



Sumário

PODER EXECUTIVO	1
LEIS	1
NOTIFICAÇÕES	15





PODER EXECUTIVO

LEIS

LEI COMPLEMENTAR Nº 11, DE 18 DE JUNHO DE 2026.

LEI COMPLEMENTAR Nº 11, DE 18 DE JUNHO DE 2026.

Aprova e institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL Faço saber, em cumprimento ao disposto no artigo 51, inciso IV da Lei Orgânica do Município, que a Câmara de Vereadores aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DOS OBJETIVOS E PRINCÍPIOS

Art. 1º Fica aprovado e instituído o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul - PDMU, constante do Anexo Único desta Lei Complementar, passando a integrar o planejamento urbano municipal e devendo ser compatibilizado com o Plano Diretor do Município, com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e com os instrumentos municipais de planejamento orçamentário.

Parágrafo único. O Poder Executivo deverá promover atualização técnica do Plano Diretor de Mobilidade Urbana no prazo de 180 dias, contado da publicação desta Lei Complementar, contemplando, no mínimo:

- I - diagnóstico atualizado da mobilidade urbana municipal;
- II - reavaliação das metas vencidas ou em vias de vencimento;
- III - reprogramação dos prazos de curto, médio e longo prazo;
- IV - atualização cartográfica e viária, com incorporação das intervenções urbanas realizadas após a elaboração do Plano;
- V - atualização dos dados de sinistralidade, transporte coletivo, acessibilidade, mobilidade ativa, circulação viária, estacionamento, transporte de cargas e polos geradores de viagens;
- VI - compatibilização com o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual vigentes;
- VII - avaliação de medidas de inovação tecnológica, informação ao usuário, dados abertos, integração modal e transição energética da frota do transporte coletivo;





VIII - publicação de relatório técnico de atualização e encaminhamento ao Poder Legislativo para conhecimento e acompanhamento.

Art. 2º A Política de Mobilidade Urbana, executada pelo Poder Público Municipal conforme as diretrizes gerais fixadas nesta lei, tem por objetivo principal propor atuações que garantam um sistema de mobilidade urbana com acessibilidade e segurança, onde os meios de transporte sustentáveis sejam prioritários e majoritários.

§1º Os objetivos específicos da Política de Mobilidade Urbana são os seguintes:

- I - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- II - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- III - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- IV - ampliar e alimentar o Sistema de Transporte Coletivo Municipal;
- V - promover a integração entre os diversos modais, com prioridade para o transporte público de passageiros e os meios não motorizados;
- VI - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; e
- VII - promover a mobilidade com segurança, mitigando os vetores de sinistralidade.

§ 2º A Política de Mobilidade do Município deve estar em consonância com as diretrizes de desenvolvimento previstas no Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental.

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.



CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES GERAIS DE MOBILIDADE URBANA E SUSTENTABILIDADE

Art. 3º A Política de Mobilidade Urbana do Município deve estar de comum acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e fundamenta-se nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;





II - desenvolvimento sustentável da cidade de Cachoeira do Sul nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - conversão do pedestre no principal protagonista da mobilidade na cidade;

IV - segurança nos deslocamentos das pessoas;

V - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo urbano;

VI - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e distrital;

VII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

VIII - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

IX - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

X - favorecimento de outros meios de transporte alternativos, tais como a bicicleta;

XI - fomento à utilização do transporte coletivo;

XII - melhora da circulação de veículos na cidade;

XIII - organização do espaço para o estacionamento em superfície, desestimulando o uso indiscriminado do automóvel privado;

XIV - distribuição ágil de mercadorias por meio da ordenação da carga e descarga;

XV - melhoria da segurança viária;

XVI - respeito ao meio ambiente; e

XVII - formação e informação para construção de um futuro melhor da mobilidade.

Art. 4º A Política de Mobilidade Urbana do Município deve seguir as premissas de sustentabilidade, mediante as seguintes diretrizes gerais:

§1º Os meios de transporte não motorizados (pedestres e bicicletas) e o transporte público coletivo são prioritários em relação aos demais meios de transporte.

§2º A política de mobilidade deve garantir a integração entre os diversos meios de transporte:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados e dos serviços de transporte coletivo;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





IV - incentivo ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

V - priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VI - fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte; e

VII - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

CAPÍTULO III

DAS POLÍTICAS, PROGRAMAS E PROJETOS

Art. 5º A Política Municipal de Mobilidade Urbana foi estruturada a partir dos aspectos previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana e organizada em seis eixos principais:

I - Serviço de Transporte Público Coletivo;

II - Segurança Viária;

III - Educação para o Trânsito;

IV - Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana;

V - Circulação Viária, Transporte de Cargas e Áreas de Estacionamento;

VI - Monitoramento, Avaliação e Revisão do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Art. 6º Os Programas e Projetos, as metas e ações devem observar as diretrizes transversais da Política Nacional de Mobilidade Urbana e as premissas estabelecidas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Seção I

Da Política do Transporte Público Coletivo Urbano

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





Art. 7º Denomina-se transporte público coletivo urbano todo aquele meio de transporte, não individual, que é proporcionado pelo Poder Público, definindo os itinerários e as tarifas, serviço social constitucional conforme disposto no Art 6º e 30 da Constituição Federal, e no Art. 9º, §7º da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e atende a toda a população mediante pagamento individualizado.

Art. 8º Compete ao Poder Executivo municipal a gestão, operação e fiscalização do sistema de transporte coletivo, ou a concessão na forma da lei.

Art. 9º Todo o sistema de transporte público coletivo urbano deve ser organizado na forma de uma única rede, com os diversos modos de transporte integrados física, operacional e tarifária, independentemente de quem os opere.

Art. 10. Os serviços de transporte coletivo urbano devem ser prestados de forma profissional e com uma adequada organização dos processos de trabalho necessários, tais como manutenção da frota, operação de tráfego, gestão, controle e administração e fiscalização.

Art. 11. A política prevê a estruturação do sistema de transporte coletivo urbano adaptado às demandas e necessidades da população, para atingir parâmetros de racionalidade e viabilidade e colaborar para alcançar uma mobilidade mais sustentável no Município.

Art. 12. O desenvolvimento das políticas públicas do transporte coletivo será sustentado por onze grandes elementos:

- I - infraestrutura de suporte;
- II - sistemas de parada;
- III - informação, configuração da oferta do serviço;
- IV - sistema de gestão e fiscalização pública compartilhada;
- V – concessão ou permissão do serviço;
- VI – qualificação do Sistema de transportes urbano e distrital;
- VII – garantia de acessibilidade universal;
- VIII – mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
- IX – qualificação da rede de atendimento e novos serviços;
- X – captação de novos usuários;

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:50:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/50are> para
verificar a autenticidade.





XI - promoção da acessibilidade universal nas paradas do transporte público coletivo, com implantação progressiva de condições adequadas de segurança, sinalização, abrigo, piso tátil, informação ao usuário e acesso para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, priorizando as novas estruturas e prevendo plano de adaptação gradual das estruturas existentes.

Art. 13. Fica assegurado às mulheres usuárias do transporte público coletivo urbano do Município o direito de solicitar o desembarque fora dos pontos oficiais de parada, no período compreendido entre 21h e 5h, desde que:

I - o local solicitado esteja situado no itinerário regular da linha e em ponto onde não seja proibida a parada de veículos, conforme as normas do Código de Trânsito Brasileiro;

II - sejam observadas as condições de segurança viária;

III - a solicitação seja realizada com antecedência razoável ao condutor do veículo.

§1º O desembarque deverá ocorrer em local que preserve a segurança da passageira, dos demais usuários do transporte coletivo e dos usuários da via.

§2º O Poder Executivo poderá regulamentar este artigo, estabelecendo protocolos operacionais e medidas complementares necessárias à sua efetiva implementação.

§3º As empresas delegatárias do serviço de transporte público coletivo deverão orientar seus motoristas e funcionários, bem como divulgar o teor deste artigo no interior dos veículos, nos termos da regulamentação do Poder Executivo e dos instrumentos de delegação do serviço.

Seção II

Da Política de Segurança Viária

Art. 14. A Política de segurança viária tem como objetivo máximo garantir o trânsito seguro, a proteção à vida e a integridade física dos cidadãos.

Art. 15. A Política de Segurança Viária será pautada pelos seguintes princípios:

I - a vida e a segurança são prioridade absoluta sobre a fluidez do tráfego;

II - a corresponsabilidade entre poder público e sociedade;

III - a visão sistêmica, considerando a interação entre via, veículo e comportamento humano.

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





Art. 16. Todos os projetos viários, empreendimentos, expansão e ações que impliquem em impacto viário, devem ser desenvolvidos com vistas à mitigação da sinistralidade de trânsito e, objetivamente na proteção das pessoas, redução de mortes e lesões no trânsito.

Art. 17. O programa deve ser pautado sobre a técnica, iniciado na coleta e processamento de dados sobre sinistralidade, e no diagnóstico deve ser ancorado todas as ações transversais, nela incluído os estudos, a busca constante no aperfeiçoamento dos serviços, a fiscalização, a engenharia de tráfego, a educação para o trânsito e a articulação entre os órgãos de segurança pública.

Seção III

Da Política de Educação para o Trânsito

Art. 18. A política de educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, devendo ser promovida por meio de ações planejadas e integradas nos setores público e privado, desde a pré-escola até o ensino superior.

§1º Para implantação da política prevista no caput, deverão ser elaborados e executados os seguintes programas:

I - Programa Municipal Continuo de Educação para o Trânsito;

II - Programa de Integração entre Educação, Segurança Viária, Estatística, Engenharia de Tráfego e Fiscalização.

§2º Para execução dos programas previstos no §1º, poderão ser desenvolvidos os seguintes projetos:

I - projeto permanente de educação para o trânsito;

II - projeto de adoção de currículo interdisciplinar sobre segurança no trânsito, inclusive na formação e capacitação de professores e multiplicadores;

III - projeto de aprendizagem continuada e de metodologias adequadas a diferentes faixas etárias e realidades sociais;

IV - projeto de fomento e execução de programas educativos centrados em resultados;

V - projeto de ampliação de informações, treinamentos e capacitações voltadas a condutores, pedestres e demais usuários da via pública.

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





Art. 19. O Poder Executivo poderá encaminhar projeto de lei específico para instituição de Escola Pública de Trânsito ou estrutura equivalente destinada ao desenvolvimento de políticas municipais permanentes de educação para o trânsito, observadas a disponibilidade orçamentária, a estimativa de impacto financeiro, a necessidade de recursos humanos e a organização administrativa municipal.

Seção IV

Da Política de Circulação viária, transporte de cargas e áreas de estacionamento

Art. 20. A política pública sobre circulação, paradas e estacionamentos na circunscrição municipal deverá ser orientada pela organização e gestão pública do espaço viário, garantindo circulação harmoniosa entre veículos e pedestres, segurança viária e mitigação dos impactos ambientais.

§ 1º Para implantação da política prevista no caput, deverão ser elaborados e executados os seguintes projetos:

I - projeto de restrição ou definição de rotas para transporte de carga e de passageiros por fretamento, com regulação de áreas de circulação e horários de carga e descarga em área urbana;

II - projeto de delimitação de locais de estacionamento e implantação de estacionamentos rotativos nas áreas centrais;

III - projeto de restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

IV - projeto de regulação e fiscalização sobre meios e serviços que utilizem a infraestrutura urbana;

V - projeto de criação ou ampliação de espaço exclusivo nas vias públicas para pedestres, transporte coletivo e transporte ativo;

VI - projeto de qualificação e incentivo ao uso do transporte coletivo.

Art. 21. Compete ao Poder Executivo o planejamento e a hierarquização viária com vistas a organização, fluidez e trafegabilidade, garantindo uma circulação viária adequada; fazer a gestão ou concessão dos estacionamentos rotativos, oportunizando maior circulação e acessibilidade aos serviços, comércio e lazer; assim como regular o transporte público, de cargas e serviços, suas paradas, estacionamentos e circulação na forma contemplar as indicações do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidad360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





Seção V

Da Política de Infraestruturas do Sistema de Mobilidade Urbana

Art. 22. A Política de gestão de infraestrutura e sistema de mobilidade urbana deve sempre promover ações conjuntas com gestão responsável pelo uso e ocupação do solo, objetivando condições mais adequadas para a expansão ordenada da cidade, além de facilitar o deslocamento da população na área urbana e favorecer a descentralização das atividades econômicas, visando assim uma redução nos níveis de poluição no meio ambiente urbano, essas ações devem estar sempre, calcadas nos princípios de sustentabilidade das cidades e no desenho e planejamento universal, observando:

I - desenvolvimento de política pública com vistas ao planejamento formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos para mobilidade urbana municipal e na execução dos planos diretores municipais;

II - atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos;

III - mensuração e mitigação dos impactos ambientais;

IV - ferramentas de avaliação dos impactos de trânsito decorrentes de empreendimentos, obras e serviços com Pólos Geradores de Viagens.

Art. 23. A Política urbanística visa descrever e quantificar os impactos ambientais, tanto na implantação dos sistemas viários, no uso dos veículos automotores quanto nas obras de expansão nos seus mais diversos níveis.

Art. 24. Compete ao Poder Executivo desenvolver ações e programas que visem a redução da poluição ambiental e sonora, através do incentivo a utilização de combustíveis alternativos; descongestionamento das vias, em especial as do transporte coletivo, desenvolvimento das redes intermodais com trocas de informação entre veículos e infraestruturas de transporte; investimento em modais ativos, tecnologias e componentes menos poluentes, incentivando o desenvolvimento e utilização de tecnologias para mobilidade urbana ambientalmente adequadas.

Art. 25. O Poder Executivo Municipal será o responsável pela emissão de diretrizes de traçado relativas a:

I - priorização da circulação de ônibus;

II - implantação de medidas de "moderação de tráfego";

III - larguras de calçadas;

IV - necessidade de canteiros centrais, refúgios para pedestres, ilhas de canalização e avanços de calçada;

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





V - rotatórias de acesso a novos parcelamentos do solo;

VI - alargamento, mudança de geometria, prolongamento, alteração de traçado e de gabarito de via pública;

VII - hierarquização e caracterização do sistema viário;

VIII - Polos Geradores de Tráfego, conforme disposto no art. 93 da Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

IX - realizar estudos e promover ações preventivas com vistas a preservar a segurança no trânsito, a fluidez e a proteção ambiental;

X - incentivar e promover as boas práticas na mobilidade urbana;

XI - definição de diretrizes técnicas municipais de acessibilidade para calçadas e espaços públicos, observadas a legislação federal, as normas técnicas aplicáveis e os princípios do desenho universal; e

XII - promoção da implantação progressiva de bicicletários públicos em prédios públicos, praças, terminais de transporte coletivo e demais locais estratégicos definidos pelo planejamento municipal, observados os estudos técnicos, a demanda de usuários, a segurança dos equipamentos e a disponibilidade orçamentária.

Art. 26. As vias públicas do Município serão planejadas e incentivadas para priorizar, nesta ordem hierárquica, as pessoas, o transporte coletivo, o transporte ativo, o transporte individual e o transporte de cargas, e sobre todas elas a segurança.

Art. 27. O Plano Diretor de Mobilidade Urbana deverá contemplar diretrizes para implantação progressiva de Rede Municipal de Mobilidade Ciclovária, destinada à integração entre bairros, escolas, equipamentos públicos, áreas centrais, polos geradores de viagens e pontos de conexão com o transporte coletivo, observados os estudos técnicos, a segurança viária, a disponibilidade orçamentária e os instrumentos próprios de planejamento e execução.

Art. 28. Qualquer atividade que resulte na ocupação da via ou de parte dela fica sujeita à autorização expressa por parte do Poder Executivo Municipal, podendo exigir estudos específicos que demonstrem o atendimento às exigências desta lei sobre o trânsito, a vizinhança, ao meio ambiente, e outros necessários a mitigar os impactos decorrentes de atividades ou empreendimento.

Art. 29. O Estudo de Impacto de Trânsito (EIT) se constitui como um dos instrumentos de planejamento da Política Municipal de Mobilidade e Transportes, como forma de análise prévia, que visa subsidiar a concessão de licenças ou autorizações a empreendimentos e atividades previstas na legislação municipal, públicas ou privadas, que, na sua instalação, construção, operação, reforma, ampliação ou funcionamento, apresentem potencial de geração de conflitos e que possam causar impactos ao sistema viário, no âmbito do Município.

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:50:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/50are> para
verificar a autenticidade.





Art. 30. Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de empreendimento classificado como PGT serão analisados pelo Poder Executivo, a qual indicará medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o sistema viário e eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura, bem como eventuais medidas compensatórias.

§1º O Estudo de Impacto de Trânsito (EIT) poderá estabelecer medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias para obras e/ou atividades consideradas como Polo Gerador de Tráfego (PGT).

§2º Compete ao Poder Executivo o monitoramento e a fiscalização do cumprimento das medidas adaptativas, mitigadoras e compensatórias estabelecidas para obras e/ou atividades consideradas como Polo Gerador de Tráfego (PGT).

Art. 31. As medidas adaptativas, mitigadoras, compensatórias e eventuais contrapartidas decorrentes de Estudos de Impacto de Trânsito deverão observar critérios de proporcionalidade, motivação técnica, vinculação direta ao impacto gerado, publicidade do procedimento e possibilidade de manifestação do interessado.

§1º A regulamentação por ato do Poder Executivo poderá disciplinar procedimentos, formulários, metodologias técnicas, fluxos administrativos e órgãos responsáveis pela análise dos Estudos de Impacto de Trânsito.

§2º A criação de novas obrigações, condicionantes urbanísticas, contrapartidas financeiras ou exigências materiais não previstas em lei dependerá de disciplina legal específica.

CAPÍTULO IV

DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA

Art. 32. O monitoramento da implantação do presente plano será de competência do Poder Executivo, cujo objetivo é realizar, com base em indicadores de desempenho estabelecidos em conformidade com o plano de mobilidade urbana, à operacionalização das estratégias e ações nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo.

Art. 33. O Poder Executivo deverá estabelecer, publicar e atualizar metas quantitativas e qualitativas de curto, médio e longo prazo para execução do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, com base em diagnóstico técnico e em indicadores mensuráveis, observada a compatibilidade com o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual.

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidad360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





§1º As metas deverão contemplar, no mínimo:

- I - redução da sinistralidade no trânsito;
- II - ampliação da acessibilidade universal;
- III - expansão da mobilidade ativa;
- IV - melhoria da cobertura e da qualidade do transporte coletivo;
- V - redução do tempo médio de deslocamento urbano;
- VI - atualização do mapa municipal de risco viário;
- VII - qualificação progressiva das paradas de transporte coletivo;
- VIII - implantação de canais digitais de informação ao usuário;
- IX - avaliação da viabilidade de transição energética e redução de emissões na frota do transporte coletivo.

§2º O cumprimento das metas deverá ser objeto de relatório periódico, com ampla publicidade e encaminhamento ao Poder Legislativo.

Art. 34. Cabem ao Poder Executivo Cachoeira do Sul, as seguintes atribuições:

- I - Definir e rever os indicadores de desempenho a serem tomados como referência para o monitoramento e a avaliação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana;
- II - Consolidar e permitir acesso amplo e democrático às informações sobre o sistema de mobilidade urbana no Município;
- III - Promover ações individuais e coletivas de reconhecimento, voltadas para estudos, pesquisas e divulgação de resultados; e
- IV - Contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Art. 35. O Poder Executivo encaminhará anualmente à Câmara Municipal relatório de monitoramento e execução do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

§1º O relatório deverá conter, no mínimo:

- I - as ações e programas executados no período;
- II - o estágio de cumprimento das metas previstas no Plano;
- III - os indicadores de desempenho utilizados para monitoramento da mobilidade urbana municipal;
- IV - a avaliação dos resultados alcançados;
- V - a justificativa para eventual descumprimento de metas ou ações previstas;
- VI - o planejamento das ações prioritárias para o exercício subsequente;

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





VII - demonstrativo da execução orçamentária das ações relacionadas ao Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

§2º O relatório deverá ser encaminhado ao Poder Legislativo até 31 de março do exercício seguinte ao período avaliado.

§3º O relatório será encaminhado simultaneamente à Câmara Municipal e ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – COMMU para conhecimento, acompanhamento e emissão de parecer consultivo.

§4º O relatório deverá ser disponibilizado integralmente em meio eletrônico de acesso público, no Portal da Transparência do Município ou em plataforma equivalente, garantindo ampla publicidade e acesso à sociedade.

Art. 36. O Plano Diretor de Mobilidade Urbana deverá ser submetido à revisão técnica periódica a cada 4 (quatro) anos, observados:

I – atualização dos diagnósticos de mobilidade urbana;

II – reavaliação das metas e indicadores de desempenho;

III – realização de audiências públicas;

IV – manifestação consultiva do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana – COMMU;

V – encaminhamento de relatório conclusivo ao Poder Legislativo.

Art. 37. As revisões periódicas do Plano Diretor de Mobilidade Urbana serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

I - análise situacional do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho; e

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 38. O Plano Diretor de Mobilidade Urbana deverá, nos termos da legislação nacional, ter sua revisão em conjunto com o Plano Diretor do Município.

Art. 39. Sem prejuízo dos instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PDMU, já definidos nesta Lei, outros instrumentos poderão ser adotados, tais como:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços de transporte;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do sistema municipal de mobilidade urbana;

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





III - audiências públicas;

IV - consultas públicas; e

V - realização de audiências públicas descentralizadas, contemplando, sempre que possível, diferentes bairros, distritos e áreas urbanas e rurais do Município, durante os processos de revisão do Plano Diretor de Mobilidade Urbana, nos termos de regulamento.

Art. 40. Os Planos de Pesquisa, Relatórios Administrativos integram a realização do Plano Diretor de Mobilidade Urbana são partes integrantes desta Lei, bem como outras informações referentes ao sistema de mobilidade urbana de Cachoeira do Sul.

Art. 41. O Poder Executivo poderá editar atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Art. 42. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de Cachoeira do Sul, 18 de junho de 2026.

Leandro Tittelmaier Balardin,
Prefeito Municipal.

Documento assinado digitalmente em 18/06/2026 14:56:43
Acesse o endereço: <https://sl.cidade360.cloud/56are> para
verificar a autenticidade.





NOTIFICAÇÕES

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CACHOEIRA DO SUL - PLANMOB - ANEXO DA LEI COMPLEMENTAR 11/2026



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 TRANSPORTES 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	Secretária executiva
Júlia Heloísa Souza Lima	Estagiária de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria Municipal 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

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 San 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.

Polos culturais 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

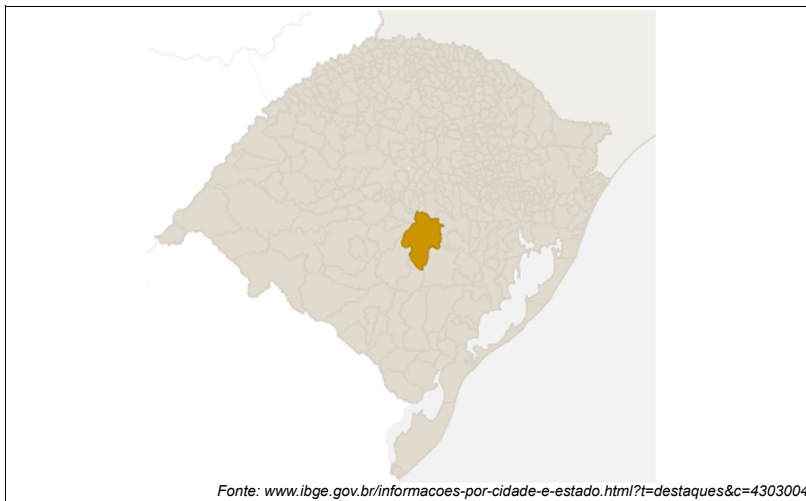




ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

2. 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 sangas no perímetro urbano como as sangas da Inês e da Micaela. Conta a lenda que, no dia em que essas duas sangas se encontrarem, a cidade cairá em um buraco.

O clima se caracteriza como subtropical úmido, com temperatura média de 19° 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%).





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

2.2. Economia

Cachoeira do Sul pertence à 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 metalmeccânica. 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. Suas eclusas 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 edificadas: a CATEDRAL DIOCESANA NOSSA SENHORA DA CONCEIÇÃO, inaugurada em 1799; a Casa de Câmara e Cadeia, inaugurada em 1864 para sediar a Câmara, o Juri 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 eletricitista - 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.





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

2.5. 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/km²
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 km²
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>





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

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 vigências 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 fronteiro 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;

Página 12 de 76





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

Página 13 de 76





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.

planmobcachoeira@gmail.com
<http://planmobcachoeiradosul.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 cicloviás. 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 Bairro 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 atendê-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

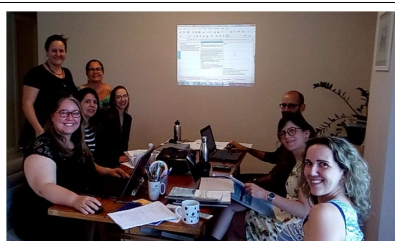


Figura 15: Oficina de elaboração do PLANMOB

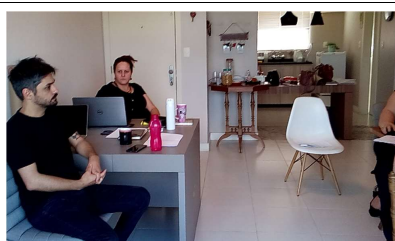


Figura 16: Oficina de elaboração do PLANMOB



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

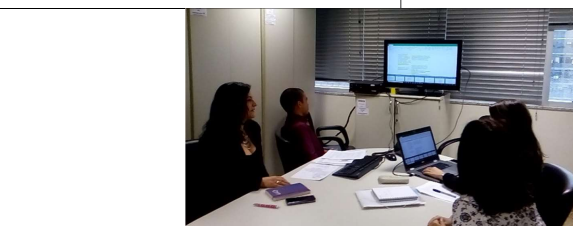


Figura 19: Oficina de finalização do PLANMOB no Ministério das Cidades - 4 e 5/12/18

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

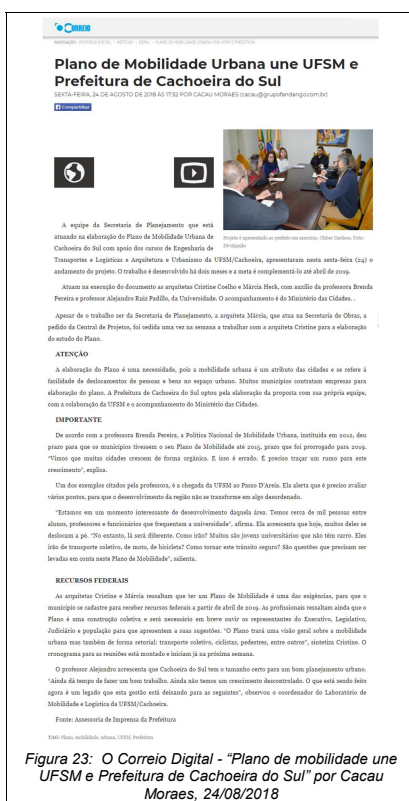


Figura 23: O Correio Digital - "Plano de mobilidade une UFSM e Prefeitura de Cachoeira do Sul" por Cacau Moraes, 24/08/2018



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

Atualização Notícias » Geral » SUGESTÕES DE DESENVOLVIMENTO 11/09/2018 - 09:45 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 balizador de ações integradas para os mais diversos setores e segmentos. Entre algumas das novidades incluídas na atualização deste ano, está pedido para construção de acostamentos e melhorias no trecho da rodovia VRS 509, entre a BR 153 e o Aterro do Novo Muroa, contemplando também o futuro campus da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). As duplicações das rodovias ERS 207 e a BR 295 permanecem entre as ações listadas e ganham relevância 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 Logística 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 >> Estão atuando na execução do documento e as arquitetas Cristine Coelho e Márcia Heck, com auxílio da professora Brenda Pereira e professor Alexandre Ruiz Padilha, 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 infraestrutura. 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



Encontro debate Mobilidade Urbana em Cachoeira do Sul

QUARTA-FEIRA, 12 DE SETEMBRO DE 2018 ÀS 11:23 POR JOSÉ RENATO RIBEIRO (jr.ocorneo@gmail.com)



Objetivo é complementar plano em 2019 / Foto: Arnel Taguinho/MS

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

Na execução da proposta, atuaram as arquitetas Cristine Coelho e Márcia Heck, da Prefeitura, com auxílio dos professores Brenda Pereira e Alexandre Ruiz Padilha 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 completá-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 UFMS.

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 até 2013, 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

NOTÍCIA - Geral - PLANO PRONTO 1082018 - 1082018 por PATRICIA LOSS

Sem estresse para ir e vir

Prefeitura tem até abril de 2019 para definir sua mobilidade urbana



Secretário Lara no encontro, acompanhado pelo secretário de Planejamento, Carlos Loss

Ciclovias, asfalto, sinalização, faixas de pedestres, 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 UFMS/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 motos do transporte coletivo urbano.

Coordenador da equipe encarregado pelo plano, 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 recursos federais para investimentos em qualquer área 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", afirma 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 explicou sobre o que é o plano. Uma das professoras da UFMS que está auxiliando no trabalho, Brenda Pereira ressalta que "é preciso avaliar 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 UFMS/Cachoeira, ela observa que serão cerca de mil pessoas frequentando a universidade.

"Hoje, muitas coisas se deslocam a pé. No entanto, lá, por ser uma área rural, será diferente. Como eles vão? Muitos são jovens universitários que não têm carro. Eles vão de transporte coletivo, de moto, de bicicleta? Como tornar esse 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, www.cachoeiradosul.rs.gov.br (aba área área e depois item mobilidade urbana). Além de responder a questões envolvendo ciclovias, ciclovias, pavimentação, sinalização 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", afirma 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 UFMS/Cachoeira, o professor Alexandre Padilha fala 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
- * Rosmeri Amiel, da Secretaria Municipal de Planejamento
- * Cristine Coelho, arquiteta
- * Márcia Heck, arquiteta

UFMS/CACHOEIRA

- * Brenda Pereira, professora
- * Alexandre Padilha, 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 professores fizessem novos cursos e pensam na cidade que gostariam 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 avaliamos nossas prioridades, sempre valorizando mais o transporte não motorizado sobre o motorizado e o coletivo sobre o individual", responde a professora Brenda Pereira, da UFMS/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 - 15h04 por Vinicius 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 15h30min, 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 Vinicius Severo, 23/10/2018

Notícias > Geral > SUC, 15h30MIN 24/10/2018 - 09h05 por Vinicius Severo

Relatório da mobilidade urbana é hoje

Parceria com a UFSM

A Prefeitura apresenta hoje, a partir das 15h30min, 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 sobrecarregando os meios de transporte individuais ao transporte público, bem como a ausência de ciclovias, 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, projeto a arquiteta Cristine Coelho, ligada à pasta de Planejamento.

Figura 30: Jornal do Povo - "Relatório da Mobilidade Urbana é hoje" por Vinicius 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 desdobramento do Município. Participaram nesta quarta-feira, 24, na Sociedade União Cachoeirense (SUC), cerca de 80 pessoas da 1ª audiência pública para abordar o Plano de Mobilidade Urbana (PMU) de Cachoeira do Sul. Este foi o primeiro debate aberto sobre o plano, onde a comunidade pode ouvir o que a Prefeitura está agindo 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 UFSCarCachoeira. 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 um apêndice 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 76,6% delas não utilizam o transporte público e o principal motivo alegado por 50,2% das pessoas é a preferência pelo veículo próprio, seguido por 35,4% que afirma que o itinerário dos ônibus não suprim 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 a individual motorizada”, explicou a arquiteta Cristine Coelho e a engenheira Mariana Heck.

Fato 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 deficiência e restrição de mobilidade, os desafios apontados foi a construção de rampas de acessibilidade de acordo com as normas, a demarcação do uso das vagas reservadas e a eliminação de obstáculos e barreiras.

Logística e arquitetura e urbanismo de um planejamento, no longo prazo, 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 um apêndice 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 76,6% delas não utilizam o transporte público e o principal motivo alegado por 50,2% das pessoas é a preferência pelo veículo próprio, seguido por 35,4% que afirma que o itinerário dos ônibus não suprim 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 a individual motorizada”, explicou a arquiteta Cristine Coelho e a engenheira Mariana Heck.

Fato 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 deficiência e restrição de mobilidade, os desafios apontados foi a construção de rampas de acessibilidade de acordo com as normas, a demarcação do uso das vagas reservadas e a eliminação de obstáculos e barreiras.

Agora, a equipe segue seu estudo, usando as respostas dadas com os questionários e as sugestões recebidas durante a audiência pública, como mais atenção ao campo da UFSCarCachoeira, construção de ciclovias, atenção à instalação de trilhos, 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



REDAÇÃO: RUA DO SOL, 100 - CENTRO - CACHOEIRA DO SUL - RS 96200-000

Mobilidade Urbana em debate na 99.1 Mais nesta segunda-feira

DOMINGO, 26 DE OUTUBRO DE 2018 ÀS 16:30 POR CACAU MORAES (cacau@n99.1mais.com.br)

13 Comentários



O programa Ponto Positivo da 99.1 Mais FM, a partir das 14h, nesta segunda-feira (26) 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, Rosineire Azeite, uma professora da UFSCar, 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 transporte 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 Vinicius 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

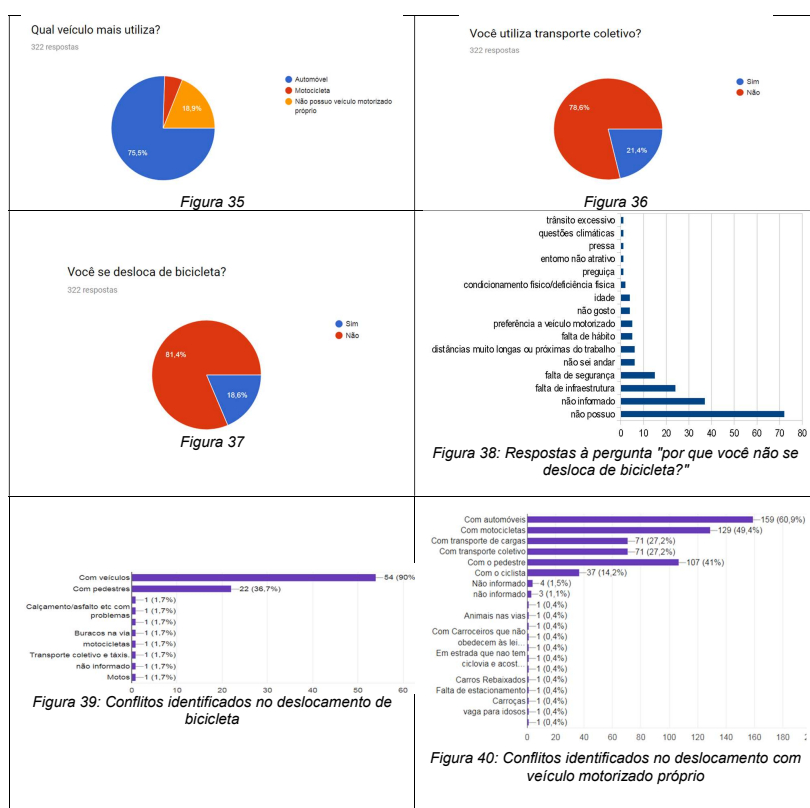
O Plano de Mobilidade Urbana de Cachoeira do Sul - PLANMOB foi construído com base nas diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, com ênfase para a priorização dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte 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.





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

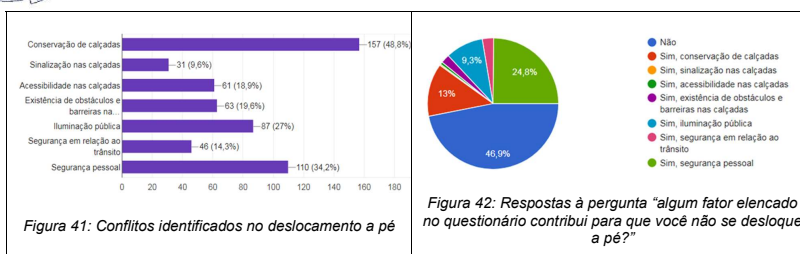
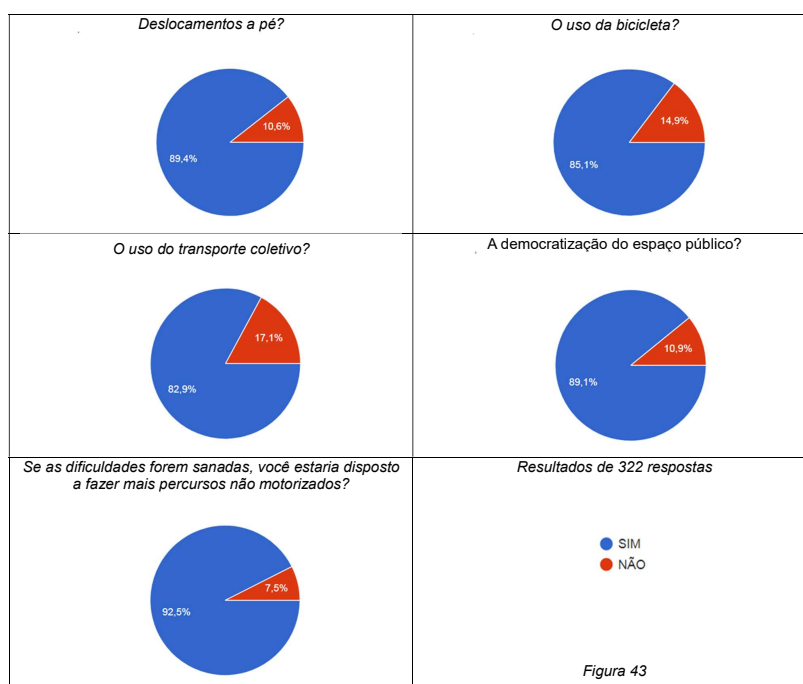


Figura 42: Respostas à pergunta "algum fator elencado no questionário contribui para que você não se desloque a pé?"

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):

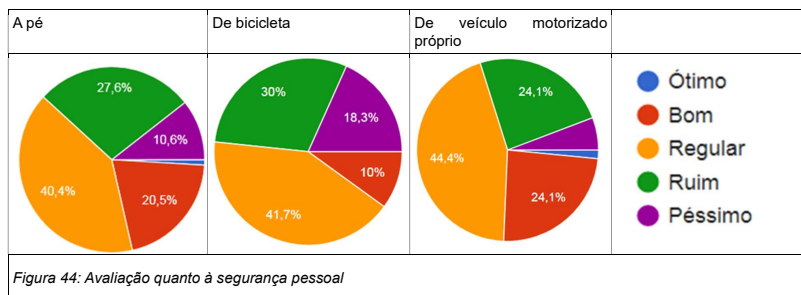
Para termos uma cidade sustentável onde a qualidade de vida seja um objetivo, os deslocamentos aconteçam de forma organizada e eficaz, os espaços cumpram sua função e sejam democraticamente acessíveis, você é a favor de políticas públicas que incentivem:





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 - PDTC, que resultou no contrato 258/2014, de 30 de outubro de 2014, firmado com a empresa Matricial 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 – Matricial Engenharia e Consultoria.





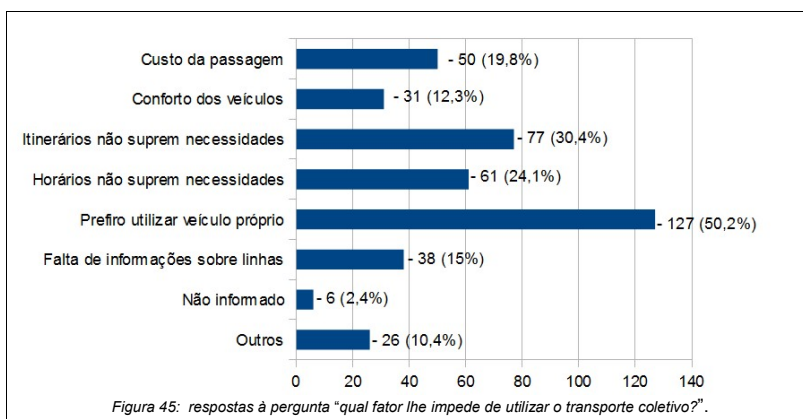
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

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.



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
Priorizar e incentivar o deslocamento por transporte coletivo como forma de: - 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; oferecer alternativas que complementem o transporte público coletivo para deslocamento de pessoas pela cidade; fomentar uma estratégia de governança pública de colaboração entre o poder concedente e as empresas concessionárias de transporte coletivo; otimizar a eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço de transporte público coletivo.	Implementar ações de trânsito que facilitem o deslocamento do transporte coletivo, até 2022; manter a quantidade de usuários no transporte coletivo no nível de 2015 até 2022; aumentar em 5% o número de usuários de transporte coletivo até 2029; 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; implantar infraestrutura em 100% das paradas de transporte coletivo até 2026 (abrigos, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários); disponibilizar informações aos usuários sobre o sistema, como por exemplo as linhas, itinerários, frequências, horários nas paradas de transporte coletivo até 2020; promover ações continuadas de incentivo ao uso do transporte coletivo a partir de 2019; regulamentar, até 2022, serviços de transporte que podem ser complementares ao	Realização de estudos de engenharia de tráfego que tornem o deslocamento do transporte coletivo mais efetivo, eficaz e eficiente; 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; 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; implantação do serviço de fiscalização da prestação do serviço de transporte público coletivo visando a obtenção de dados e produção de indicadores de qualidade; disponibilização no site da Prefeitura Municipal de informações periódicas sobre composição de tarifas e operação do serviço de transporte coletivo; implementação de mecanismo de pesquisa periódica de





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

	sistema de transporte coletivo como: - transporte sob demanda; - compartilhamento de bicicletas e/ou equipamentos não motorizados; tornar 100% dos veículos de transporte coletivo universalmente acessíveis (Conforme Plano Diretor de Transporte Coletivo - PDTC) até 2029; realizar, até 2022, estudo de viabilidade da permissão de embarque e desembarque de pessoas com deficiência - PCD ao transporte coletivo fora dos pontos regulamentados.	satisfação com o transporte coletivo; implantação de serviço de localização dos veículos através do Sistema de Posicionamento Global - GPS; articulação com a empresa concessionária dos serviços de transporte coletivo para promoção de atividades de incentivo ao uso do transporte coletivo; criação de painel padrão informativo de linhas, itinerários e horários aplicável a paradas de transporte coletivo com ou sem abrigo; 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.
--	---	---

5. Circulação Viária

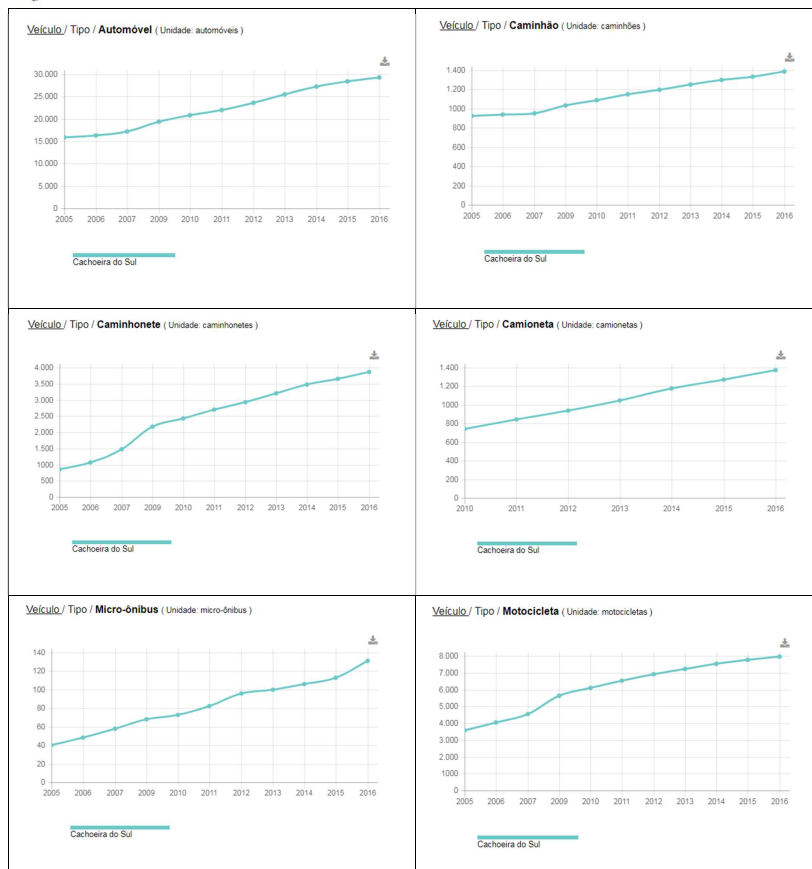
As ações de trânsito e de gestão da circulação viária de todos os modos de transporte urbano, exceto transporte público coletivo, serão tratadas neste item. Cabe salientar que, na fase de diagnóstico sobre as questões pertinentes a circulação viária, identificou-se a falta de bases unificadas de coleta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

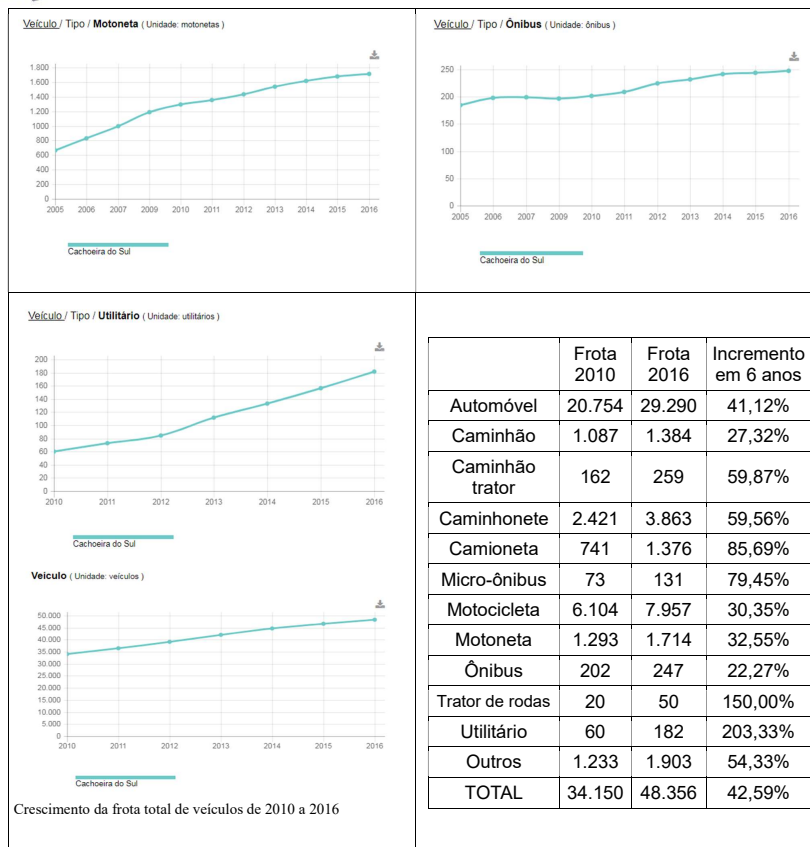


Figura 46: Gráficos e tabela demonstrativos do crescimento da frota de veículos – IBGE

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.

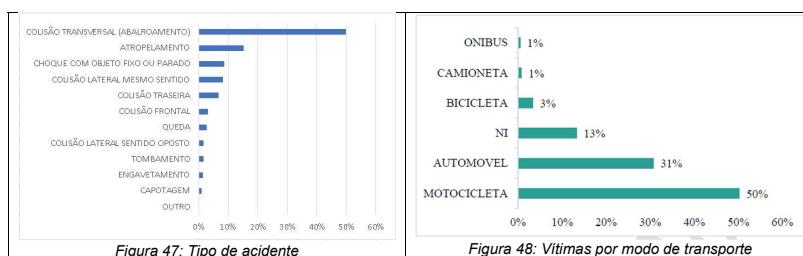
O resultado do aumento significativo de veículos e da velocidade nos deslocamentos motorizados e de ações de trânsito implantadas isoladamente e não dentro de um planejamento de tráfego, resultaram em conflitos a serem mitigados.

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 acidentalidade 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.





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	Aparicio Borges	23
7º	Dos Imigrantes	21
8º	Júlio de Castilhos	17
9º	Bento Gonçalves	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

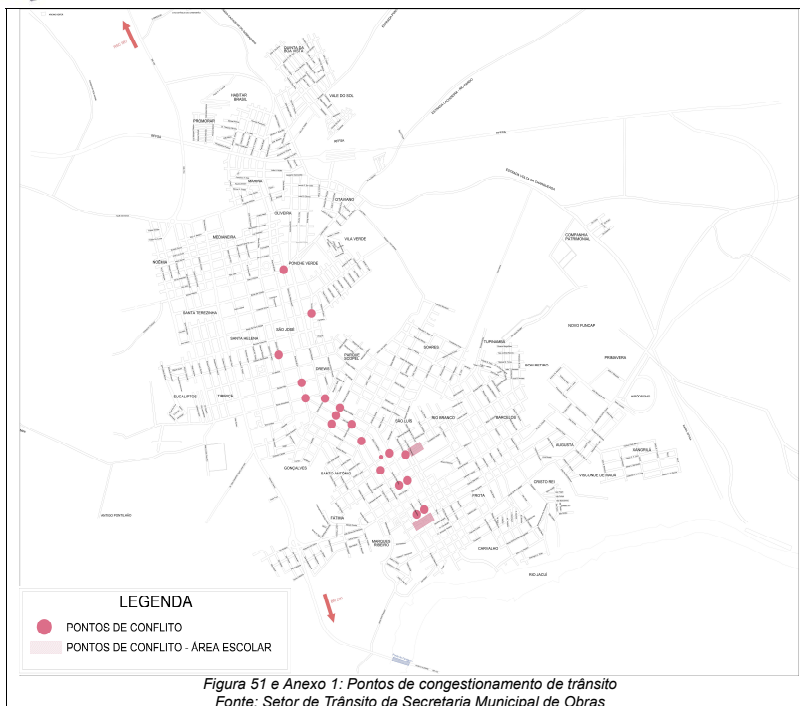
Figura 50: Vítimas dos acidentes de trânsito relacionadas à idade e ao sexo

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



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.



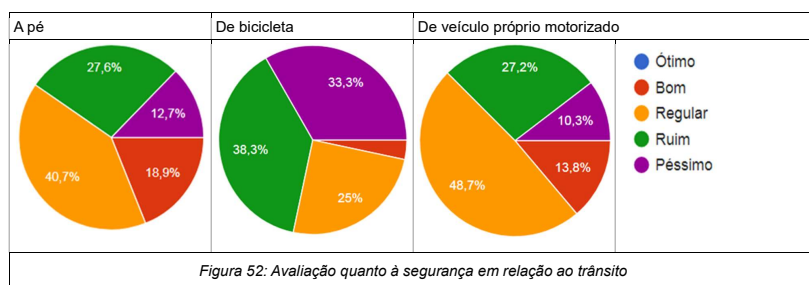


ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO

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





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

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

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

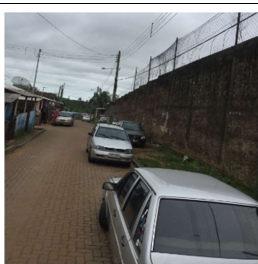


Figura 64





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

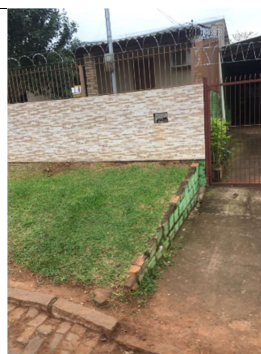


Figura 70

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



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 sangas 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



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).

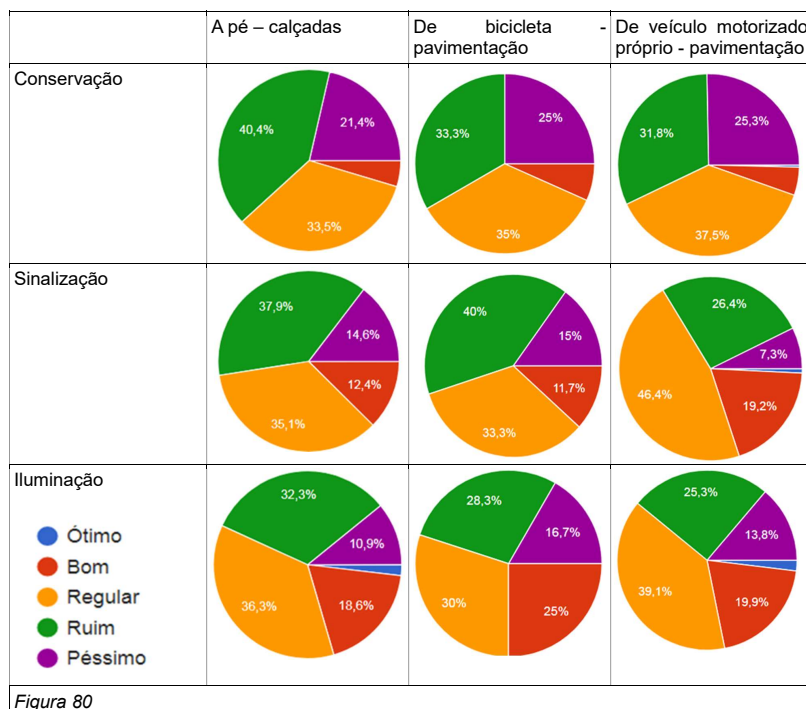


Figura 80

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
Adequar a infraestrutura de mobilidade urbana para contribuir com a qualidade socioambiental e estímulo aos modos não motorizados e ao transporte coletivo;	Sistematizar e padronizar as características básicas para os elementos que compõem a infraestrutura urbana da região central até 2022;	Criação de uma cartilha de padronização de calçadas do município;
priorizar os investimentos na infraestrutura de mobilidade urbana voltada aos modos de transporte não motorizados (pedestres e ciclistas) e ao transporte público coletivo;	adequar a infraestrutura de 100% das calçadas à NBR9050 até 2029;	exigir o projeto da calçada no licenciamento geral das construções;
prover condições físicas de pavimento e sinalização compatíveis com a segurança e a fluidez dos deslocamentos.	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;	intensificação da fiscalização da invasão das calçadas pelo comércio nos casos não previstos em lei;
	realizar estudo de demanda por novos acessos à zona urbana, até 2022;	estudar alteração da Lei Municipal nº3259/2001 para que a faixa do passeio destinada à circulação de pessoas esteja adequada ao disposto na NBR9050;
	realizar estudo de demanda por conclusão do anel viário, até 2022;	articulação com os governos estadual e federal para: - 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;
	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;	reforçar institucionalmente o Departamento de Fiscalização de Obras para inspeção da construção de calçadas e demais ações de infraestrutura de mobilidade urbana;
	regulamentar o artigo 8º da lei Municipal nº 2517/92 que dispõe sobre a pavimentação de passeios públicos até 2022;	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;
	implantar 5km de ciclovia em vias estruturais até 2026;	substituição dos abrigos em paradas de transporte coletivo que se encontrem em mau
	implantar infraestrutura em 100% das paradas de transporte coletivo até 2026 (abrigos, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários);	





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

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





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

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

**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.

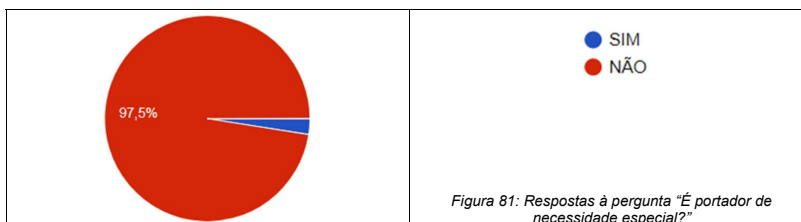


Figura 81: Respostas à pergunta "É portador de necessidade especial?"

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

Página 47 de 76





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



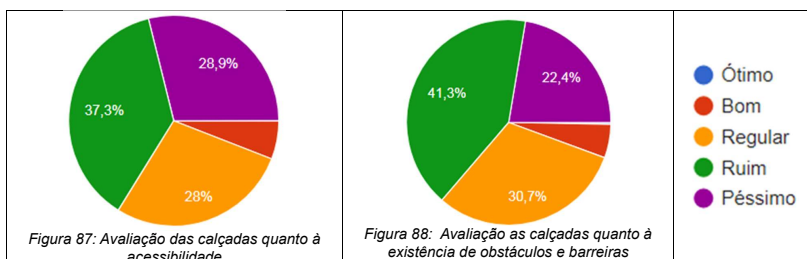


ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ – CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
SECRETARIA DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO



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).



A frota atual de transporte coletivo possui 70% dos veículos acessíveis, conforme página 125 do volume de diagnóstico do Plano Diretor de Transporte Coletivo – PDT. 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.



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

OBJETIVOS	METAS	AÇÕES
Assegurar o deslocamento com segurança e autonomia das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;	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;	Criação de mecanismos técnico e jurídico para a adequação dos passeios públicos e calçadas às condições de acessibilidade previstas em normas e legislação vigentes;
promover a equidade no uso do espaço público;	tornar 100% das paradas de transporte coletivo universalmente acessíveis (Conforme Plano Diretor de Transporte Coletivo - PDTC) até 2029;	adequação da sinalização em guias rebaixadas em conformidade com legislação de trânsito;
promover a acessibilidade universal em conformidade com a legislação e normas técnicas vigentes.	regulamentar serviço especial para transporte de pessoas com deficiência até 2022;	criação, no âmbito do executivo municipal, de parâmetros para fiscalização do cumprimento da legislação vigente referente a acessibilidade universal;
	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;	elaboração de projetos para adequação de espaços e edificações públicas para que atendam aos requisitos legais de acessibilidade universal;
	qualificar 100% dos edifícios e espaços públicos para que atendam aos requisitos legais de acessibilidade universal até 2029;	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;
	tornar 100% dos veículos de transporte coletivo universalmente acessíveis (Conforme PDTC) até 2029;	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;
	adequar a infraestrutura de 100% das calçadas à NBR9050 até 2029;	cumprimento das ações especificadas na tabela 3, quais sejam:
	realizar, até 2022, estudo de viabilidade da permissão de embarque e desembarque de PCD ao transporte coletivo fora dos pontos regulamentados;	- 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

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

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.

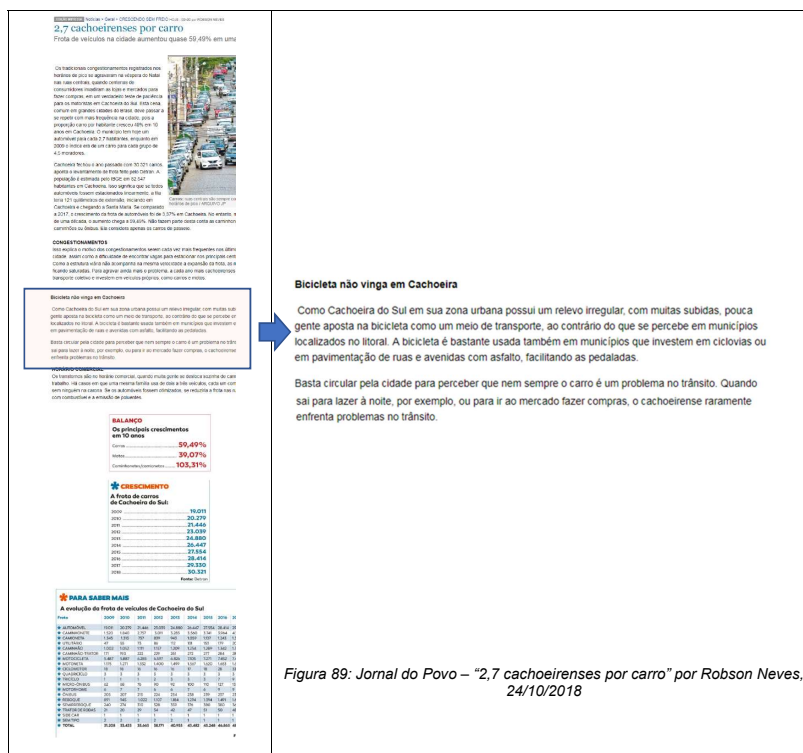


Figura 89: Jornal do Povo – “2,7 cachoeirenses por carro” por Robson Neves, 24/10/2018

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.

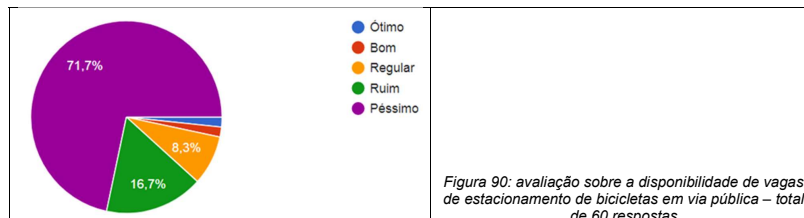
A existência de um serviço de bicicletas compartilhadas facilita a integração, pois favorece quem não possui bicicleta própria, maioria entre as respostas do questionário (figura 38), quem vê dificuldades em relação à topografia ou quem aponta para a dificuldade de estacionar na cidade,





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





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

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.

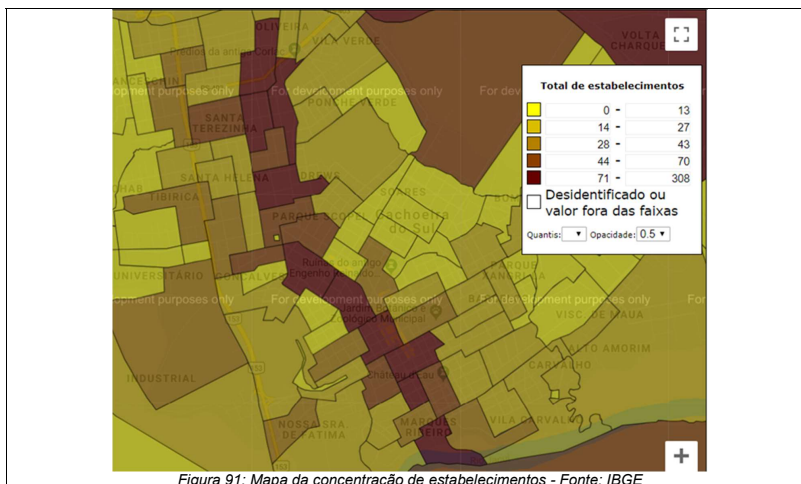


Figura 91: Mapa da concentração de estabelecimentos - Fonte: IBGE

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 CONTRAN 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 - PNMU 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;	Consolidar uma política que regulamente o trânsito de veículos pesados e a carga e descarga na zona urbana do município até 2022;	Elaboração de cartilha informativa da política de carga e descarga municipal;
preservar a infraestrutura urbana e o patrimônio histórico.	disciplinar o transporte de cargas realizado por carroças até 2022;	demarcação da zona de restrição de trânsito de veículos pesados por interesse do patrimônio histórico-cultural e para preservação da infraestrutura urbana;
	demarcar 100% das áreas de carga e descarga nas vias estruturais e de ligação até 2022.	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





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

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

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

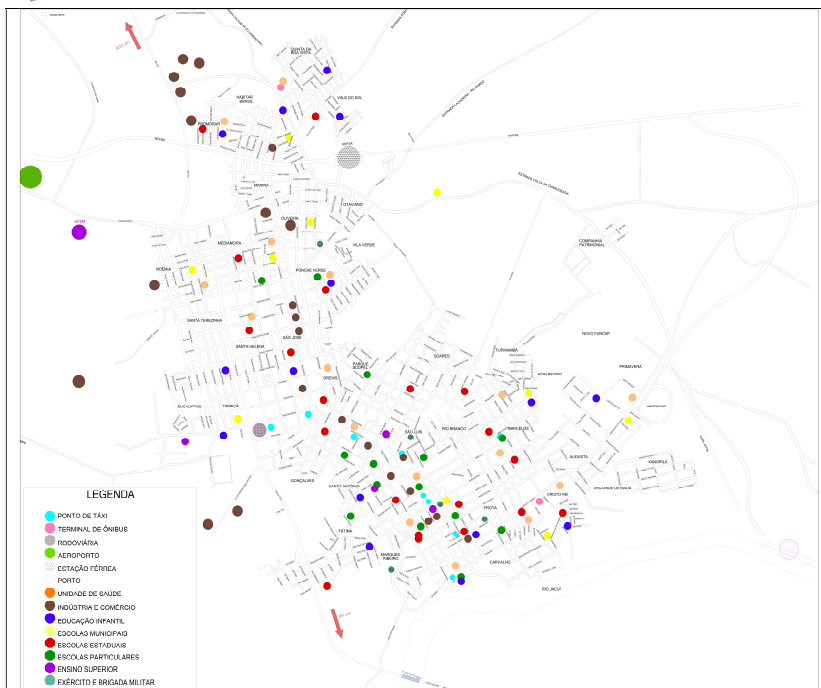


Figura 92 e Anexo 2: Polos Geradores de viagens. FONTE: Secretarias Municipais de Indústria e Comércio, de Saúde e de Educação.

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
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;	Criar um instrumento para avaliação dos impactos na mobilidade de novos empreendimentos que constituam polos geradores de viagens até 2020;	Estudar viabilidade de alteração da lei de parcelamento de solo para: - 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, ciclovias, iluminação);
favorecer a atração de empreendimentos públicos ou privados minimizando os impactos negativos na mobilidade;	mapear e caracterizar 100% dos polos geradores de viagens existentes na cidade até 2022.	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;
melhorar os espaços de convivência do município.		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; realização de estudo para redução dos conflitos e garantir a fluidez de trânsito no entorno de estabelecimentos geradores de mobilidade; 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;





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

		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

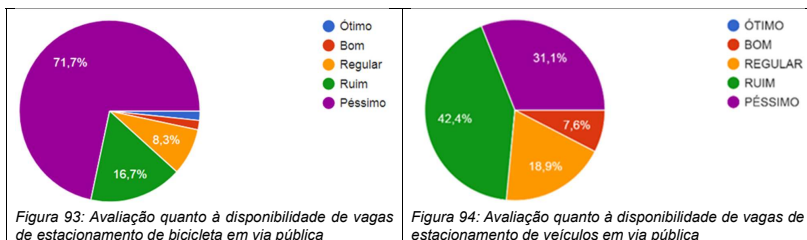
A figura 91 demonstra a concentração de estabelecimentos na malha urbana de Cachoeira do Sul. Esses estabelecimentos de atividades diversas – comércio, prestação de serviços, assistência à saúde, educação, lazer e outros – geram deslocamentos e maior necessidade de estacionamentos no período em que se 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.



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.

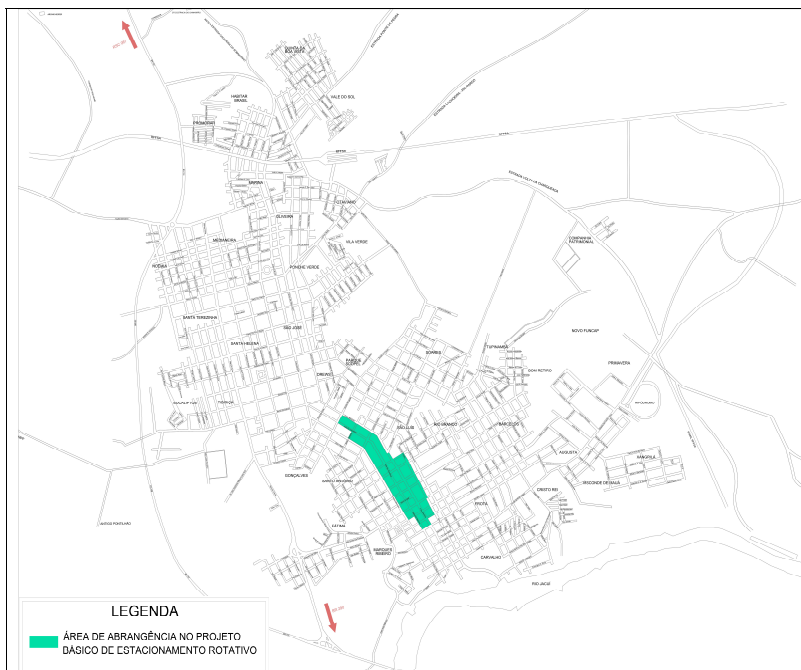


Figura 95 e Anexo 3: Mapa com a área abrangida no projeto básico de estacionamento rotativo, já em elaboração no período de construção do PLANMOB





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 bicicletários 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

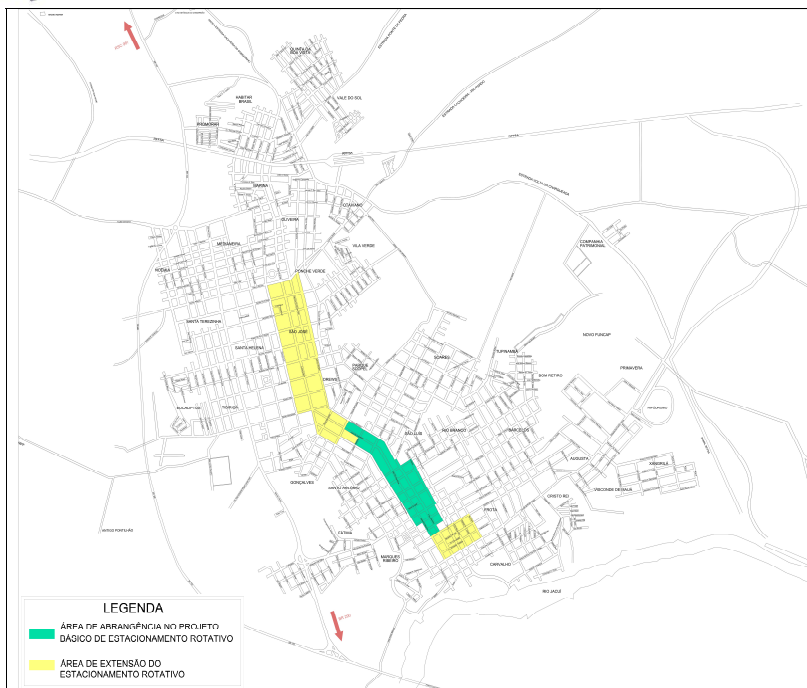


Figura 96 e Anexo 3: Mapa com a expansão do Estacionamento Rotativo

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.

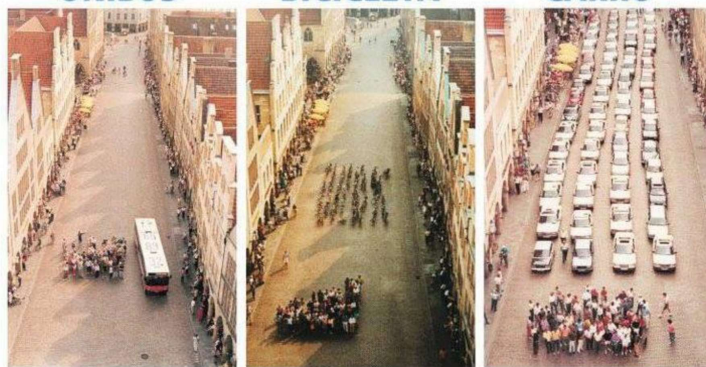
Durante o processo de elaboração deste plano, a figura 97 foi frequentemente utilizada para exemplificar o espaço necessário para que cada modo de deslocamento ocorra, levando à reflexão sobre o uso democrático desse espaço público, que exige investimento permanente de recursos públicos para sua manutenção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





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

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



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

	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 – PAIL: 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 adquirindo 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;	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;	Criação de uma política de contrapartidas de mobilidade para solução de conflitos gerados por empreendimentos privados;
tornar mais transparente e acessível a informação sobre composição de custos do serviço de transporte público coletivo e tarifação;	criar um fundo de recursos proveniente de ações de mobilidade urbana até 2022;	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;
articular com os governos estadual e federal o	incrementar as previsões de recursos voltados para	





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

financiamento de obras de infraestrutura e 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;
buscar parcerias com instituições privadas para o financiamento da 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 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

Página 66 de 76





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

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 legitimação 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

Página 67 de 76





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 (Radio Fandango 102.5FM) em 22 de março de 2019.

Um plano para dar mobilidade a Cachoeira

APRESENTAÇÃO É AMANHÃ

Prefeitura leva o plano ao UFSM



Mobilidade urbana com um dos beneficiários de Cachoeira do Sul formado de estudantes...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

...a partir de uma reunião com o prefeito...

PARA SABER MAIS

Os 10 pontos do plano

1. Melhorar a infraestrutura

• Melhorar a infraestrutura de transporte público, com foco na segurança e no conforto dos usuários.

2. Criar mais vagas de estacionamento

• Criar mais vagas de estacionamento em áreas estratégicas da cidade, para reduzir o congestionamento.

3. Implementar o sistema de bicicletas compartilhadas

• Implementar o sistema de bicicletas compartilhadas, para oferecer uma opção de transporte sustentável e acessível.

4. Melhorar a sinalização de trânsito

• Melhorar a sinalização de trânsito, para garantir a fluidez do tráfego e a segurança dos usuários.

5. Criar mais faixas de pedestres

• Criar mais faixas de pedestres, para garantir a segurança dos pedestres e a fluidez do tráfego.

6. Implementar o sistema de transporte para idosos e pessoas com deficiência

• Implementar o sistema de transporte para idosos e pessoas com deficiência, para garantir o acesso ao transporte público.

7. Melhorar a infraestrutura de transporte para crianças

• Melhorar a infraestrutura de transporte para crianças, para garantir a segurança e o conforto dos usuários.

8. Criar mais vagas de estacionamento para bicicletas

• Criar mais vagas de estacionamento para bicicletas, para reduzir o congestionamento e promover o uso de bicicletas.

9. Implementar o sistema de transporte para estudantes

• Implementar o sistema de transporte para estudantes, para garantir o acesso ao transporte público.

10. Melhorar a infraestrutura de transporte para trabalhadores

• Melhorar a infraestrutura de transporte para trabalhadores, para garantir o acesso ao transporte público.

Figura 106: Jornal do Povo – “Um plano para dar mobilidade a Cachoeira” por Vinicius 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

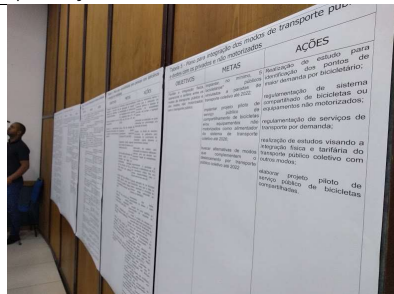


Figura 111: 2ª Audiência Pública - 28/03/2019 - Apresentação do PLANMOB





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: Edital de convocação 1ª Audiência Pública publicado no Jornal do Povo dia 23 de outubro de 2018.

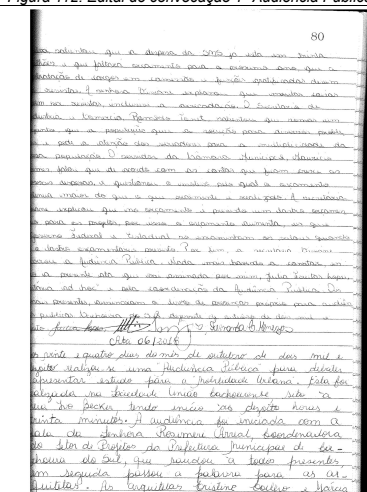


Figura 113: Ata 06/2018: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.

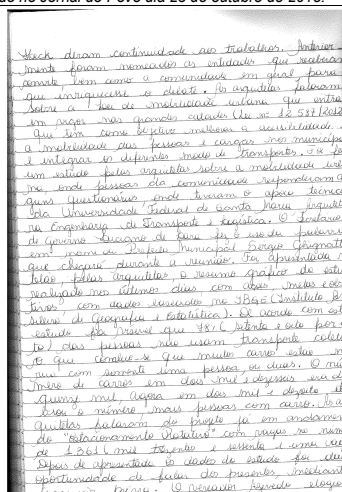


Figura 114: Ata 06/2018: Primeira Audiência Pública do Plano de Mobilidade Urbana. Livro de atas de audiências públicas.





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

Nº	Nome	Assinatura	Assinatura
59	Camila Mota	VPS M-05	Assinatura
60	ANA RIBEIRO	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
61	Secretaria de Planejamento	JORNALISTA	Assinatura
62	Lucas Bonatto da Silva Bua	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
63	Francine Tavares	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
64	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
65	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
66	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
67	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
68	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
69	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
70	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
71	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
72	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
73	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
74	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
75	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
76	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
77	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
78	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
79	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
80	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
81	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
82	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
83	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
84	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
85	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
86	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
87	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
88	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
89	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura
90	Divisão de Planejamento	Coord. de Serviços Urbanos	Assinatura

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

Sergio 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

6ª Audiência Pública

Data: 24 de outubro de 2018

Hora: 18 horas 30 minutos

Local: Sala de Sociedade União Esportiva - SUL

Assunto: 3ª Audiência Pública Plano de Mobilidade Urbana

Nº	Nome	Representante	Assinatura
1	6100000000	6100000000	
2	6100000000	6100000000	
3	6100000000	6100000000	
4	6100000000	6100000000	
5	6100000000	6100000000	
6	6100000000	6100000000	
7	6100000000	6100000000	
8	6100000000	6100000000	
9	6100000000	6100000000	
10	6100000000	6100000000	
11	6100000000	6100000000	
12	6100000000	6100000000	
13	6100000000	6100000000	
14	6100000000	6100000000	
15	6100000000	6100000000	
16	6100000000	6100000000	
17	6100000000	6100000000	
18	6100000000	6100000000	
19	6100000000	6100000000	
20	6100000000	6100000000	
21	6100000000	6100000000	
22	6100000000	6100000000	
23	6100000000	6100000000	
24	6100000000	6100000000	
25	6100000000	6100000000	

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

6ª Audiência Pública

Data: 24 de outubro de 2018

Hora: 18 horas 30 minutos

Local: Sala de Sociedade União Esportiva - SUL

Assunto: 3ª Audiência Pública Plano de Mobilidade Urbana

Nº	Nome	Representante	Assinatura
1	6100000000	6100000000	
2	6100000000	6100000000	
3	6100000000	6100000000	
4	6100000000	6100000000	
5	6100000000	6100000000	
6	6100000000	6100000000	
7	6100000000	6100000000	
8	6100000000	6100000000	
9	6100000000	6100000000	
10	6100000000	6100000000	
11	6100000000	6100000000	
12	6100000000	6100000000	
13	6100000000	6100000000	
14	6100000000	6100000000	
15	6100000000	6100000000	
16	6100000000	6100000000	
17	6100000000	6100000000	
18	6100000000	6100000000	
19	6100000000	6100000000	
20	6100000000	6100000000	
21	6100000000	6100000000	
22	6100000000	6100000000	
23	6100000000	6100000000	
24	6100000000	6100000000	
25	6100000000	6100000000	

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

6ª Audiência Pública

Data: 24 de outubro de 2018

Hora: 18 horas 30 minutos

Local: Sala de Sociedade União Esportiva - SUL

Assunto: 3ª Audiência Pública Plano de Mobilidade Urbana

Nº	Nome	Representante	Assinatura
1	6100000000	6100000000	
2	6100000000	6100000000	
3	6100000000	6100000000	
4	6100000000	6100000000	
5	6100000000	6100000000	
6	6100000000	6100000000	
7	6100000000	6100000000	
8	6100000000	6100000000	
9	6100000000	6100000000	
10	6100000000	6100000000	
11	6100000000	6100000000	
12	6100000000	6100000000	
13	6100000000	6100000000	
14	6100000000	6100000000	
15	6100000000	6100000000	
16	6100000000	6100000000	
17	6100000000	6100000000	
18	6100000000	6100000000	
19	6100000000	6100000000	
20	6100000000	6100000000	
21	6100000000	6100000000	
22	6100000000	6100000000	
23	6100000000	6100000000	
24	6100000000	6100000000	
25	6100000000	6100000000	

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

