



## **ETAPA 01**

### **IDENTIFICAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS QUE INFLUENCIAM A FIXAÇÃO DOS OBJETIVOS E DO UNIVERSO DE ANÁLISE E DIAGNÓSTICO DO CENÁRIO MUNICIPAL**

*Dando andamento aos trabalhos de desenvolvimento do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, em cumprimento ao cronograma de atividades propostas divididas em etapas do processo, o servidor Sr. Eduardo Silveira de Oliveira – Oficial Administrativo, Graduado em Gestão de Trânsito com registro no CRA/RS nº TE-003235/O, designado através da Portaria nº 14.901 de 16/08/2022, vem apresentar os resultados dos estudos da Etapa 01, que abrange a identificação das características que influenciam a fixação dos objetivos e do universo de análise e diagnóstico do cenário municipal, onde já podemos ter uma breve leitura com base nas informações obtidas.*

*Introdutoriamente buscamos a identificação do Município de São Jerônimo, associando o mesmo no cenário nacional, estadual, regional e local, para assim desvendarmos as peculiaridades da cidade que influenciam direta e indiretamente no planejamento da mobilidade urbana e o desenvolvimento econômico sustentável.*

*Com base nas pesquisas realizadas, constatamos que São Jerônimo é um município brasileiro do estado do Rio Grande do Sul, com gentílico “**jeronimense**”, possui área territorial de 935,596 km<sup>2</sup>, localizado na Região Metropolitana de Porto Alegre – RMPA, estando distante da Capital Gaúcha aproximadamente, 48 Km em linha reta, 71,0 Km via RS-401 e BR-290, levando em média 102 min de deslocamento por rodovia, tendo como Municípios limítrofes Arroio dos Ratos, Barão do Triunfo, Butiá, Camaquã, Charqueadas, Dom Feliciano e Triunfo.*

*Com população estimada (2021) em 24.569 habitantes, considerando o último censo (2010) de 22.134 habitantes, temos uma densidade demográfica de 23,64 hab/km<sup>2</sup>, onde estimamos um crescimento populacional de 11,01% nos últimos 11 anos, ou seja, uma média de 1,00% ao ano, onde com base nestes dados podemos projetar uma estimativa de crescimento populacional para os próximos 10 e 20 anos, na mesma proporcionalidade, respectivamente de 27.274 e 30.277, onde obviamente outros fatores*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

2

*poderão contribuir para diminuição ou aumento destas proporções estimadas, mas já possuímos uma projeção que será utilizada no desenvolvimento do nosso Plano de Mobilidade Urbana.*

*Ainda considerando os dados populacionais podemos concluir que atualmente, com base no último censo de 2010, comparando a outros municípios, São Jerônimo ocupa o 2º (segundo) lugar na Região Carbonífera (posição 1 de 6), o 94º (nonagésimo quarto) lugar no Estado (posição 94 de 497) e o 1491º (milésimo quadringentésimo nonagésimo primeiro) no País (posição 1491 de 5570). Destacando que a maior parte da população em 2010 estava na faixa etária dos 25 a 29 anos, somando-se homens e mulheres, sendo que a população masculina prevalecia com apenas 8 habitantes superiores à população feminina, um fato curioso à ser profundamente analisado com base no estimado de 2021 e projetado para 2030 e 2040, onde na faixa etária dos 0 aos 29 anos a maioria da população é masculina, já na faixa etária dos 30 aos 100 anos ou mais a população feminina se apresenta como a maioria.*

*Analisando dados de trabalho e rendimento, observamos que em 2020, o salário médio mensal era de 2.3 salários mínimos. A proporção de pessoas ocupadas em relação à população total era de 16.0%. Na comparação com os outros municípios do estado, ocupava as posições 189 de 497 e 315 de 497, respectivamente. Já na comparação com cidades do país todo, ficava na posição 887 de 5570 e 2036 de 5570, respectivamente. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário mínimo por pessoa, tinha 33.6% da população nessas condições, o que o colocava na posição 176 de 497 dentre as cidades do estado e na posição 3877 de 5570 dentre as cidades do Brasil.*

*Com base na análise de dados educacionais, onde com fonte do IBGE a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade em 2010 era de 96 %, índices IDEB [2019] – Anos iniciais do ensino fundamental (Rede pública) 5,4 e IDEB – Anos finais do ensino fundamental (Rede pública) 4,1. As matrículas em 2021 no ensino fundamental chegaram a 2.587 alunos e as matrículas no ensino médio 587 alunos. Em 2021 o número de docentes no ensino fundamental e no ensino médio, respectivamente era de 161 e 44. Havia em 2021 o total de 18 estabelecimentos de ensino fundamental e 2 estabelecimentos de ensino médio. Concluimos que comparando a outros municípios, São Jerônimo ocupa o 6º (sexto) lugar na Região Carbonífera (posição 1 de 6), o 447º (quadringentésimo quadragésimo sétimo) lugar no Estado (posição 447 de 497) e o 4570º (quatro milésimo quingentésimo septuagésimo) no País (posição 4570 de 5570).*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



## MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO

*Analisando indicadores econômicos do PIB per capita de R\$ 25.171,99 em 2019, onde 74 % das receitas [2015] são oriundas de fontes externas, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) [2010] 0,696. Sendo que o total de receitas realizadas [2017] R\$ 63.031.780,00 e total de despesas empenhadas [2017] R\$ 50.246.230,00. Podemos concluir que comparado a outros municípios São Jerônimo ocupa o 4º (quarto) lugar na Região Carbonífera (posição 4 de 6), o 386º (tricentésimo octogésimo sexto) lugar no Estado (posição 386 de 497) e o 1867º (milésimo octingentésimo sexagésimo sétimo) no País (posição 1867 de 5570).*

*Analisando dados de território e ambiente, o Município de São Jerônimo apresenta 69.9% de domicílios com esgotamento sanitário adequado, 96.9% de domicílios urbanos em vias públicas com arborização e 17.3% de domicílios urbanos em vias públicas com urbanização adequada (presença de bueiro, calçada, pavimentação e meio-fio). Quando comparado com os outros municípios do estado, fica na posição 132 de 497, 73 de 497 e 283 de 497, respectivamente. Já quando comparado a outras cidades do Brasil, sua posição é 1390 de 5570, 588 de 5570 e 2075 de 5570, respectivamente.*

*Diante dos aprofundados estudos com busca incansável de fonte de dados considerados de extrema importância para nortear os trabalhos futuros, ajudando a compreender a evolução e desenvolvimento da mobilidade urbana, que sofre impactos com fatores do ambiente micro e macrorregional, onde podemos diagnosticar que:*

- a) A dimensão territorial da área urbana atual, é de aproximadamente 13,72 km<sup>2</sup>, correspondente à 1,89% do território do Município, no entanto o território urbano tem grande potencial de crescimento, conforme vem ocorrendo nos últimos anos com o surgimento de novos loteamentos e empreendimentos habitacionais, no entanto se faz necessário que esse crescimento de forma planejada e com critérios desenvolvimento sustentável. Embora São Jerônimo seja o maior Município em extensão territorial da Região Carbonífera, não é o maior em número e habitantes, além de representar como Município referência em serviços de saúde por possuir Hospital com maior capacidade de atendimentos clínicos e internações hospitalares;*
- b) A importância da zona rural, se reflete diretamente não só pela parcela territorial de 98,11% do território do Município, mas principalmente pela contribuição dos fatores da economia promovida pela*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



## MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO

4

*Agropecuária, onde em razão do desenvolvimento econômico nas zonas rurais, também se observa a formação de aglomerações com características urbanas, surgindo pequenos vilarejos distritais, necessitando de investimentos de infraestrutura urbana básica para atender as necessidades desta pequena parcela da população Jeronimense;*

- c) *Com base no banco de dados do DETRAN/RS cruzado com os dados do IBGE, obtemos um índice de motorização média para alta, associando o número de habitantes com a frota domiciliada no Município, ao qual neste aspecto tão impactante para a mobilidade urbana, podemos traçar um diagnóstico e estimativa de crescimento da frota, bem como, presumir um índice de motorização futuro para 2030 e 2040, onde vejamos:*

- *População Estimada até 2021: **24.569** habitantes*
- *Frota Domiciliada até julho/2022: **11.246** veículos*

*Onde, aplicando a proporcionalidade de razão entre População x Frota:*

*M= Motorização*

*F= Frota*

*P= População*

$$M = P / F$$

*Temos:*

$$M = 24.569 / 11.246 = 2,1846$$

*Ou seja, a proporção de 01 (um) veículo para cada 2,18(dois virgula dezoito) habitantes.*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

No entanto, aplicando a fórmula de índice de motorização:

*M* = Motorização

*F* = Frota

*P* = População

$$M = (F / P) \times 1000$$

Temos:

$$M = (11.246 / 24.569) \times 1000 = 457,73$$

Ou seja, o índice de motorização é de 457 (quatrocentos e cinquenta e sete) veículos para cada grupo de 1000 (mil) habitantes, com fator de coeficiente 0,4577.

Destacamos que, com base nas informações obtidas, podemos verificar uma redução de percentual de evolução da frota, onde se considerarmos o crescimento populacional médio dos últimos 10 (dez) anos (2010 a 2020), teríamos projeção da seguinte forma:

<b>ESTIMATIVAS</b>	<b>PROJEÇÃO 2030</b>	<b>PROJEÇÃO 2040</b>
HABITANTES	27.274	30.277
VEÍCULOS	16.967	26.053
VEÍCULOS/HABITANTES	1,61	1,16
VEÍCULOS P/ 1.000 HAB	528 < <i>x</i> > 622	731 < <i>x</i> > 860
COEFICIENTE MÁXIMO	0,6220	0,8604

Observamos nos gráficos em anexo que embora haja um crescimento da frota ano após ano, onde sempre considerando o ano anterior, notamos que em 2007 o percentual de variação alcançou a maior variação, mantendo uma certa regularidade até apresentar queda acentuada desde 2014, tendo uma pequena elevação em 2016, percebemos que de 2017 a 2019 houve novamente uma elevação na variação percentual e logo em seguida voltamos a ter uma queda bastante considerável, ao qual este fator de redução da variação é determinante para traçar ações voltadas a evitar a saturação da mobilidade e buscar alternativas sustentáveis.



# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

6

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

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

## **SERVIÇO DE TRANSPORTE COLETIVO REGULAR INEXISTENTE**

*Com base nas pesquisas realizadas, constatamos que o município de São Jerônimo atualmente não possui um serviço de transporte coletivo regular, sendo que anteriormente houve uma concessão pública ao qual a empresa concessionária deixou de operar os serviços de transporte, onde deste então a empresa que opera o serviço de transporte intermunicipal assumiu os serviços de forma precária, estendendo o itinerário intermunicipal da linha São Jerônimo x Charqueadas, da área central até o extremo do bairro Bandeira Branca, passando por outros bairros do Município.*

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

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

*No planejamento de um sistema de transporte público urbano é preciso ter em conta a eficiência dele, permitindo aos seus usuários tomar o mínimo de rotas possíveis*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

7

*e/ou a menor distância possível. O sistema precisa também ser economicamente viável para os seus usuários, onde tarifas elevadas afugentam os passageiros e como efeito em cascata aumenta os custos operacionais.*

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

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

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

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

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

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



## MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO

8

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

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

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

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

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

## **SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO RURAL**

*Verificamos que assim como na área urbana o município de São Jerônimo também não possui um serviço de transporte coletivo regular na área rural, sendo que para locomoção as pessoas residentes nestes locais a alternativa buscada quando possível é o transporte intermunicipal existente, ou os serviços de táxi lotação (realizado por Kombis).*



# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

9

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

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

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

## **NÍVEL DE PARTICIPAÇÃO PÚBLICA NA GESTÃO DO TRANSPORTE**

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

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

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

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

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

10

*Esse quadro de insuficiência, coloca o transporte público rumo a uma crise cujas proporções são relevantes para toda a população. Por continuar a manter a universalidade e continuidade exigida por lei apesar da baixa produtividade, o sistema perde ainda mais sua eficiência resultando em perda progressiva de qualidade.*

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

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

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

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

*O Município de São Jerônimo possui uma dimensão territorial considerada relativamente grande se compararmos com os outros municípios da Região Carbonífera, por outro lado, mesmo não sendo o maior município em número de habitantes é o maior em extensão territorial.*

*A estrutura urbana do Município de São Jerônimo conta com uma malha viária em sua grande maioria não pavimentada, obviamente considerando a grande*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



## MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO

11

*extensão territorial abrangida pela zona rural. O Município no perímetro urbano é cortado transversalmente pela rodovia estadual ERS-401 em um trecho de aproximadamente 12,8 Km de extensão, ao qual é bastante utilizada como via de tráfego para ligação de algumas regiões à área central do Município. Percebemos uma característica de centralização do Município, onde a maior parte da estrutura básica de comércio e serviços ofertados à população estão localizadas no bairro centro e arredores.*

*Observamos que a rodovia federal BR-470 em um trecho de aproximadamente 19,3 Km de extensão, faz a ligação entre as rodovias ERS-401 e BR-290 dentro do território do Município de São Jerônimo, onde 5,7 Km pavimentados dão acesso a Estrada entre São Jerônimo e Arroio dos Ratos, onde 13,6 Km não pavimentados até o trevo de acesso à BR-290. Salientamos que no trecho urbano a rodovia BR-470 é bastante utilizada para ligar os bairros Bandeira Branca e Passo da Areia à área central.*

*Já a rodovia BR-290, importante rota de escoamento da produção no Estado, percorre aproximadamente 1,8 Km de extensão dentro do território do Município de São Jerônimo.*

*Na área urbana possuímos a leste o Bairro Lindos Ares (Passo da Cruz) fazendo divisa com o Município de Charqueadas, estando distante da área central aproximadamente 6,8 Km via rodovia ERS-401. A oeste temos o Bairro Porto do Conde distando da área central aproximadamente 12,4 Km via Estrada do Velha do Butiá e Av. Maurício Cardoso. Já ao sul temos o Bairro Bandeira Branca distando da área central aproximadamente 3,4 Km via Av. Maurício Cardoso.*

*Na área rural possuímos 03 (três) Distritos, sendo denominados como Gramal, Morrinhos e Quitéria, onde cada um desses distritos possuem outras localidades subdivididas para melhor localização em razão da grande extensão territorial e tendo a influência de denominações culturalmente adotadas pelos habitantes do local.*

*O distritos de Morrinhos, Quitéria e Gramal estão aproximadamente e respectivamente nesta ordem 43 Km, 89 Km e 110 Km de distância da Sede aonde adotamos como ponto de referência o trevo de acesso da Av. Ramiro Barcelos com a rodovia ERS-401.*

*Percebemos que o modal de transporte que mais favorece a população destes bairros mais distantes da área central é o transporte coletivo, porém percebemos a*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

12

*insuficiência operacional do modelo adotado anteriormente com a utilização de veículos com capacidade de 40 a 60 passageiros, e como já citado, onde com os reflexos de baixa demanda o valor da tarifa acaba sendo elevado para compensar os custos operacionais e gratuidades.*

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

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

## **DESLOCAMENTOS E SEUS MODOS PREDOMINANTES**

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

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

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

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

13

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

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

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

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

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

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





## PARTICIPAÇÃO DE VIAGENS POR BICICLETAS

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

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

*Conforme citado anteriormente, identificamos o modal de transporte por bicicletas bastante utilizado no Município de São Jerônimo, ao qual estimamos que cerca de 6,7% da população busque este modal como alternativa dos deslocamentos diários, especialmente para deslocamentos para o trabalho.*

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

*A grande maioria dos deslocamentos por bicicletas no Município de São Jerônimo são originados dos bairros: Bandeira Branca, Passo da Areia, Fátima, Quininho, São Francisco e Padre Réus. Atualmente existe uma ciclovia (regularização de passeio) com 560 metros de comprimento paralela a Rua Antônio de Carvalho, no trecho compreendido entre as Rua Ivo José de Barcelos e fundos da ULBRA.*

# PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA



**MUNICÍPIO DE SÃO JERÔNIMO**

15

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

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

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

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

São Jerônimo, 08 de Setembro de 2022.

Eduardo Silveira de Oliveira  
Oficial Administrativo - 4168  
Tecnólogo em Processos Gerenciais com  
Complementação em Gestão de Trânsito  
Registro CRA/RS nº TE-003235/O