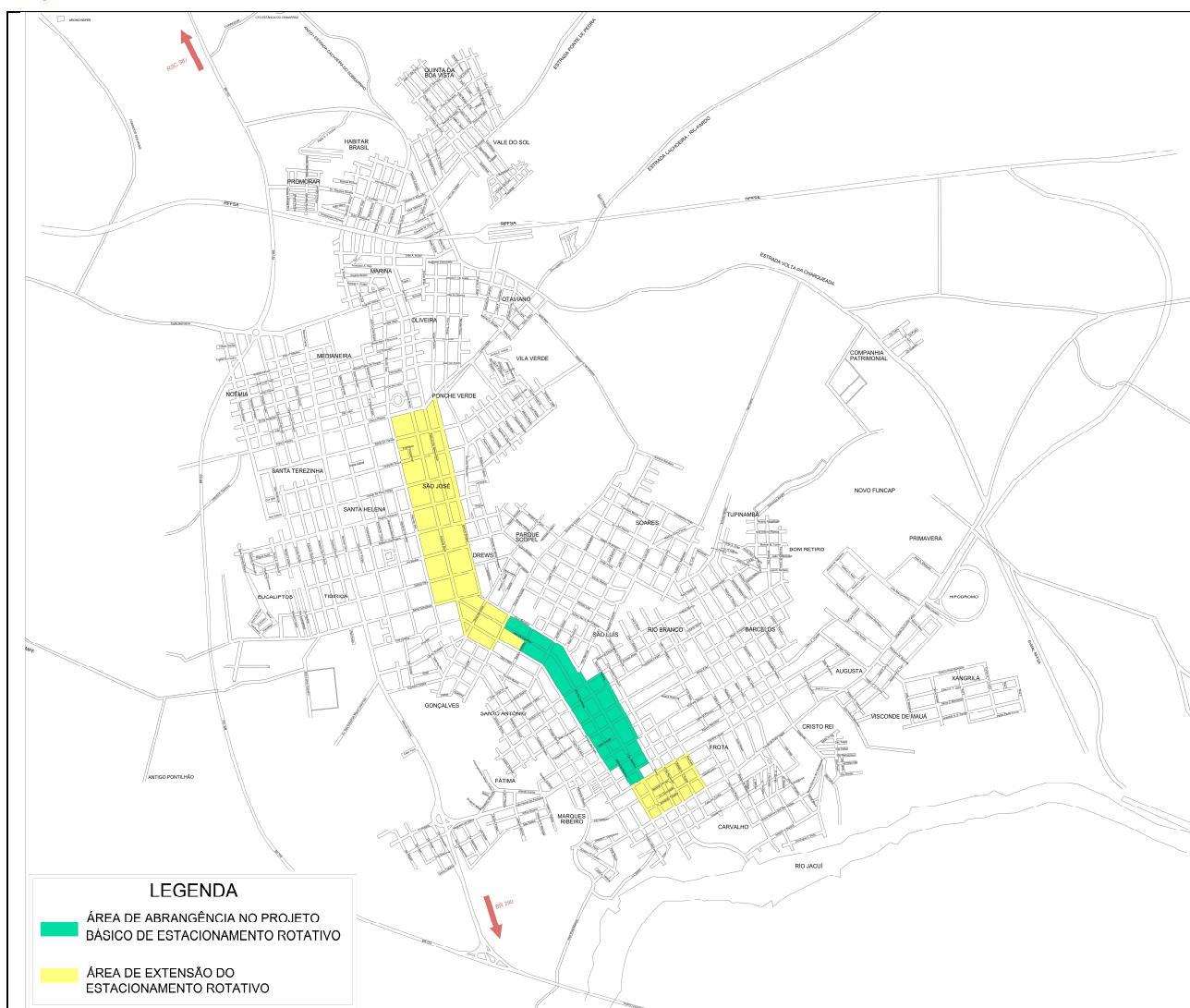


Figura 96 e Anexo 3: Mapa com a expansão do Estacionamento Rotativo

12. Áreas e horários de acesso e circulação restrita e controlada

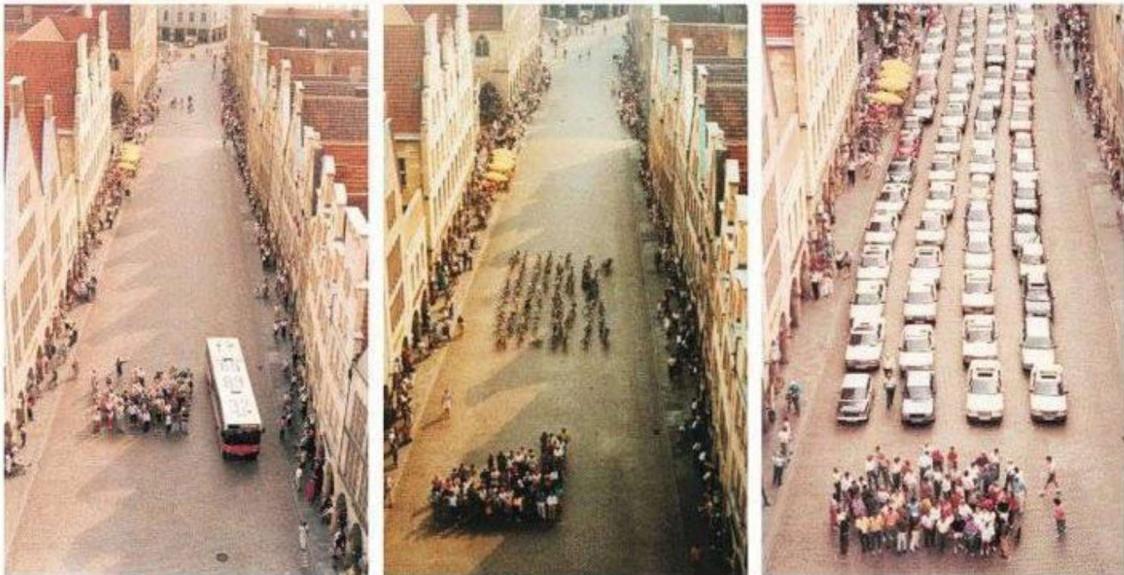
As ruas da cidade, da forma como as conhecemos, nos remetem ao espaço utilizado para a circulação de veículos e pessoas de forma segmentada: veículos na área definida como leito carroçável e pessoas na área denominada calçada. Essa definição de domínios busca a segurança viária.

Pelas dimensões dos veículos e velocidade imprimida, o leito carroçável ocupa a maior parte do espaço, o que, ainda que necessário, evidencia a priorização do deslocamento motorizado em detrimento do pedestre.

Durante o processo de elaboração deste plano, a figura 97 foi frequentemente utilizada para exemplificar o espaço necessário para que cada modo de deslocamento ocorra, levando à reflexão sobre o uso democrático desse espaço público, que exige investimento permanente de recursos públicos para sua manutenção e qualificação.



ESPAÇO QUE 60 PESSOAS OCUPAM NO TRÂNSITO: ÔNIBUS BICICLETA CARRO



POSTER DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MUNIQUE, 2001

Figura 97

Reafirmando que a construção deste plano dá ênfase à diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana de priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado há que se pensar em políticas que promovam a democratização dos espaços definidos como ruas.

O instrumento de fechamento de vias, de forma temporária ou permanente, é aplicado em cidades brasileiras para a solução de conflitos diversos. Este mesmo instrumento pode ser utilizado como ação voltada à quebra dos paradigmas vigentes sobre o uso desses espaços.

Exemplo disso, nos anos de 2017 e 2018, foram realizados experimentos de fechamento ao trânsito de veículos de trecho da Av. Brasil, aos domingos, para uso por pedestres. Essa medida que gerou grande aceitação da população, oferecendo uma outra visão sobre a utilização do espaço.

Ações como essa podem ser realizadas como forma de divulgação e incentivo às políticas de mobilidade urbana.

Tabela 9 – Plano para áreas e horários de acesso e circulação restrita e controlada

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
<p>Fomentar ações temporárias de incentivo à mobilidade urbana e uso da cidade por pedestres e ciclistas; estimular a criação de ambientes mais seguros e amigáveis para a circulação de pedestres e ciclistas e para o lazer e a convivência.</p>	<p>Reservar pelo menos 2 km nas vias urbanas para o uso exclusivo de pedestres e ciclistas nos finais de semana a partir de 2022;</p> <p>implementar pelo menos 2 km de vias de “zona 30” (¹) na área central da cidade até 2026;</p> <p>promover, no mínimo, uma ação anual de valorização e incentivo aos modos de transporte não motorizados e</p>	<p>Regulamentação da prestação de serviços durante o período de fechamento das vias para o uso exclusivo de pedestres e ciclistas;</p> <p>realização de campanhas e consultas à sociedade sobre a temática;</p> <p>adequar o desenho e infraestrutura das vias para a implantação de “zona 30”.</p>



	ao uso compartilhado do espaço público até 2026; regulamentar e implantar o conceito de “woonerf” ⁽²⁾ em pelo menos uma via, em bairro residencial até 2029.	
--	--	--

¹ Vias onde a velocidade dos veículos motorizados é reduzida para garantir a sua utilização por pedestres e ciclistas, com segurança viária.

² Conceito de rua viva, como originalmente implementada na Holanda. As soluções técnicas para implementação dessas ruas incluem espaços compartilhados, tráfego tranquilo e limites de velocidade baixos.

13. Mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

Este capítulo tem como objetivo fazer um levantamento dos recursos financeiros especificados em orçamentos do município e de novas fontes de recursos possíveis para implantação das ações descritas nos itens 4 a 12 deste plano.

O Plano Plurianual - PPA, instituído pela Lei Municipal nº 4.490/12, estabelece, para o quadriênio 2018/2021, os programas de atuação governamental, com seus respectivos objetivos, indicadores e montantes de recursos a serem aplicados em despesas de capital, e outras delas decorrentes, e nas despesas de duração continuada.

O inciso I do artigo 2º dessa lei define programa como instrumento de organização governamental que articula um conjunto de ações que concorrem para um objetivo comum pré-estabelecido, mensurado por indicadores, visando à solução de um problema ou ao atendimento de uma necessidade ou demanda da sociedade.

Os programas da atuação governamental serão financiados pelos recursos próprios do Município, das Operações de Crédito Internas e Externas, das Transferências Constitucionais, Legais e Voluntárias da União e do Estado e, subsidiariamente, das parcerias implementadas com outros municípios e com a iniciativa privada, conforme disposto no artigo 3º.

A análise do PPA 2018/2021, evidencia programas identificados com a mobilidade urbana e que podem garantir a execução das ações previstas neste plano. São eles:

- Programa nº2 – Desenvolvimento Cultural: incrementar a difusão cultural; promover o acesso aos bens culturais; preservar, recuperar e ampliar o patrimônio cultural.
- Programa nº9 – Limpeza Pública: viabilizar a coleta de lixo, limpeza urbana bem como a destinação final de lixo.
- Programa nº10 – Iluminação Pública: viabilizar a manutenção, ampliação e melhoria da iluminação pública.
- Programa nº11 – Lazer Comunitário: manter e conservar parques, jardins, praças; arborizar as vias públicas.
- Programa nº13 – Saneamento Geral: manter e ampliar sistema de drenagem; manter fábrica de tubos.
- Programa nº14 – Controle, Fiscalização e Segurança no Trânsito: ampliar e manter a organização no trânsito; oferecer maior segurança aos condutores de veículos e pedestres.
- Programa nº17 – Transporte Escolar: garantir o acesso à escola.
- Programa nº22 – Atenção Integral ao Idoso – PAII: assegurar os direitos sociais do idoso; criar condições para promover sua autonomia e integração familiar e comunitária.
- Programa nº24 – Programa de Acolhimento à Pessoa com Deficiência: assegurar os direitos sociais, criando condições para promover sua autonomia e inclusão social.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

- Programa nº33 – Fomento e Desenvolvimento Turístico: planejar, estruturar e implantar atividades turísticas.
- Programa nº34 – Infraestrutura Aeroportuária: implementar aeroporto municipal. Ampliar pista de pouso.
- Programa nº43 – Apoio ao Desporto Comunitário: elaborar e promover projetos e atividades esportivas; implementar espaços esportivos.
- Programa nº44 – Construção, Restauração e Conservação de Estradas e Pontes Municipais: ampliar e manter estradas e pontes do município.
- Programa nº48 – Atenção ao Meio Ambiente: executar atividades de recuperação de áreas de risco ou degradadas.
- Programa nº52 – Transporte, Mobilidade e Obras Viárias: mobilidade urbana
- Programa nº53 – Planejamento Urbano: elaborar plano diretor e código de obras, plano de saneamento básico, plano de mobilidade urbana.
- Programa nº54 – Cidadania, Desenvolvimento Social e Direitos Humanos: cidadania, desenvolvimento social e direitos humanos.
- Programa nº59 – Implantação de Usina de Asfalto: diminuir custos com compra e transporte de asfalto, até então adquirido de terceiros, para uma efetiva manutenção do sistema viário urbano.
- Programa nº65 – Sistema Viário Estruturado: sistema viário estruturado. Incentivo ao uso da bicicleta. Priorização do uso do transporte coletivo. Incentivo aos modos não motorizados.
- Programa nº66 – Implantação Estacionamentos: implantação de estacionamentos rotativo remunerado.

Os artigos 5º e 6º da lei que institui o PPA preveem a possibilidade de inclusão, exclusão ou alteração de programas e ações. Esses mecanismos permitem a busca por novos programas de qualificação da mobilidade urbana, que resultem na captação de recursos estaduais, federais, de parcerias com a iniciativa privada ou decorrentes do incremento de recursos próprios do município.

O incremento de recursos para ações específicas de mobilidade urbana pode se dar, também, por recursos provenientes de ações definidas neste plano, como por exemplo:

- Implantação do estacionamento rotativo oneroso;
- incremento da fiscalização sobre as diversas ações de mobilidade urbana;
- instituição e regulamentação de contribuição de melhoria;
- instituição do instrumento urbanístico denominado Operação Urbana Consorciada, que permite a viabilização de projetos urbanísticos em parceria com o setor privado.

Tabela 10 – Plano para os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Buscar novas fontes de financiamento para infraestrutura de mobilidade urbana; tornar mais transparente e acessível a informação sobre composição de custos do serviço de transporte público coletivo e tarifação; articular com os governos estadual e federal o	Garantir o uso de 30% dos recursos municipais de multas de trânsito para ações de segurança de trânsito e mobilidade urbana a partir de 2022; criar um fundo de recursos proveniente de ações de mobilidade urbana até 2022; incrementar as previsões de recursos voltados para	Criação de uma política de contrapartidas de mobilidade para solução de conflitos gerados por empreendimentos privados; realização de estudo do impacto das gratuidades e descontos no serviço de transporte público coletivo para análise da necessidade e da viabilidade de concessão de subsídio público;



financiamento de obras de infraestrutura e mobilidade urbana; buscar parcerias com instituições privadas para o financiamento da mobilidade urbana.	mobilidade urbana em 5% até 2029.	acompanhamento de possibilidades de obtenção de recursos de fontes estaduais e federais para ações de mobilidade urbana; revisão da legislação referente a contribuição de melhoria para custeio de obras de infraestrutura de mobilidade urbana; destinação dos recursos oriundos de estacionamentos rotativos e da concessão onerosa de uso do solo para ações de mobilidade urbana.
--	-----------------------------------	--

14. Sistemática de implementação, avaliação, revisão e atualização periódica

14.1. Da implementação

A instituição do Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul – PLANMOB é o ponto de partida para o planejamento de mobilidade urbana na cidade.

A construção do PLANMOB se deu através da metodologia simplificada disponibilizada pelo Ministério das Cidades (ver item 3.3). As propostas formuladas exigirão planejamento, projetos e detalhamentos específicos para a sua efetiva implantação, situação prevista no item 7.5.2, página 185, do Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana – PLANMOB, publicado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob, do Ministério das Cidades.

Para implementação do PLANMOB, a primeira ação do poder público deve ser de definição da estrutura de gestão executiva, técnica e de acompanhamento, que será responsável pelo planejamento continuado de mobilidade urbana. Sugere-se a instituição do Observatório Municipal de Mobilidade Urbana.

Os gestores do PLANMOB deverão iniciar os processos de elaboração dos projetos e de regulamentação necessários à execução das ações e de monitoramento continuado da implantação do plano, observados os prazos definidos para o cumprimento das metas, conforme item 3.1. e como segue:

- Metas de curto prazo, em até três anos;
- metas de médio prazo, em até sete anos;
- metas de longo prazo, em até dez anos.

14.2. Da avaliação e monitoramento - Observatório de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul

A gestão da mobilidade urbana requer permanente monitoramento das ações propostas e comprovação das metas deste plano. Para isso, fica instituído o Observatório de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul, que definirá as ferramentas e indicadores de monitoramento e avaliação que permitirão confirmar o êxito na implementação das ações ou identificar a necessidade de ajustes



ou reformulação das proposições. Os resultados apurados deverão gerar relatórios semestrais de acompanhamento para conhecimento e aprovação da sociedade organizada. Na sequência, os relatórios serão apresentados aos agentes públicos competentes para implementação e fiscalização das ações.

Diferentemente do Conselho de Mobilidade Urbana, este Observatório terá caráter eminentemente técnico, que norteará a regulamentação de sua composição e atribuições por meio de decreto municipal.

14.3. Da revisão e atualização periódica

A dinâmica do desenvolvimento urbano e as constantes transformações sociais, culturais e econômicas pelas quais o município passa geram, permanentemente, novas demandas de mobilidade urbana e a necessidade de revisão do planejamento adotado. Os gestores do plano devem estar atentos a essas transformações.

Com base nos relatórios de avaliação produzidos, os gestores deverão promover a revisão e a atualização do PLANMOB, como segue:

- A cada quatro anos: consulta à sociedade para monitoramento da efetividade de sua implantação;
- em dez anos: atualização do plano.

14.4. Do conselho de participação popular e do serviço de ouvidoria pública

A participação social não se encerra com a instituição do plano. Ela deve ser permanentemente ativa e colaborativa e, para que aconteça de forma organizada e representativa da sociedade organizada, serão constituídos:

- o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, de natureza consultiva e deliberativa, para assessoramento aos gestores do plano e acompanhamento da implantação do PLANMOB, do processo permanente de planejamento da mobilidade urbana e para deliberação sobre a gestão do Fundo de Mobilidade Urbana.

- o Serviço de Ouvidoria Pública para Mobilidade Urbana como canal de diálogo entre o cidadão e a administração para manifestações que resultem na contínua melhoria dos procedimentos e ações de mobilidade.

14.5. Da instituição do plano

Ainda que não obrigatória, sugere-se que a instituição do Plano de Mobilidade Urbana seja sob a forma de lei, garantindo a sua legitimidade e permanência como política pública construída pela sociedade, independentemente das sucessões políticas na administração municipal.

Referência bibliográfica:

Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob, publicado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob - Ministério das Cidades.

15. Disposições finais

A finalização do processo de construção do Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul se deu da mesma forma participativa que o seu início. Para isso, vários eventos com o propósito de divulgação e debate do texto proposto foram programados e realizados como demonstrado neste item.

Os eventos programados visaram a participação da sociedade organizada, em especial das entidades mobilizadas nos eventos anteriores, dos poderes constituídos e das entidades que reúnem profissionais das áreas de Engenharia e Arquitetura e Urbanismo. As apresentações foram



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

feitas pelas equipes técnicas da Prefeitura Municipal e dos cursos de Engenharia de Transporte e Logística e de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Maria – UFSM, como segue:

15.1. Apresentação ao Poder Executivo

Reunião realizada no dia 08 de março de 2019, na sala de reuniões do gabinete do Prefeito, com a presença dos senhores Prefeito Municipal, Vice-Prefeito Municipal, Secretários Municipais e Grupo de Trabalho da Prefeitura Municipal (figuras 98 e 99).



Figura 98: Reunião apresentação para secretários Municipais e Grupo de Trabalho



Figura 99: Reunião apresentação para secretários Municipais e Grupo de Trabalho

15.2. Workshop de apresentação ao Núcleo de Engenharia, Arquitetura e Agronomia de Cachoeira do Sul – NEA e profissionais arquitetos e engenheiros civis

Encontro realizado no dia 12 de março de 2019, no auditório do Museu Municipal Dr. Edyr Lima, com a presença de 24 participantes. Este encontro contou com a presença dos professores da UFSM colaboradores do PLANMOB e, após a apresentação do texto preliminar, foi realizado debate acerca do tema entre os presentes (figuras 100 e 101).



Figura 100: Reunião apresentação para NEA, Arquitetos e Engenheiros Civis.



Figura 101: Reunião apresentação para NEA, Arquitetos e Engenheiros Civis.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

15.3. Apresentação ao Poder Legislativo

Reunião realizada no dia 20 de março de 2019, no Plenário da Câmara de Vereadores, com a presença do senhor presidente da Câmara de Vereadores, Dr. Carlos Alberto de Moura Moraes, senhora Vereadora Telda Assis, senhor Vereador Noeli Cabral Gonçalves, dos professores Alejandro Ruiz Padillo e Brenda Medeiros Pereira, da UFSM, e representantes de bancadas (figuras 102 e 103).



Figura 102: Reunião apresentação ao Poder Legislativo.



Figura 103: Reunião apresentação ao Poder Legislativo.

15.4. Audiência Pública Final

No dia 28 de março de 2019 foi realizada a segunda audiência pública do PLANMOB que contou com a presença de 132 participantes. O evento teve início às 18h30min, no auditório do Sindilojas (Rua Saldanha Marinho, 1156) e contou com o apoio da Câmara Municipal de Vereadores. Para possibilitar uma leitura prévia do texto preliminar do plano, este foi disponibilizado no dia 22 de março de 2019 no blog do PLANMOB.

Para divulgação do evento e convocação da população à participação, foram encaminhados convites para representantes da sociedade organizada, além da divulgação nos meios de comunicação locais (figuras 104 e 105).

Na ocasião, foi apresentado o plano e disponibilizados painéis interativos com as tabelas de planejamento constantes neste texto, para que os participantes tivessem a oportunidade de escrever e expressar suas opiniões e sugestões. Após a apresentação, foi aberto tempo para participação dos presentes (figuras 107 a 111).



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 104: Folder distribuído em estabelecimentos da cidade, para divulgação da 2ª Audiência Pública, criado por Adroaldo Borba da Silva – Desenhista da Secretaria Municipal de Agricultura e Pecuária.



Figura 105: Participação no programa de Carlos Simonetti (Rádio Fandango 102.5FM) em 22 de março de 2019.

Um plano para dar mobilidade a Cachoeira

APRESENTAÇÃO É AMANHÃ Estudo da Prefeitura teve o apoio da UFSM

VINÍCIUS SEVERO *coordenador do projeto*

O estudo elaborado pelo projeto é destinado a apoiar o governo municipal e os tomadores de decisão para melhorar a circulação de pedestres e veículos em Cachoeira do Sul. O Plano de Mobilidade Urbana (Planmob) foi desenvolvido pela Prefeitura com apoio da UFSM/Carbone, com a participação de estudantes a partir das 10h30min, no Sindilojas, em audiência pública.

Além da necessidade de planejar a mobilidade em um município que não é grande, é preciso considerar que Cachoeira do Sul tem um grande crescimento populacional e, graças ao incremento de cidadãos que a UFSM deverá provocar, o plano de mobilidade urbana deve ser elaborado a nível federal. Municípios que não entregarem o estudo de mobilidade urbana para o governo de não mais receber recursos para a área de infraestrutura urbana.

As audiências públicas foram convocadas e pesquisas de satisfação dos cachoeirenses com a mobilidade e o planejamento municipal.

IMPORTANTE

Para tirar os projetos do papel, a Prefeitura precisará essencialmente buscar recursos através de projetos via governo federal. Para se ter ideia do pouco investimento feito pelo Município com relação ao planejamento urbano, o plano de Cachoeira do Sul já tem 10 anos e não recebeu, apesar de estar em 70%.

PARA SABER MAIS

Os 10 passos do plano

TRÂNSITO E TRANSPORTE

- Instalar ônibus de trânsito que facilitam o deslocamento dos ônibus até 2022.
- Monitorar e elevar em 5% os usuários do transporte público urbano.
- Desenvolver infraestrutura do sistema dos usuários em termos de mobilidade e infraestrutura.
- Regulamentar até 2022 serviços que podem ser complementares, como transporte sob demanda, compartilhamento de bicicletas e/ou equipamentos móveis.
- Tornar todos veículos acessíveis a pessoas com deficiência.

CIRCULAÇÃO VIÁRIA

- Reduzir pelo menos 10% os acidentes de trânsito em 2020 no plano urbano.
- Melhorar a integração do sistema de circulação viária entre os usuários.
- Regulamentar o veículo-motor em todos os vias urbanas.
- Reduzir pelo menos 10% os pontos de congestionamento através de estudos de trânsito.
- Regulamentar serviços de medição de trânsito.

INFRAESTRUTURA

- Criar sistema de priorização de colunas de mobilidade.
- Adequar toda infraestrutura a normatizes de acessibilidade.
- Elevar a aprovação de normas de acessibilidade para 100% das vias.
- Promover ações de desenvolvimento de novos serviços no urbano e no anel viário.
- Promover ações de valorização do trânsito não motorizado (pedestre, ciclável, rodoviário).
- Disciplinar posses de veículos de coletivo de fino.
- Promover ações de valorização do transporte público até 2026.
- Adequar toda sinalização de trânsito.
- Elaborar plano piloto de manejo de cursos d'água e desenho de ruas 2019.
- Elaborar projeto de sinalização de trânsito.

ACESSIBILIDADE

- Tornar todos pontos de transporte coletivo acessíveis, bem como os veículos de ônibus e ônibus de trânsito.
- Regulamentar serviço especial para transporte de pessoas com deficiência até 2022.
- Promover ações de educação sobre a uso apropriado das vias de estacionamento reservadas a pessoas com deficiência.
- Disciplinar posses de veículos de coletivo de fino.
- Tornar acessível o ponto de trânsito existente para pedestres com deficiência.

INTEGRAÇÃO DE MODOS

- Implementar no mínimo cinco bicicletárias públicas vinculadas a paradas de ônibus.
- Implementar projeto de compartilhamento de bicicletas e outros veículos não motorizados.

CARGA

- Regulamentar trânsito de veículos passageiros e carga e descarga até 2022.
- Disciplinar transporte de cargas feito por caminhões até 2022.
- Implementar todos os tipos de áreas de carga e descarga no polo urbano.
- Desenvolver veículos de estacionamento de solo para estacionamento de ônibus e veículos de terceiros.
- Implementar projeto de estacionamento de ônibus para ônibus de turismo e de fretamento.

VIABILIDADE

- Criar instrumento para avaliar impactos de novos empreendimentos geradores de viagens até 2020.
- Implementar projeto de pavimentação de solo para estacionamento de ônibus e veículos de terceiros.
- Implementar projeto de estacionamento de ônibus para ônibus de turismo e de fretamento.

ESTACIONAMENTO

- Implementar áreas de estacionamento pago até 2022 e outras vias com cobrança de estacionamento.
- Implementar estacionamento gratuito em vias de ligação na zona urbana.
- Desenvolver veias de trânsito com cerca de 200 metros para estacionamento de bicicletas ou parklets (áreas de convivência).

ACESSO RESTRITO

- Reservar pelo menos 50% daquela área na zona urbana para uso exclusivo de veículos de ciclistas e ônibus de serviço de ônibus de ônibus.
- Implementar áreas de estacionamento gratuito de vias no centro da cidade de zona 30, com exceção das vias que possam ser utilizadas para estacionamento de ônibus.
- Implementar veículos de ônibus com espaço reservado para usuários de cadeira de rodas.
- Implementar veículos de ônibus com espaço reservado para usuários de cadeira de rodas.

FINANCIAMENTO

- Garantir 30% dos recursos de muitos de trânsito para ações em segurança do trânsito.
- Realizar estudo do impacto das gratuidades no transporte público para melhorar viabilidade de usuários do sistema de transporte coletivo.
- Criar um fundo para a realização de ações de mobilidade.
- Incrementar recursos para mobilidade em 5% até 2029.

Figura 106: Jornal do Povo – “Um plano para dar mobilidade a Cachoeira” por Vinícius Severo, 27/03/2019



Figura 107: 2ª Audiência Pública - 28/03/2019 - Apresentação do PLANMOB



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



Figura 108: 2ª Audiência Pública - 28/03/2019 - Apresentação do PLANMOB



Figura 109: 2ª Audiência Pública - 28/03/2019 - Apresentação do PLANMOB



Figura 110: 2ª Audiência Pública - 28/03/2019 - Apresentação do PLANMOB



Figura 111: 2ª Audiência Pública - 28/03/2019 - Apresentação do PLANMOB



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

15.5. Publicações oficiais



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
GABINETE DO PREFEITO

CONVOCA PARA PRIMEIRA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CACHOEIRA DO SUL

Sergio Ghignatti, prefeito municipal de Cachoeira do Sul, no uso de suas atribuições legais,
CONVIDA

a população em geral para a apresentação do diagnóstico da situação atual de mobilidade urbana em Cachoeira do Sul, o que constitui a primeira etapa do trabalho para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), a ser realizada no dia 24 de outubro de 2018, às 18h30min, com encerramento às 20h30min, na sede da Sociedade União Cachoeirense (SUC), situada à Rua Ivo Becker, nº 261, Bairro São José, nesta cidade.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL, 17 DE OUTUBRO DE 2018.

Sergio Ghignatti,
Prefeito Municipal.

Contrato 006/17 | R\$ 315,00

Figura 112: *Editorial de convocação 1ª Audiência Pública publicado no Jornal do Povo dia 23 de outubro de 2018.*

80
as voluntades que se dispone de SMTS ja está com muita
máis e que faltam encorajamento para a maximização das que a
administração de implicações económicas e financeiras multifacetadas devem
ser levadas. A ministra da Economia explica que existem várias
em que os cidadãos, empresas e autoridades. O Secretário de
Educação e Ciência, Bernardo, também salienta que nem todos os
partes que se encontram que se reúnem para discutir possa
a parte a abertura das universidades para a multiplicidade da
população. O ministro da Economia, Henrique, menciona
que todos que se reúnem com as entidades que fizeram parte os
anos anteriores e questionam a inclusão para qual a economia
funcione melhor que se que realmente a medida seja. A ministra
explica que se encorajamento e incentivo aos cidadãos seriam
a possibilidade de maior e significativa aumenta, as que
governos, distritais e distritais se encorajamento os mais graves
a dar mais responsabilidade para isso, a ministra da Economia
explica a função Pública. Nada mais importante a garantir as
e a presente alta que se está aminada por mim, fala o secretário
da Fazenda, José, e para acentuar da função Pública. Da
maneira, ministrando, a função de garantir a propriedade pública ação
e a publicidade. Bernardo, explica que depende da natureza de cada uma
de forma base. Até 2016, Bernardo B. Mendes
Cita 06/2016

é norte e queijo, duas de més de outono e duas més e
outono realizou-se uma "Audiência Pública" para debater
apresentar estudo para a "Proteção da Balsa". Esta foi
abrigada na sede da Linha Lachaux, onde esteve a
má de Becker. Tendo inicio às 19h30 e durado horas e
meia minutos. A audiência foi iniciada com a
abertura da Sra. Rosângela Lacerda, Coordenadora
do Setor de Projetos da Prefeitura Municipal de Se-
meara do Sul, que recebeu a todos presentes,
em sequência passou a falar para as au-
diências. As arquitetas Cristina Souza e Mariana

Figura 113: Ata 06/2018: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.

Heck, deram continuidade aos trabalhos. Anteriormente, fizeram monografias as entidades que realizaram pesquisas, bem como a comunidade em geral para que enriquecesse o debate. Os arquitetos fizeram sobre a lei de mobilidade urbana que entra em vigor, mas grandes cidades (Lei nº 12.587/2012) que tem como objetivo melhorar a acessibilidade a mobilidade das pessoas e carros nos municípios e integrar os diferentes meios de transportes. Foi feito um estudo pelas arquitetas sobre a mobilidade urbana, onde pessoas da comunidade responderam a quinze questionários, onde tinham o apoio técnico da Universidade Federal de Santa Maria. Foi apresentada a Engenharia de Transporte e Logística. O Instituto de Governo Luciano de Souza fez o uso da pauta em nome da Prefeitura Municipal Sergio Gramatto que chegou durante a reunião. Foi apresentada a lista, pelas arquitetas, o resumo gráfico de estudo realizado nos últimos dias com suas respectivas tarefas, com dados fornecidos no IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). O anexo com este estudo foi feito para que fosse feita a delimitação das pessoas que usam transporte coletivo e que utilizam seu próprio carro. Foi feito um anexo com resumo sobre uma pesquisa em duas. O número de carros em duas mil e dezenas era de quase mil, agora em duas mil e dezenas de mil e dezenas de mil, mais pessoas com carro. As arquitetas fizeram o projeto já em anotações de "calcanhar de pedestre" com paginas de numero de 1.361,6 mil passageiros e ressalta a uma vez. Depois de apresentada a ideia do estudo foi uma oportunidade de falar dos presentes, mediante discussões breves. O vereador Agostinho elogiou

Figura 114: Ata 06/2018: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

estudo realizado pelas arquitetas que é ressalvado a colocação de placa em prática. Após falar o representante da Pro. Cidade, Cristiano Dars, falou que este é de três anos em ruínas e que não resultaram em nada, que eles têm um projeto completo, que nunca foi tirado de gaveta, faltou querer fazer. Ele acredita que um dia ainda irá ter uma solução. O fachamento da Avenida Brasil, foi um espetáculo, ele acredita que é agradado durante os tardes de domingo, principalmente animado para que o comércio local ressuscite, acuado pela atual administração. (Ensinhou que o dia que Arquiteta e Urbanista, senior Jelliz, fez, representando o "Transporte Móvel Senhora das Graças", faz uso da palanque, dizendo que acordou com uma cidade seccional e democrática, que não aderiu ao plano, ficou com seu financiamento fechado, que o Salão fechado em uma casa situada, porém tem que ser fechado, palavrão de representante. A Arquiteta Andersona, ficou representando a Universidade Federal de Santa Maria, falou da importância da organização, baixa neste que em março de desse mil de dezenas, que para os prefeitos novos é necessário o transporte em horários de saída e entrada, bem como em horários flexíveis, entrar e sair de campus é fundamental para a segurança dos alunos. Os alunos de São Paulo, iluminação enquanto esperam, incluindo a nota de ontem, sinaleiros e indicações de caminho do campus. O professor Alexandre Rui Paolillo, falou dizendo e entendendo a pressuposição de aula em todos os sentidos. O professor Samuel Brito, concordando de curso arquitetura e urbanismo, fraturou de Florianópolis que este

Figura 115: Ata 06/2018: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.

merando em bacharia do sul, que recebeu visita
dos formadores e o time para fazer um tour
no novo a ideia de instalar as margens do
Rio Jacuí de bicicleta, sera estimulante. A
festa São Carlos, do Conselho do Patrimônio
faz salientar as pequenas coisas que podem
ser feitas como a regularização e conservação de
calçadas, pois ela é comummente feita o quanto
faz necessário as calçadas estarem arrumadas. A
bifurca Brásil, professora Ferreira de grande in-
vento de motocicleta que rola pipa ciclável que
dá maior segurança. Falou também q
a mobilidade vem de incentivo a proteger e sal-
var ciclistas. O senhor José Pedro Garcia Pereira
mais conhecido como Teófilo e pernambucano falou
que sua amiga Brasil especificamente em
uma obra na sequira está atropelando
até mesmo os pessoas que vão circular de
bicicletas que ele sente falta de fiscalização.
O arquiteto Osni Schroeder falou que além de
planejar de mobilidade urbana a profissão de
fica preciosa a atualização de plano diretor
para mestre e crescimento da cidade. Ele
mais havendo a constar encore esta presente at
que vai assinada por mim "Siculapa Ad huc"
Maria Marta da Silva Lima de Souza e pela rea
dissociação da auctoría. Os demais presentes
na reunião assinaram o livro de
presença que foi disponibilizado na entrada do salão
Bacharia do Sul, entre o quatro de outubro e
dois mil e oitenta. *Jefferson*

Figura 116: Ata 06/2018: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.

6º Audiência Pública			
Data:	24 de outubro de 2018	Hora:	18 horas 30 minutos
Local:	Sede da Sociedade Unidas Coacheirense - SUC		
Assunto:	6º Audiência Pública Planos de Mobilidade Urbana		
Nome	Representatividade	Assinatura	
1 Gláucio Woboff	BIKE TOUR		
2 SARGENTO LUCAS HENRIQUE	SETOR DE TRÂNSITO		
3 Breno Pereira	UFSCM		
4 Alejandro Ruiz Bell	UFSCM		
5 Náthalia B. Góes	UFSCM		
6 Gisele Marques	UFSCM		
7 Lívia Steffanello	UFSCM		
8 Anderson Silva	UFSCM		
9 Taís Belaya	Procuradora		
10 Renanirli Mochi de Amorim	Le. Plano Diretor		
11 ANA SOAREZ DE DE	LO. S. M. A. C. / CHAVES JACU: 2000 - AMICUS		
12 Rosaldo Tavares			
13 Waldyr Soárez	T.M.S.C / Movimento		
14 Christiano Dits	PSOC / CICLOVIA		
15 Flávio Lacerda	NCAB		
16 Agenor Lobo Vazquez	APAC / Rotas Seguras		
17 Cláudia Sumaratan Góes	CUMPAHÉ		
18 Dike Mello	Senac		
19 Hezia Cooco	SINDICATOS		
20 Letícia Delgado Góes	Rede Sustentabilidade		
21 Nílson Alencar Jr	VELETA ABRAS		
22 Fabi Alves	Bike		
23 Giovanna Mazzoni	BIKE		
24 LETICIA TEATROGRÁFICA	UFSCM		
25 LAURINE GONÇALVES	UFSCM		

Figura 117: Lista de Presenças: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de presenças de audiências públicas.

Nome	Representante	Assinatura
Wendy Barbara S. Paula	UFSC	
RENATA FANTINI	UFSC	
Andrea Mirandy Chaves	UFSCM	
Yolanda Souza	UFSCM	
Yuri	UFSCM - docente	
Flávia B. Moreira	UFSCM	
Samuel Brito	UFSCM - docente	
Flávia Souza	UFSCM - docente	
Raquel C. Ferreira Silva	UFSCM - aluna	
Jonathan Barros Souza	UFSCM - aluna	
Silvia Souza	HCB	
Silvia B. Souza Souza	UFSCM - docente	
Neusa Paredes	UFSCM	
Silvângela Souza	UFSCM	
Edson Ribeiro Nunes Jr.	SMD - Def. Civil	
Simone Govanny Pinto	SMS	
Flávia Souza	SMF	
Marcos Bopp	STAS	
Gilberto Soárez	SMS	
Jerônimo Souza	Portaria Administrativa	
Marco Aurélio Silveira	SMA	
Diego da Costa	SEPLAN e GROWIN	
MICHAELLE GOMES MACHADO	Coordenador Docente	
ANDRÉ FERDINANDO MELLO	NEA	
Wendy Souza	SMSA	
Exequielo Fogliatti	Coord Adjunto 24/25	
Walter Felipe Alberts	STAS	
Latona Almeida	STAS	
Caio Henrique	UFSCM - CS	
Diego Lins Campanha	UFSCM - Oficina Civil	
Julie D. Rurando	UFSCM	

Figura 118: Lista de Presenças: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de presenças de audiências públicas.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Nome	Representante	Função
59 Samuel Matos	UFS M-15	Aluno
60 Egyt Arany	Corpo de Bombeiros Militar	Aluno
61 ANA ROZOBON	JORNALISTA	Aluno
62 Leandro Breda	P. S. S. G. H. L. S.	Aluno
63 Lucas Armando da Silva Bicudo	Ciclistas	Aluno
64 Francine Tatiani Gschart	CICLISTA	Aluno
65 Daniela Worpelchuk	Escola Reabilitadora	Aluno
66 Quib. Helys Worpelchuk	Equipe Nutricionista	Aluno
67 Renato D'Urso Sacer	CAE	Aluno
68 Ana Claudia Siqueira	camara de vereadores	Aluno
69 Júnter Samuel B. da Cunha	TBSS	Aluno
70 Karla Bittencourt. S. de Souza	TNSG	Aluno
71 Elaine Braga	BABÃO / BIKE TOUR / PEDALOGURU	Aluno
72 Roger Gremm	TWSG	Aluno
73 Fernando Tuyahn	Vereador	Aluno
74 Paula Siqueira Louren	Professor	Aluno
75		
76		
77		
78		
79		
80		
81		
82		
83		
84		
85		
86		
87		
88		
89		
90		

Figura 119: Lista de Presenças: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de presenças de audiências públicas.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
GABINETE DO PREFEITO

**CONVOCA PARA SEGUNDA AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O PLANO
DE MOBILIDADE URBANA DE CACHOEIRA DO SUL**

Sérgio Ghignatti, Prefeito Municipal de Cachoeira do Sul, no uso de suas atribuições legais, CONVIDA

a população em geral para a apresentação do Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob) de Cachoeira do Sul, a ser realizada no dia 28 de março de 2019, às 18h30min, no auditório da sede do Sindicato do Comércio Varejista de Cachoeira do Sul (SINDILOJAS), situado na Rua Saldanha Marinho, n.º 1156, Bairro Centro, nesta cidade.

GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL, 18 DE MARÇO DE 2019.

Sérgio Ghignatti,
Prefeito Municipal

Contrato 006/17 | R\$ 270,00

Figura 120: Edital de convocação 2ª Audiência Pública publicado no Jornal do Povo dia 20 de março de 2019.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

Nada mais havendo a constar, encerrou a reunião, que será assinada por mim, secretário "ad hoc" e pela coordenadora da mobilidade. Os demais presentes, cumpriram a leitura do documento proposto, encerrando a reunião de festeira de dois mil e quatro. "Obrigado".

Ata 02/2019

Foi dada ponte e voto de marco de dois mil e dezena abriu-se a segunda audiência pública tendo como local o sindicato pelo Rio Cachoeira Maranhão. A audiência iniciou às dezessete horas. A secretaria de planejamento senhora Rosimere Ferreira, iniciou falando ao grande público que se faz presente, dezesseis, cento e nove pessoas, conforme assinalado no livro de presenças. Após a saudação foi dada a palavra para as engenheiras Cristine Bozzo e Márcia Heck, onde apresentaram o "Projeto de Mobilidade". Fizete de antevisão a leitura da com suas claras explicações, bem como o agravamento para as pessoas que colaboraram para a montagem do plano. O projeto foi elaborado após termo feito o diagnóstico, na primeira discussão que ocorreu no dia vinte e quatro, outubro de dois mil e dezoito. Fizeram parte do grupo de pessoas, ou seja grupo de trabalhadores, servidores públicos, contemplando todas as áreas. Também contou-se com a grande empresa que auxiliou os representantes de logística Transporte da Universidade Federal do Paraná. Detalharam assegurando uma mobilidade suplementar para inferior a cem mil habitantes. A arquiteta salientou que foram chamados representantes dos ciclistas de Cachoeira do Sul, na reunião.

Figura 121: Ata 02/2019: Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.

83

atender os inúmeros ciclistas que praticam este esporte ou atividade física. Eles preocupados com a mobilidade e segurança. Apesar do diagnóstico sugeriram metas e tempo para que fizessem os reformulados com êxito. Foram muitas pautas trazidas coletivo, com a redução do custo de transporte, com eficiência e eficácia. E' notória a queda do número dos usuários do transporte coletivo o que levanta mais carros e motos na rua. Dentre de proposta o espaço para estudos de aplicativos para melhoria da segurança e mobilidade, isto é, sobre hora certa para usar o ônibus, transporte coletivo. São as ações que neste tipo que para aumentar o número de usuários. Fizete através das pesquisas que dava a alguns poderia se pôr o avanço, dentre as metas a alcançar temos o ano próximo até dois mil e dezena dois. A arquiteta Cristine Bozzo falou que existe uma lei sobre os destinadores aos passageiros que está em estudo da padronização das calçadas no momento da liberação para construir. Foi pensado também, em construir áreas de convivência que já existe em outras cidades, onde as pessoas possam parar e conversarem, também para estacionar bicicletas. Diante de tudo que foi amplamente explicado pelas arquitetas, foi salientado que era necessário que o projeto fosse minucioso, pois só será possível buscar outras fórmulas, se fazer parte das ações descritas, no projeto de mobilidade urbana. A apresentação das propostas exigiram o detalhamento específico para aplicação do mesmo com base. A arquiteta Cristine Bozzo falou que a cada quatro anos será feita a (aulas) das atualizações do projeto. Esta atualização será feita pelo conselho de participação e pelo comitê.

Figura 122: Ata 02/2019: Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.

aberta para participação de todos, de acordo com indicação havia com cláusula a falar por cinco minutos. Senhor Regis Kupun representando a metalúrgica Gruv que possui quinzecentos e vinte funcionários, no bairro da empresa cento e vinte carros, cento e vinte trinta bicicletas, por isto a preocupação da mobilidade, porque o acesso à empresa leva muitas horas e pessoas na rua. Fizeram entram de vinte a trinta comentários pessoas que trouxeram muita prima. Elas fizeram preocupação com as calçadas que tem a loja Maria Timm Lari, com a circulação de mato, barro e lixões pluvialmente. Falei que a empresa já adotou parâmetros de ônibus e que as montaram pistas para melhor servir a comunidade e seus funcionários. Fizeram a oportunidade de ouvir o senhor Cristiano, representando os ciclistas eloquio pleno, apresentou o convite para termos participação no elevadorado de mesmo, esta convite que é para sua marca Brasil que tem que iniciar as mudanças e a ciclística, mas sente confiança que não terá espaço adequado para praticar seu esporte que também é meio de ir e vir a qualquer lugar. A senhora Bélica Ventura pediu explicações a Cristine Bozzo do que irão fazer nos quatro ou cinco esquinas, como foi comunicado nos meios de comunicação. Foi respondido que se este senhor fez este estudo para que este claramente que já possa conversar a esquerda, estudos que trazem segurança e maior mobilidade. O senhor Jony Giro, funcionário da prefeitura e no momento representando o morador da Rua da Cachoeira, de onde que mesmo com os graves acidentes que aconteceram com mortes na de ferro para tirar aquela parte da avenida com segurança. Os moradores de lá disseram

Figura 123: Ata 02/2019: Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.

84

ambulâncias para chamar em atenção, inclusive com churrasco da praia. Peço para que fizesse este ato de jantar de trânsito, onde a arquiteta Cristine Bozzo curte atento e transmitir este apelo. O senhor Tony Cruz disse que pediram ter criado um projeto, que possam caminhões que transportam gás a Gásol, com isto poderia reduzir gastos. O senhor Bento (Tarcísio) Tschirch deu os parâmetros que elaborou o projeto, ele estava representando o ST, os leigos (leigos). A secretaria de planejamento Rosimere Ferreira apresentou a presença de todos e deu por encerrada esta audiência. A reunião contou com a presença de 100 cento e nove pessoas, iniciou às dezessete horas e quarenta minutos. Foi da seguinte a comitê encerrou este presente ata que foi assinada por mim, secretaria "ad hoc" e pela coordenadora de audiências. Os demais presentes neste audiência pública assinaram no livro de presença. Secretaria "ad hoc" havia feita da mesma forma, de Júlio Cachoeira de dia 28, março 2019. Júlio.

Figura 124: Ata 02/2019: Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

6º Audi. Linceo Pública		
Nombre	Resumen de actividad	Asistencia
1 Gloria Abello	BIRE TDRB	
2 Jacqueline Lucía de Armas	SEÑOR DE TRÁNSITO	
3 Brendley Pereira	UFSCM	
4 Alejandro Ruiz Villalba	UFSCM	
5 Nahomi Rojero	UFSCM	
6 Yamile Marques	UFSCM	
7 Víctor Stefaelle	UFSCM	
8 Rubén Silva	UFSCM	
9 Tati Beloya	Prefectura	
10 Rosmeri Morales de Armas	Se. Planificación	
11 Ana Sánchez	LO SUMA MUL CHALE SACU TSC - ANICUS	
12 Osvaldo Trujillo	-	
13 Valdir Sobera	T.N.S.C.	
14 Gustavo Díaz	PSOL / Movimiento Círculo	
15 Gladys Chacón Vela	NCAB	
16 Agustín López Vargas	ATAC Rotación	
17 Ivone Sarmiento Gómez	COMPACHE	
18 Díaz Mies	Senac	
19 Héctor Socas	SINDEWATAS	
20 Letecia Sánchez de Bay	BIRE Guaya (Concejalía)	
21 Nelson Arceita Jr	VEREADORA	
22 (sobrino)	BIRE	
23 Camilo Sánchez	BIRE	
24 LETICIA TECNOPROGRAMA	UFSCM	
25 LAURINA CENCI	UFSCM	

Figura 125: Lista de Presenças: Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de presenças de audiências públicas.

Name	Representante indicado	Representante
Walter Roberto D. Boero	UFSC	Walter Roberto D. Boero
RENATA ZAMPERI	UFSC	Renata Zamperi
Andrea Mirella Gherardini	UFSC	Andrea Mirella Gherardini
Gustavo José Lora	UFSC	Gustavo José Lora
Yellen - small claim	VERE	Yellen - small claim
Elisangela M. S. Viana	VERE	Elisangela M. S. Viana
Daniel Braga	UFSC	Daniel Braga
José Henrique	UFSC	José Henrique
Ruyval C. Fernandes Silva	UFSC	Ruyval C. Fernandes Silva
Josévaldo Barros S. Júnior	UFSC	Josévaldo Barros S. Júnior
Silvia Saccoccia	HCB	Silvia Saccoccia
Sandra Beccio Chiller	UFSC - Maria	Sandra Beccio Chiller
Regina Kanduloff	UFSC	Regina Kanduloff
Sergio Gómez White	A MACS	Sergio Gómez White
Edson Rudes Neves Jr	SMD - Def. Civil	Edson Rudes Neves Jr
Simone Borsigany Pinto	SMD	Simone Borsigany Pinto
Flávia Ribeiro	SMF	Flávia Ribeiro
Marcos Lopes	STAS	Marcos Lopes
Gilberto Lopes	J. M. O.	Gilberto Lopes
Jerônimo Souza	Rotary - Presidente	Jerônimo Souza
Marco Aurelio Silveira	SMA	Marco Aurelio Silveira
Luciano Lira	SEPLAN e GESTANT	Luciano Lira
Márcia Gómez Chaves	SEPLAN - docente	Márcia Gómez Chaves
INDE Fernando Miguez	NEA	INDE Fernando Miguez
Edson Siqueira	SUMA	Edson Siqueira
Exaldo Foglietti	Coord Adjunto 24 VERE	Exaldo Foglietti
Wairfelipe Alberto	STAS	Wairfelipe Alberto
Other - Athaúdes	STAS	Other - Athaúdes
EDILSON Pires	UFSC - CS	EDILSON Pires
Diego D. Vazquez	UFSC - Mestrado	Diego D. Vazquez
Julio D. Vazquez	UFSC - Mestrado	Julio D. Vazquez

Figura 126: Lista de Presenças: Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de presenças de audiências públicas.

Nome	Representante
55 Samir Mato	UFS M-65
60 597 Avery	Corpo de Bombeiros Militar
61 ANA JECZCZONI	JORNALISTA
62 Carolina Dantas	PSB
63 Lucas Amorim de Oliveira Bento	Ciclistas
64 Francisco Tatáno Góes	Ciclista
65 Cleonice Wierzbicka	Guga Rebolledo
66 Silvia Sully Wierzbicka	Guga ciclista
67 Renata Pachira Sacer	CAS
68 Ana Claudia Siqueira	Comando de Vereadores
69 Walter Lennard Bento Oliveira	TIR 65
70 Rudy Bento Almeida	TNSA
71 Elaine Braga	BABO / BIKE-TOUR / PEDALINHO
72 Rogerio Ferreira	TNS 6
73 Wendel Tuyphim	Vereador
74 Paula Siqueira Ferreira	Prufitinha
75	
76	
77	
78	
79	
80	
81	
82	
83	
84	
85	
86	
87	
88	
89	
90	

Figura 127: Lista de Presenças: Segunda Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de presenças de audiências públicas.