



PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO CENTRO DE PORTO ALEGRE AUDIÊNCIA PÚBLICA

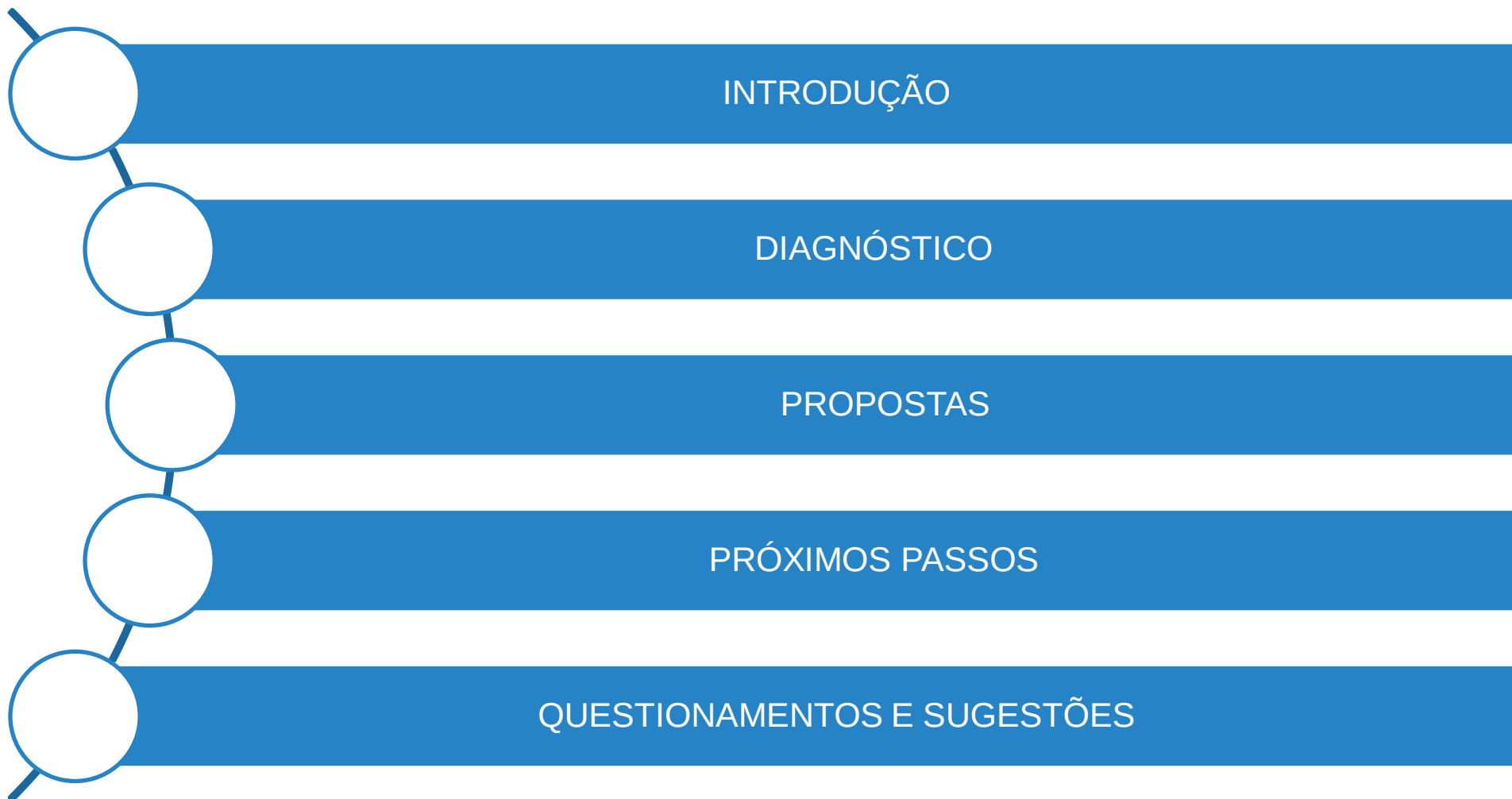
28 DE SETEMBRO DE 2022

OBJETIVOS DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

- Apresentar os estudos que foram realizados
- Esclarecer dúvidas e receber sugestões da comunidade



CONTEÚDOS





Próxima >

INTRODUÇÃO

PLANO DE MOBILIDADE URBANA DO CENTRO DE PORTO ALEGRE



OBJETIVOS GERAIS

- Definir uma estratégia para a promover o equilíbrio da mobilidade, a valorização e sustentabilidade e integrar o centro à Orla, Cidade Baixa e 4º Distrito.
- Desenvolver programas específicos, com ações de curto, médio e longo prazo para direcionar e ordenar a circulação, melhorando as condições de mobilidade.

Objeto: **Plano de Mobilidade Urbana para o Centro Histórico de Porto Alegre**

Programa: **ORLA-POA da PMPA**

Início: **Dezembro 2020**

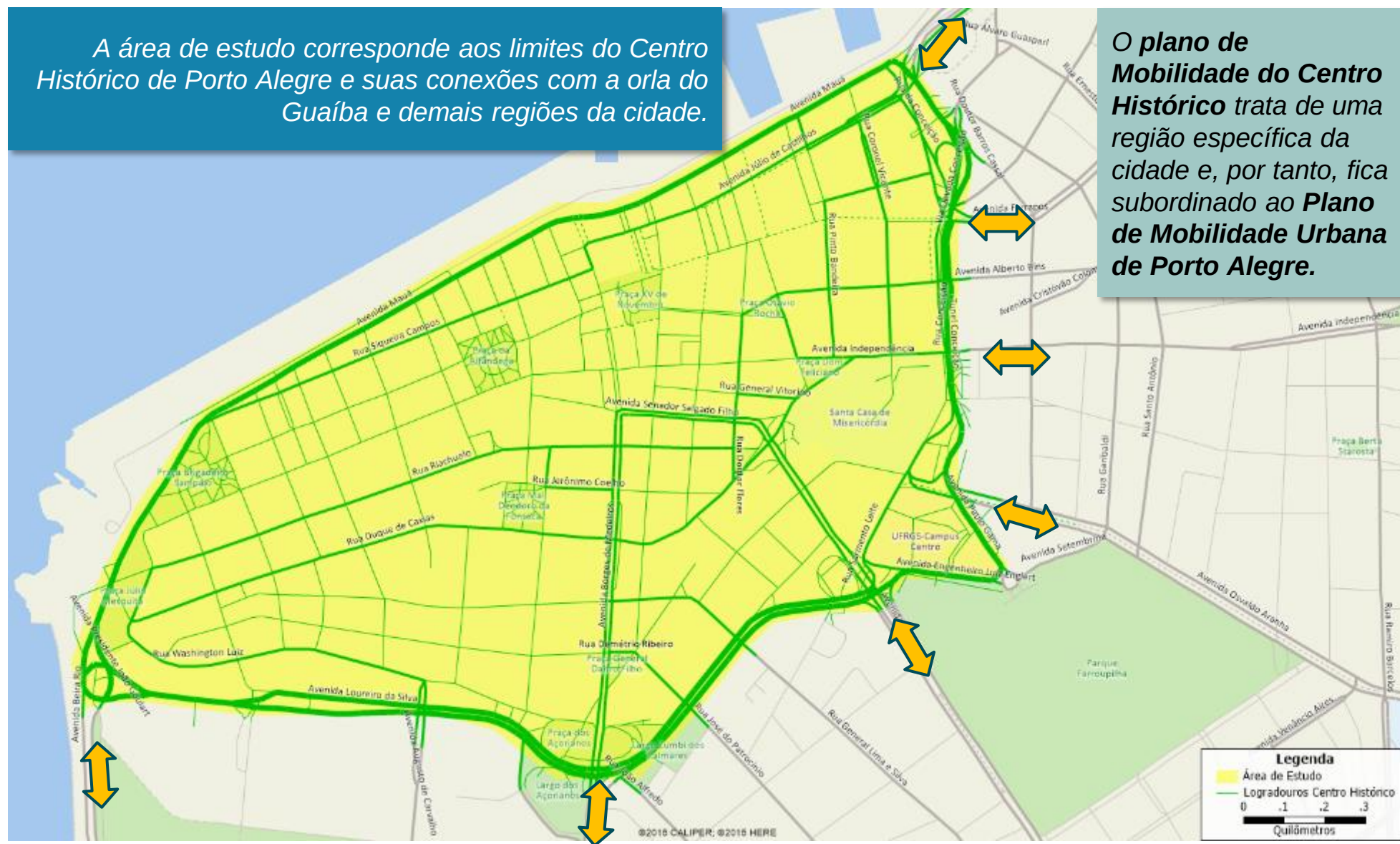
Agente financiador: **Corporação Andina de Fomento (CAF)**

Forma de contratação: **Licitação**

ÁREA DE ESTUDO

A área de estudo corresponde aos limites do Centro Histórico de Porto Alegre e suas conexões com a orla do Guaíba e demais regiões da cidade.

O plano de Mobilidade do Centro Histórico trata de uma região específica da cidade e, por tanto, fica subordinado ao **Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre**.



OBJETIVOS E DIRETRIZES

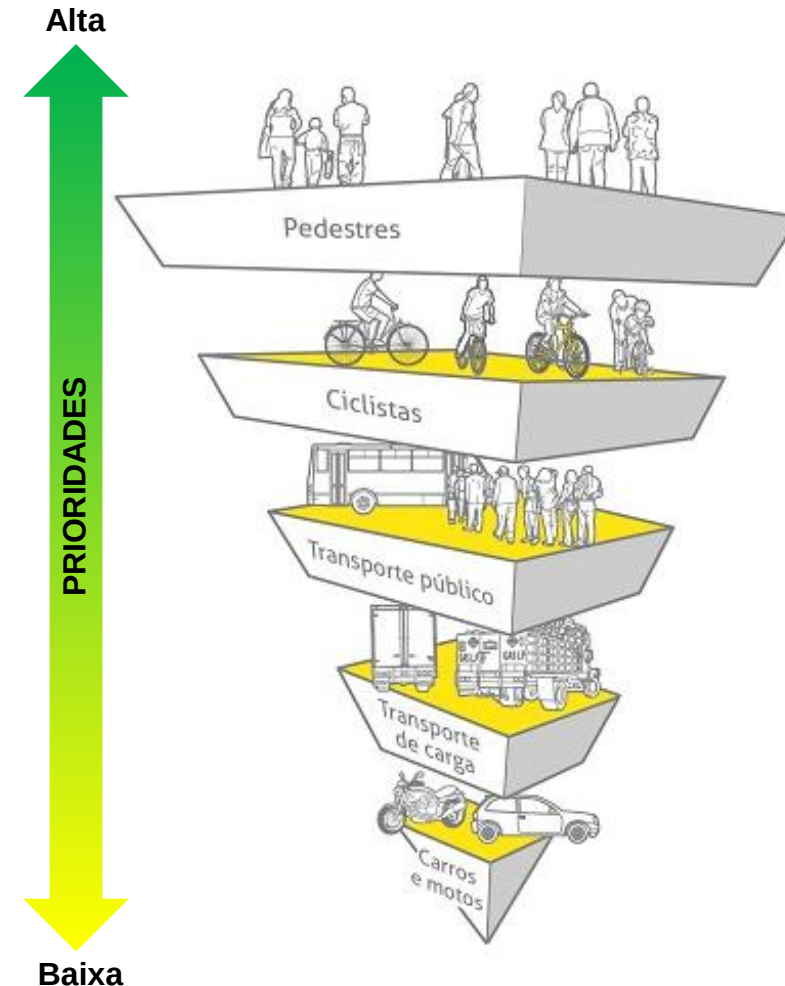
Objetivos

Objetivo	
O01	Estimular os deslocamentos por transporte ativo (a pé e de bicicleta).
O02	Aumentar a conectividade com a Orla do Guaíba e 4º distrito.
O03	Priorizar o transporte coletivo.
O04	Aumentar a acessibilidade à área central.
O05	Diminuir os impactos negativos da mobilidade na área central.
O06	Valorizar o ambiente histórico e cultural.

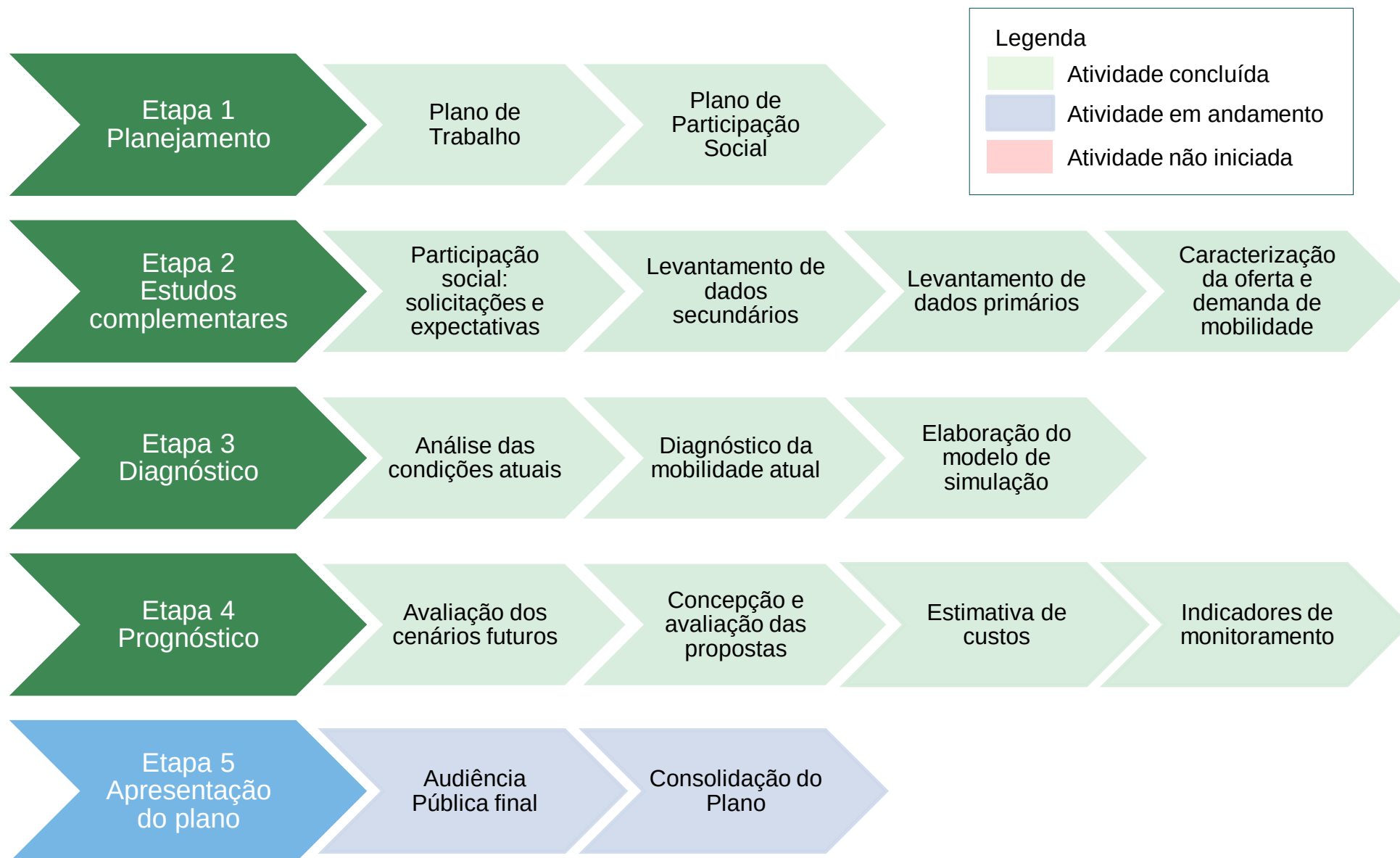
Diretrizes

Diretriz	
D01	Qualificar e ampliar os passeios e equipamentos urbanos.
D02	Qualificar a acessibilidade de pedestres, através da remoção de obstáculos, adequação do piso e construção de rampas.
D03	Desenvolver políticas de moderação da velocidade do tráfego.
D04	Qualificar a acessibilidade para o transporte cicloviário.
D05	Qualificar a acessibilidade ao transporte coletivo.
D06	Priorizar o transporte coletivo em relação ao transporte individual motorizado.
D07	Ampliar o atendimento do transporte coletivo junto à orla da Usina do Gasômetro.
D08	Reduzir a quantidade de linhas que chegam ao centro.
D09	Desenvolver ações para desestimular o uso do transporte individual.
D10	Reduzir o tráfego de passagem na área central.
D11	Organizar a circulação de veículos de transporte individual.
D12	Diminuir a interferência das operações de abastecimento na mobilidade.

Prioridades



ETAPAS DO PROJETO

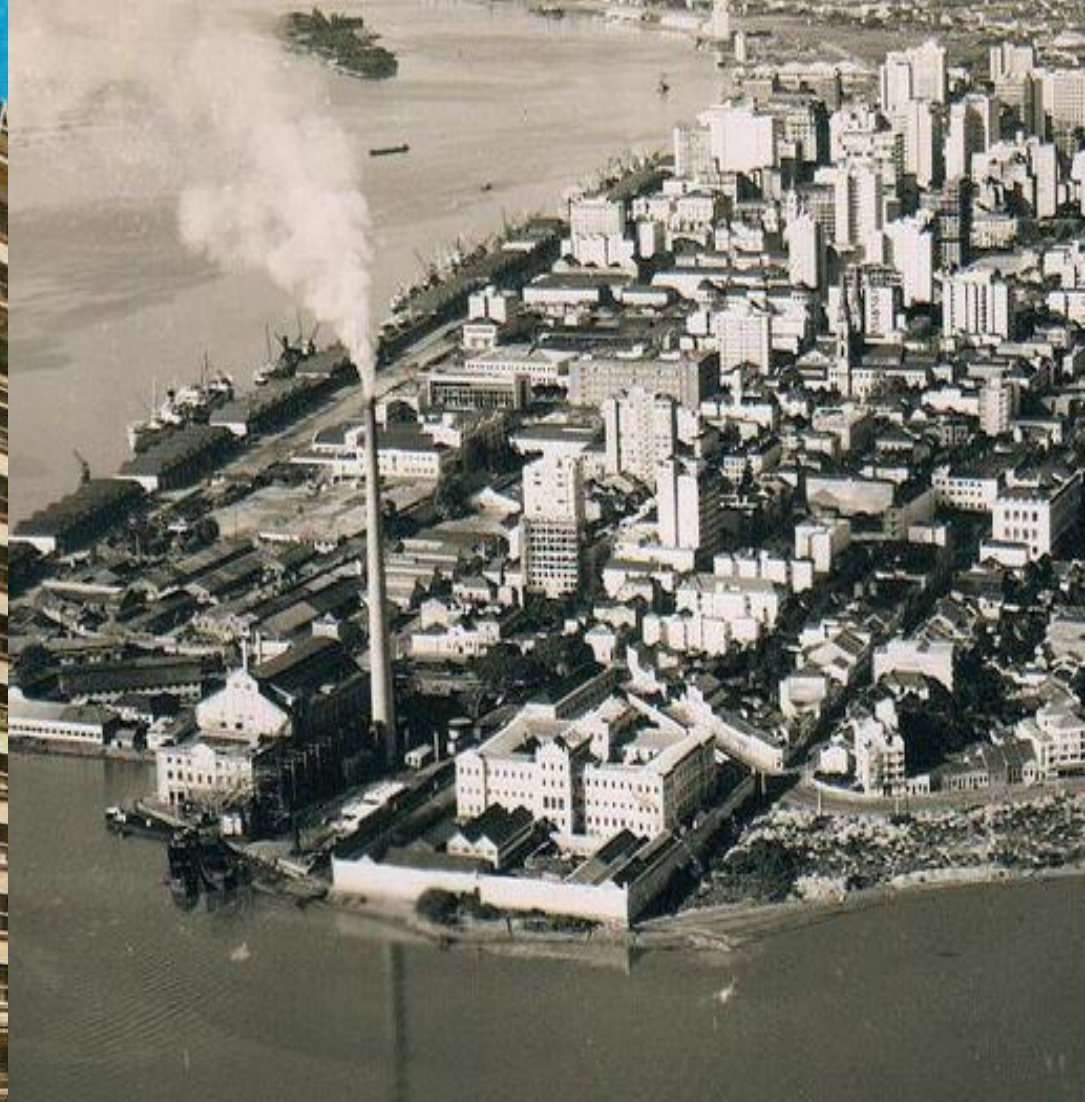
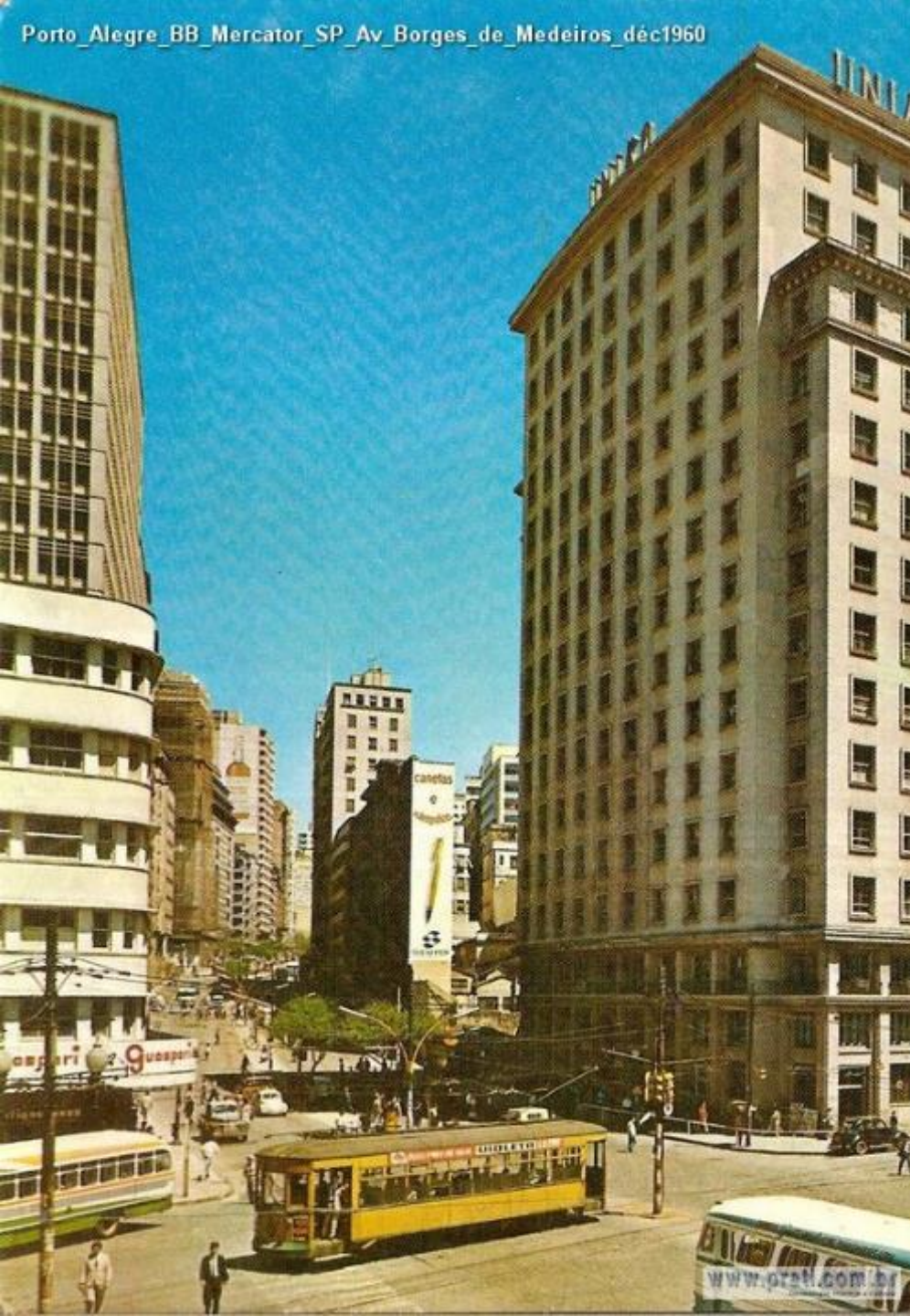


PARTICIPAÇÃO SOCIAL

As restrições decorrentes da pandemia obrigaram a substituição das reuniões presenciais por atividades virtuais, o que prejudicou a coleta de dados e levantamentos.

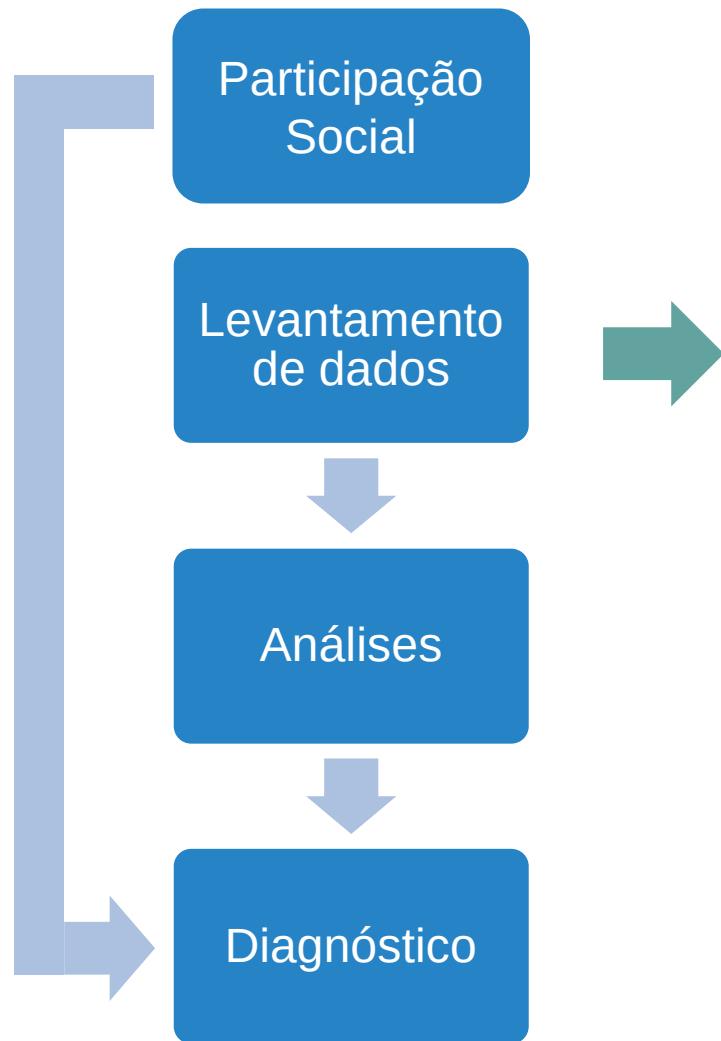
As atividades iniciais de consulta foram feitas por setores para facilitar a participação.

	Entidade	Data
1	Associação de Moradores do Centro	22/04/2021
2	SMAMUS, SMMU, EPTC	28/04/2021
3	Conselhos, Comissão Câmara de Vereadores, Departamentos e Secretarias Municipais	07/05/2021
4	ATL – Associação dos Transportadores de Passageiros por Lotação de Porto Alegre	18/05/2021
5	Concessionário da Rodoviária	18/05/2021
6	ATM – Associação dos Transportadores Intermunicipais Metropolitanos de Passageiros	19/05/2021
7	METROPLAN – Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional	20/05/2021
8	ATPOA – Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre	21/05/2021
9	TRENSURB – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.	25/05/2021
10	Empresas de aplicativos de transporte individual – 99 App, UBER e Grilo	25/05/2021
11	Lojistas, hotelaria, hospitais, imobiliárias, SECOVI, FECOMÉRCIO, PopCenter, Rua da Praia Shopping, Praia de Belas Shopping, FEDERASUL – Federação de Entidades Empresariais do Rio Grande do Sul, SINDILOJAS, Associação Comercial de Porto Alegre, SINDIHOTEL, SINDHA, Hospital Santa Casa	02/06/2021
12	Evento Qual o Centro Histórico que Queremos?	09/06/2021
13	Concessionários do Mercado Público	15/06/2021



DIAGNÓSTICO

ETAPAS DO DIAGNÓSTICO



Dados secundários

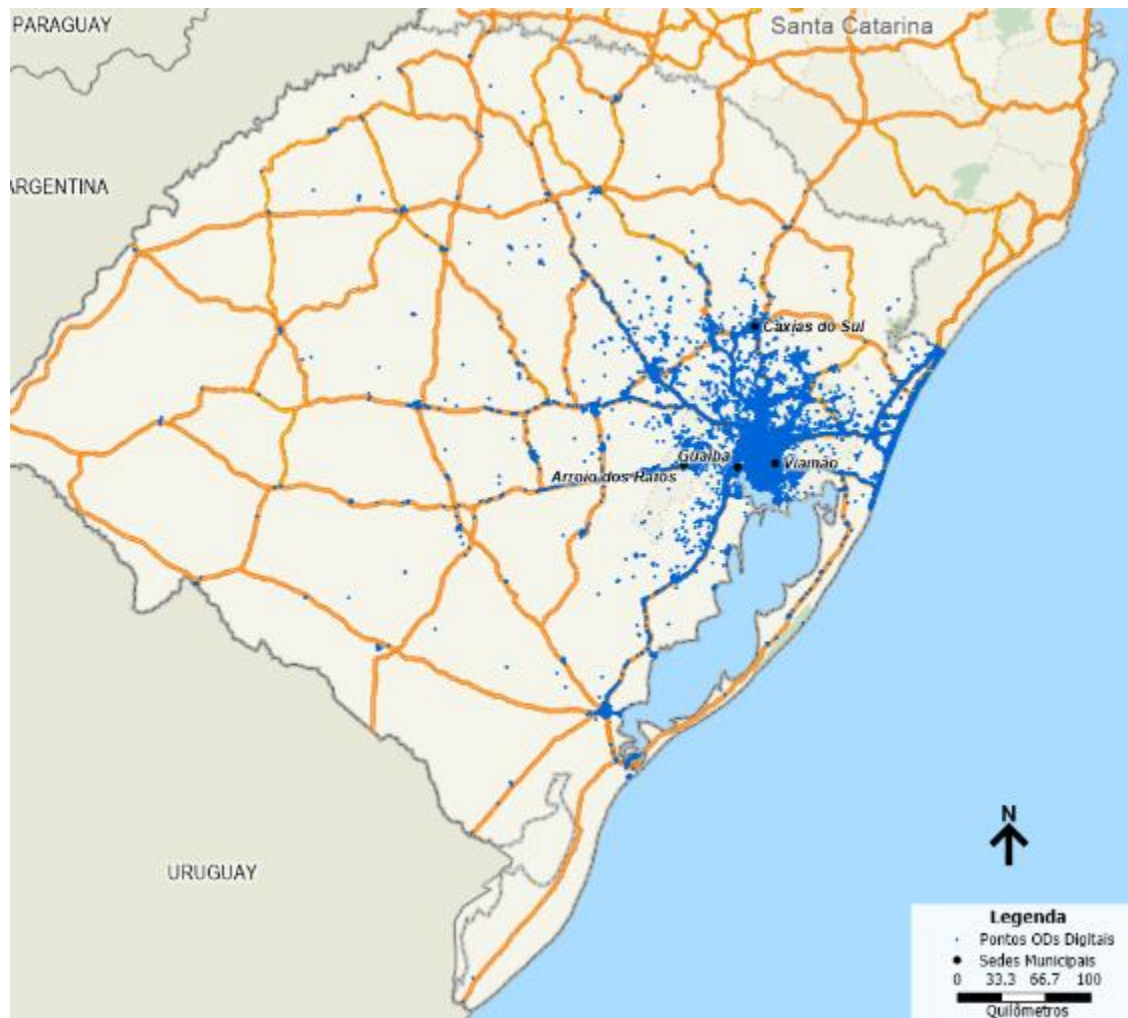
- Legislação
- Acidentes
- Velocidades do transporte coletivo
- Oferta e demanda do transporte coletivo (EPTC, ATL, Metroplan, Trensurb)
- Estacionamento rotativo
- Garagem comercial
- Infraestrutura cicloviária
- Sistema de bicicletas compartilhadas BikePOA
- Sistema de táxis
- Medidores de velocidade
- Micromobilidade (FlipOn e Grilo)
- Emissões atmosféricas

Dados primários

- Infraestrutura do sistema viário
- Contagens classificadas de veículos
- Contagens de pedestres e ciclistas
- Contagens de veículos de carga
- Entrevistas com pedestres frequentadores do Centro, usuários do transporte individual e motoristas de veículos de carga
- Levantamento de velocidades de transporte individual
- Pesquisa do nível de ocupação dos estacionamentos nas vias e de garagens
- Levantamento de preços de aplicativos e táxis
- Micromobilidade (FlipOn e Grilo)
- Medições de emissões sonoras
- Pesquisa de ocupação visual do transporte coletivo

DADOS DE ORIGEM E DESTINO DE TELEFONIA

Os dados de origem e destino de telefonia foram usados como uma alternativa para obter informações sobre os deslocamentos das pessoas antes e durante a pandemia.



Quantidade de Registros
2.285.000

Anos dos dados

- 2019
- 2020
- 2021

Dias de coleta

- Todos os dias da semana

Informações obtidas em cada viagem

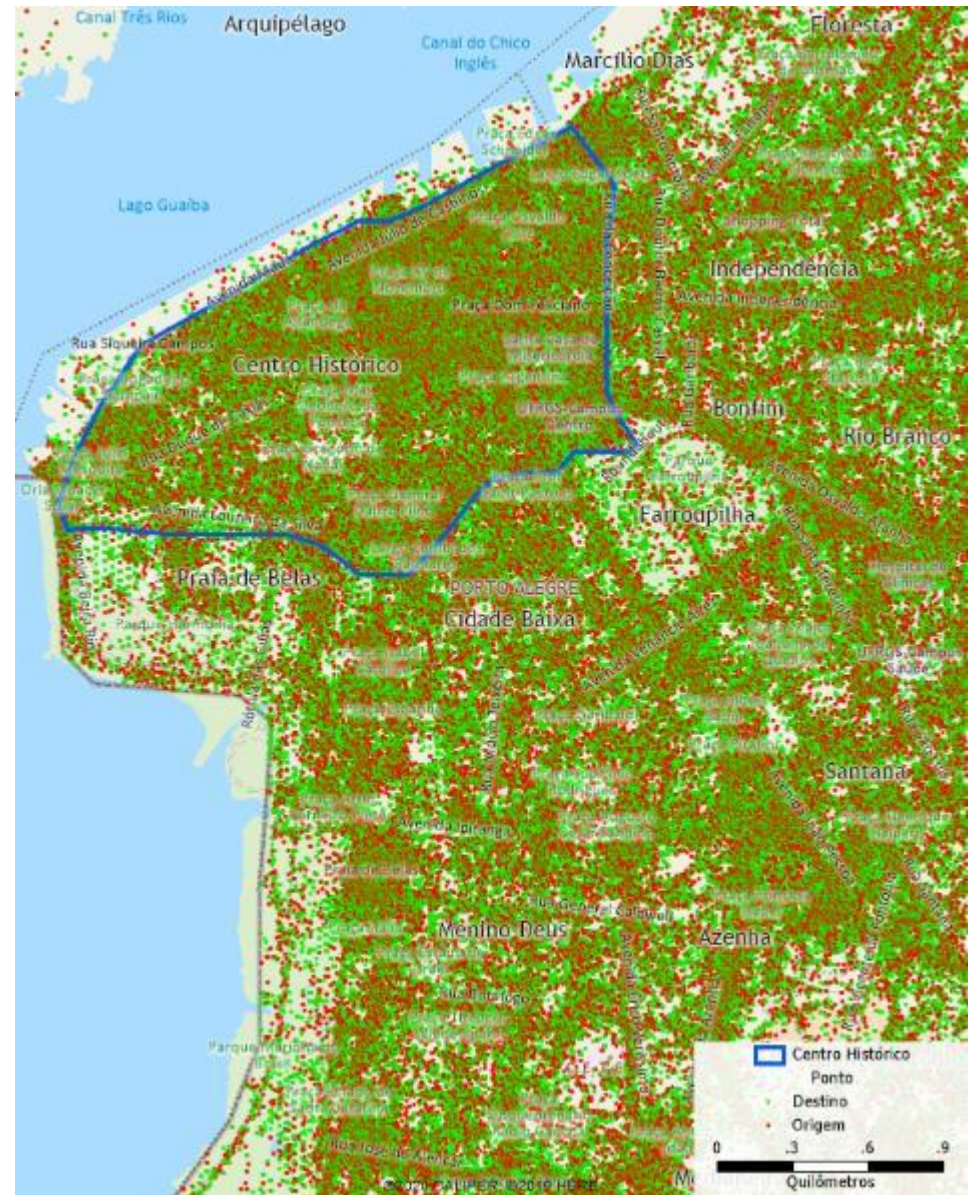
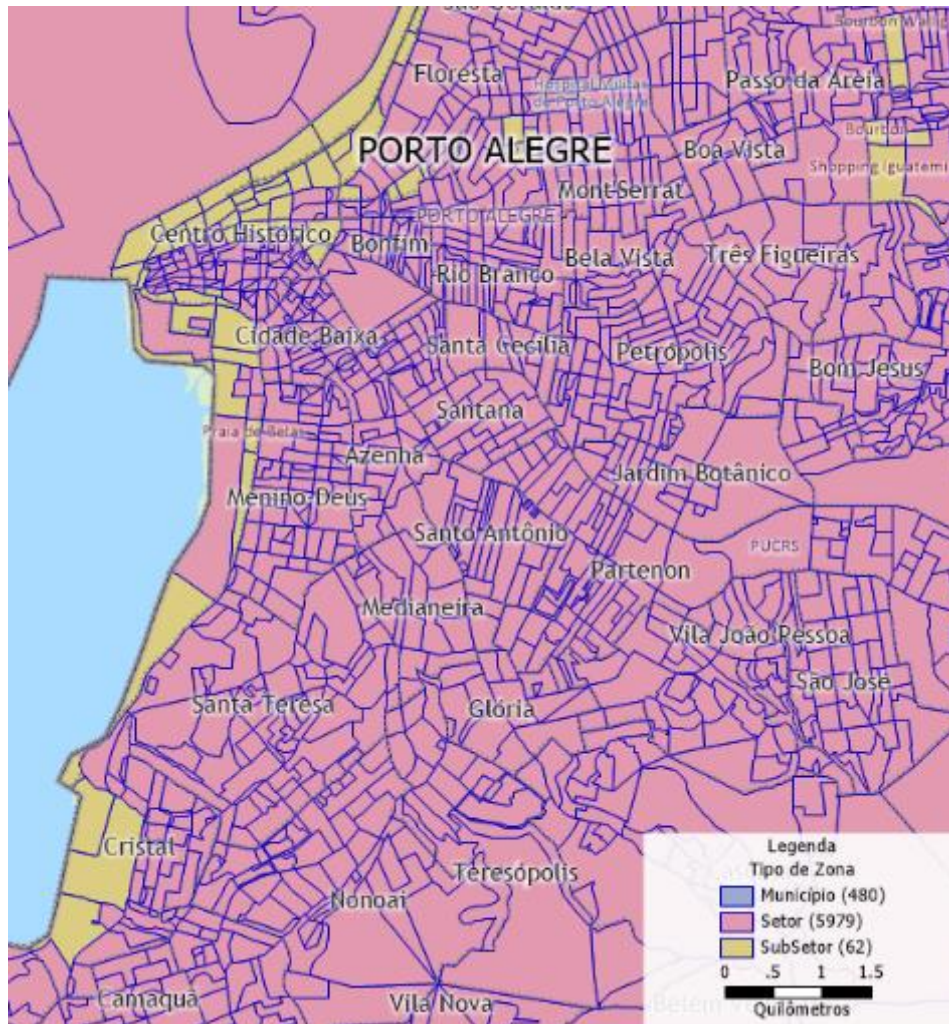
- Local de origem (coordenadas);
- Local de destino (coordenadas);
- Data;
- Horário de início
- Horário de fim;
- Distância;
- Velocidade;
- Local de residência (agregado por zona censitária para Porto Alegre e município para outras cidades);
- Modalidade inferida (transporte individual, transporte coletivo, transporte não motorizado);
- Motivo da viagem inferida.

Zonas

- 6.500 zonas
- RMPA: Setor Censitário
- Restante do RS: Município

DADOS DE TELEFONIA: ZONAS E PARES DE ORIGEM E DESTINO

Em Porto Alegre, alguns setores do censo foram subdivididos para melhor representar a distribuição espacial das viagens.



PRINCIPAIS PROBLEMAS DE MOBILIDADE NO CENTRO

- Passeios muito estreitos
- Obstáculos
- Travessias sem segurança
- Acessibilidade universal incompleta

Pedestres



- Rede cicloviária incompleta e com falta de conectividade com os bairros adjacentes
- Falta de bicicletário e paraciclos

Transporte
Cicloviário



- Baixas frequências e tempos de espera elevados
- Excesso de linhas de ônibus chegando no Centro
- Falta de integração entre os sistemas de transporte coletivo
- Conexões entre os terminais precárias e sem sinalização
- Baixa acessibilidade à orla

Transporte
Coletivo



- Falta de áreas para carga e descarga fora das vias
- Áreas de carga e descarga ocupadas por outros veículos
- Falta de espaço nas calçadas para o deslocamento final

Transporte de
Carga



- Parada para embarque e desembarque em fila dupla
- Falta de identificação dos veículos dos aplicativos
- Falta de regulamentação dos aplicativos

Taxis/Applicativos



- Tráfego de passagem
- Excesso de velocidade na I Perimetral
- Parada em fila dupla e manobras sobre a via
- Elevada oferta de estacionamento (livre e pago)
- Estacionamento irregular na Área Azul

Automóvel



- Buracos e irregularidades nas pistas e calçadas
- Sinalização desgastada ou ausente
- Terminais e paradas com problemas de conservação e manutenção
- Barreira (muro e Av. Mauá) dificulta a conexão com a Orla
- Barreira (I Perimetral) dificulta a conexão com os bairros vizinhos (principalmente 4º distrito)

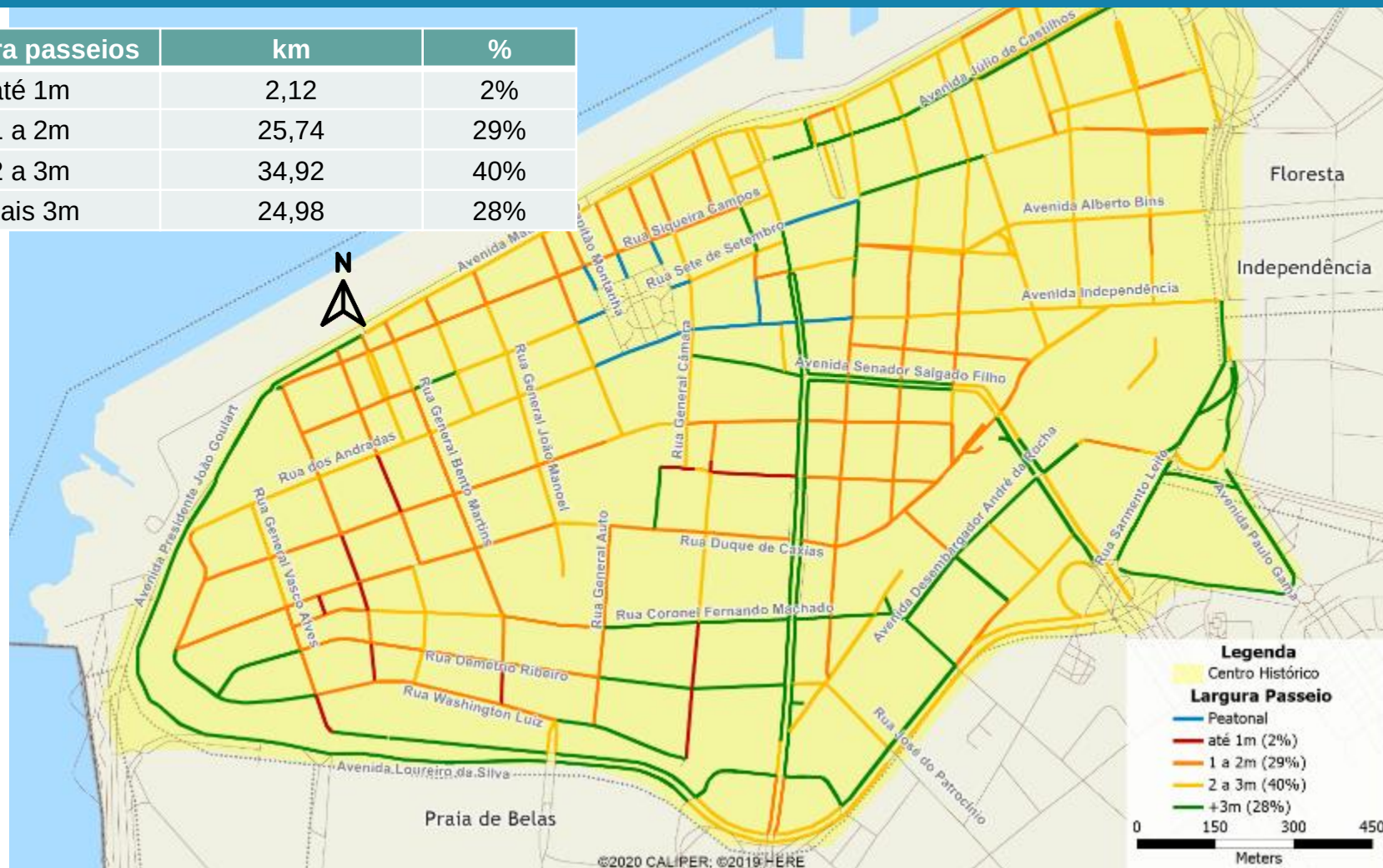
Infraestrutura



CALÇADAS ESTREITAS

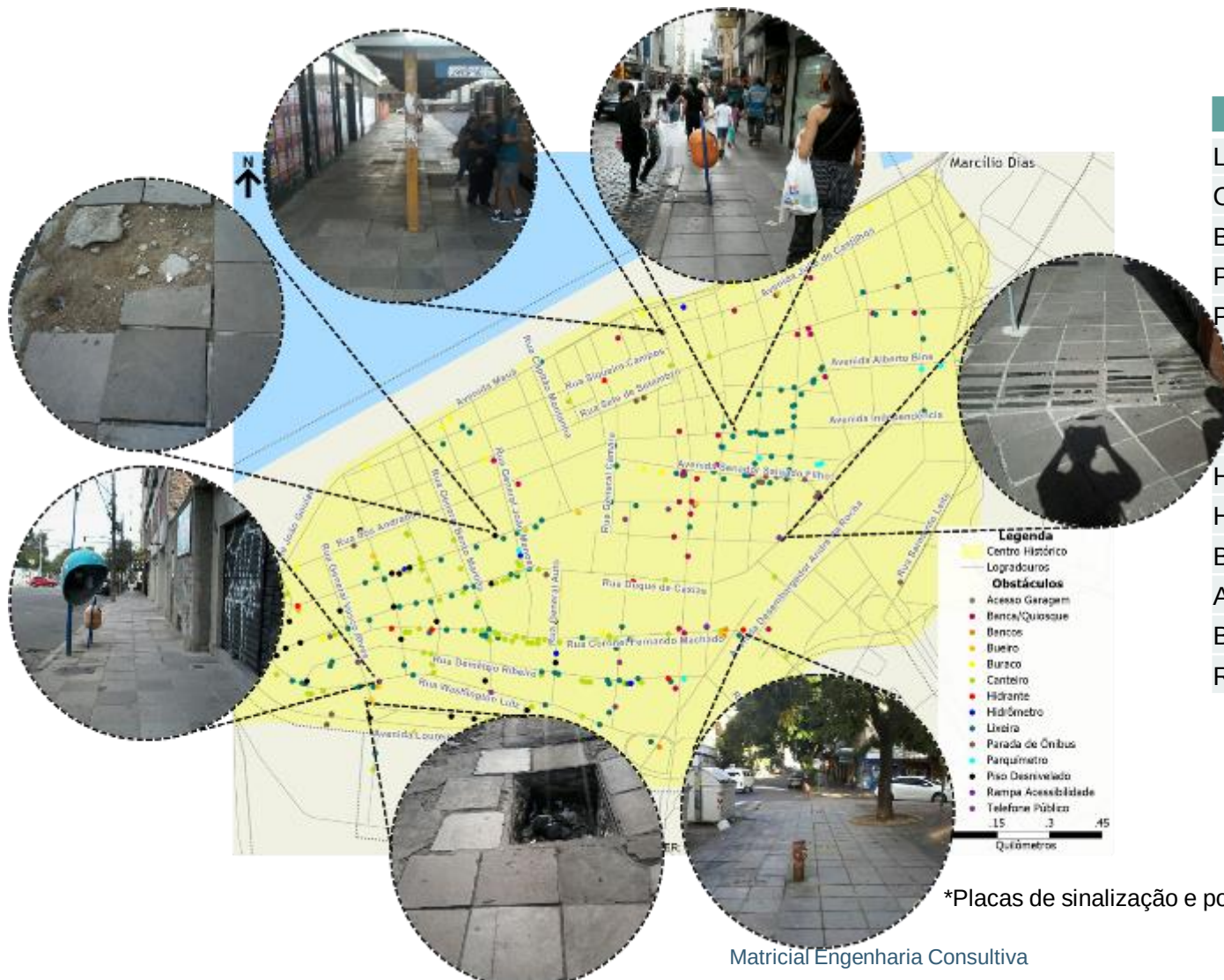
*O centro conta com cerca de 90 km de calçadas.
Menos de 30% dos passeios possui largura superior a 3 metros.*

Largura passeios	km	%
até 1m	2,12	2%
1 a 2m	25,74	29%
2 a 3m	34,92	40%
mais 3m	24,98	28%



OBSTÁCULOS QUE PREJUDICAM A CAMINHABILIDADE

Foram identificados mais de 300 obstáculos existentes nas calçadas da área de estudo. Em sua maioria os obstáculos encontrados foram: lixeiras, canteiros, banca/quiosque, piso desnivelado e paradas de ônibus.



Obstáculos	Qtd.	%
Lixeiras	113	34,04
Canteiros	83	25,00
Banca/Quiosque	31	9,34
Piso desnivelado	26	7,83
Parada de ônibus	21	6,33
Buraco	13	3,92
Telefone Público	8	2,41
Parquímetro	8	2,41
Hidrante	8	2,41
Hidrômetro	6	1,81
Bancos	3	0,90
Acesso garagem	1	0,30
Bueiro	8	2,41
Rampa de Acessibilidade	3	0,90

*Placas de sinalização e postes não foram contabilizados como obstáculos.

CONDIÇÕES DAS TRAVESSIAS PARA PEDESTRES

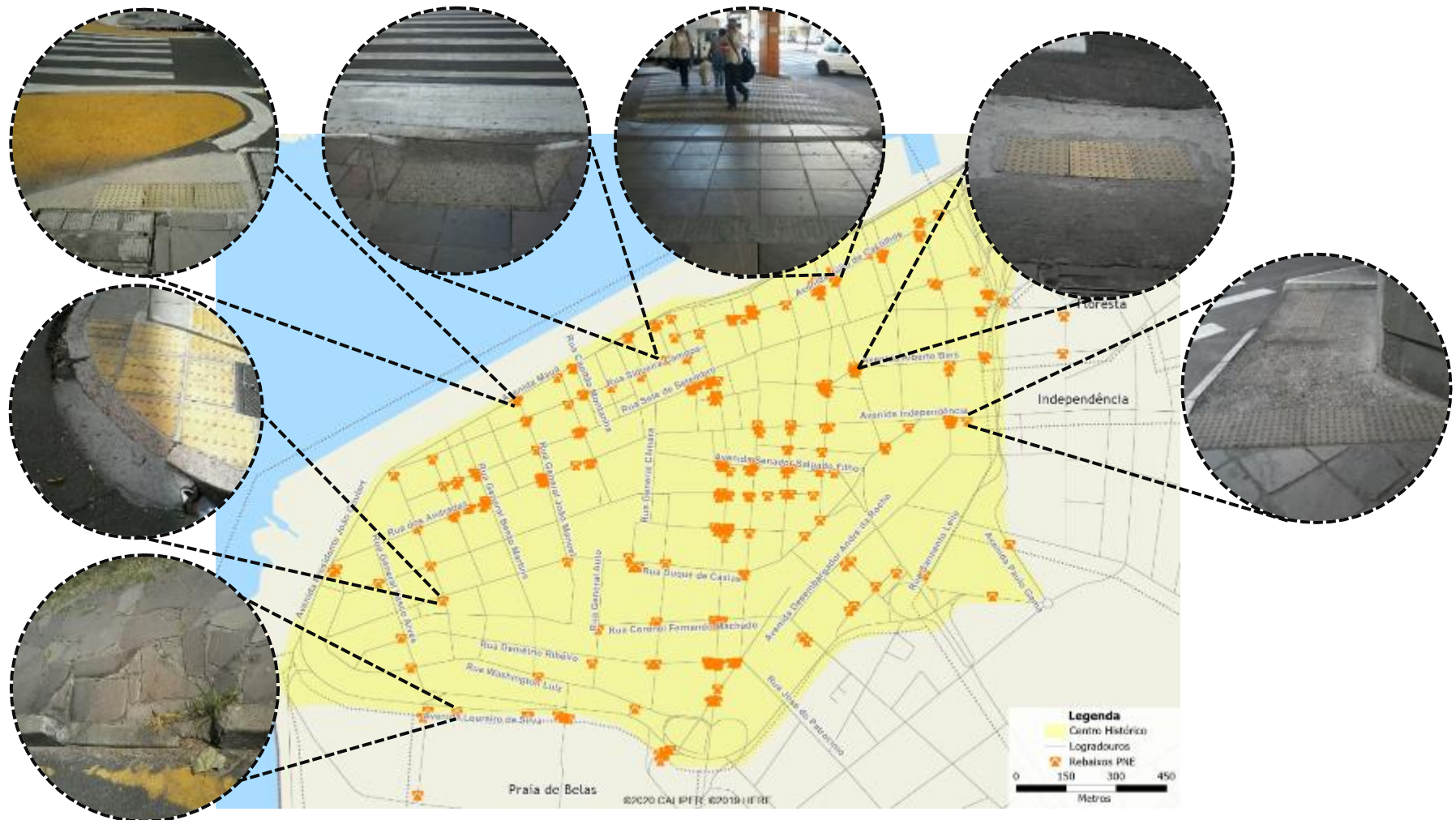
O Centro conta com quase 500 travessias de pedestres. Mais de 40% das travessias estão em más condições.



Condições	%
Boas	57%
Ruins	43%
Total	100%

ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

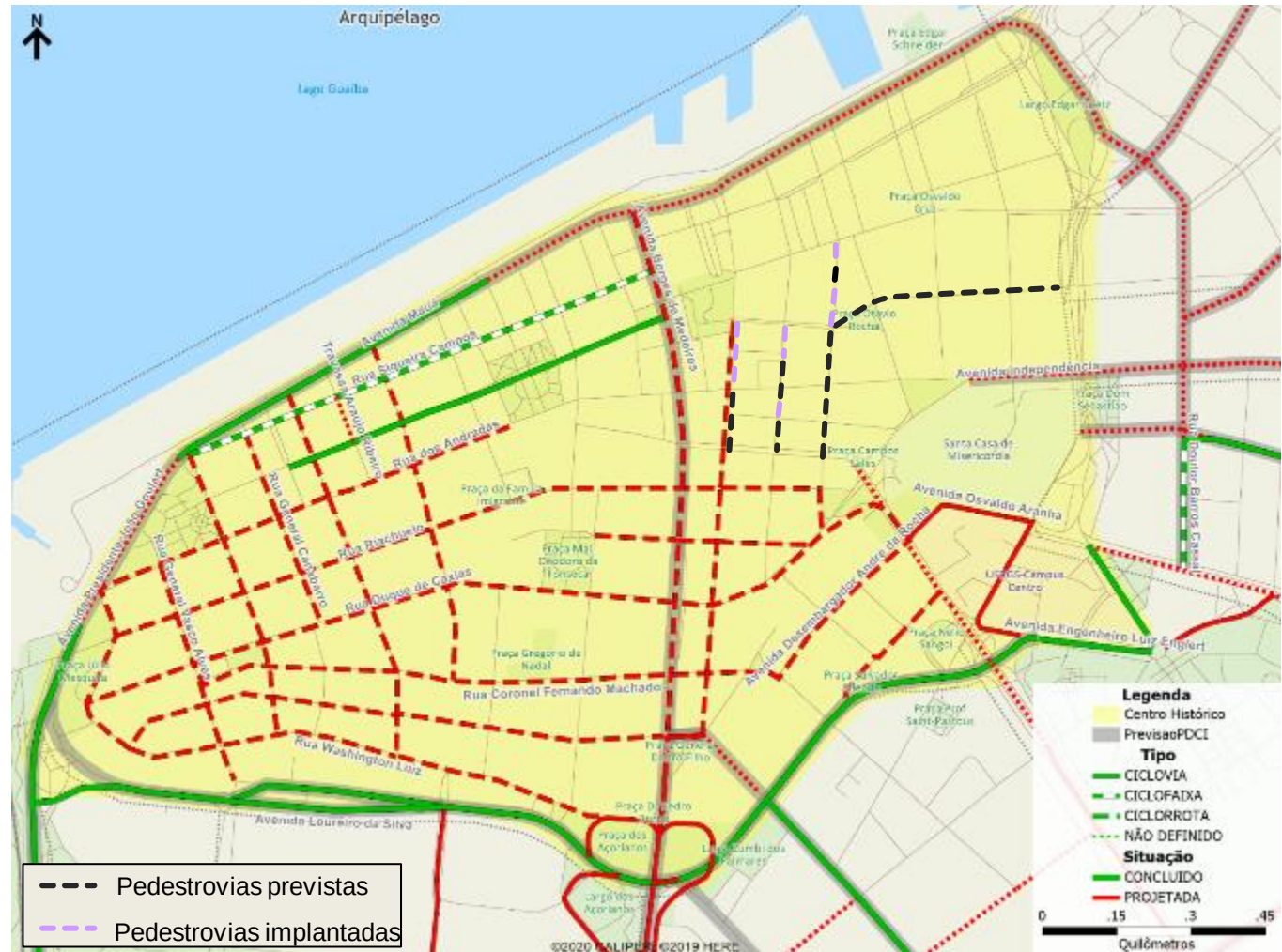
Não existe padronização de rebaixos nos meios-fios e outras formas de tratamento de calçadas para PNE. Cerca de 45% das travessias sinalizadas de pedestres não possui rebaixo no meio fio.



FALTA DE CONTINUIDADE EM CICLOVIAS E PEDESTROVIAS

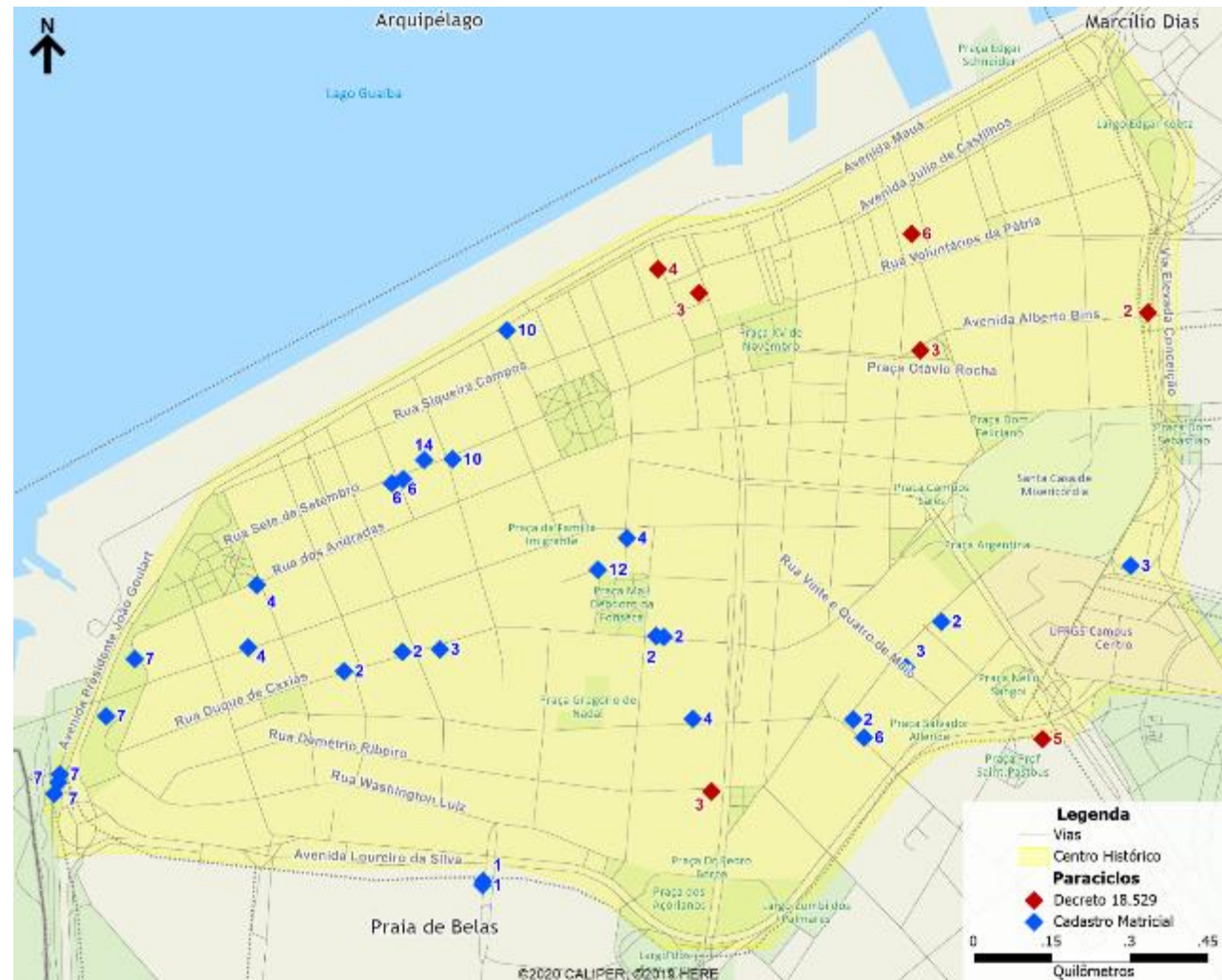
O Centro de Porto Alegre conta com aproximadamente 5,5 km de infraestrutura cicloviária, sendo 4,5 km de ciclovias e 1 km de ciclofaixas. Desse total, 3,8 km são ciclovias ou ciclofaixas unidirecionais e o restante são ciclovias bidirecionais.

Situação	km	%
Existente	5,5 km	19%
Previstas	23,2 km	81%



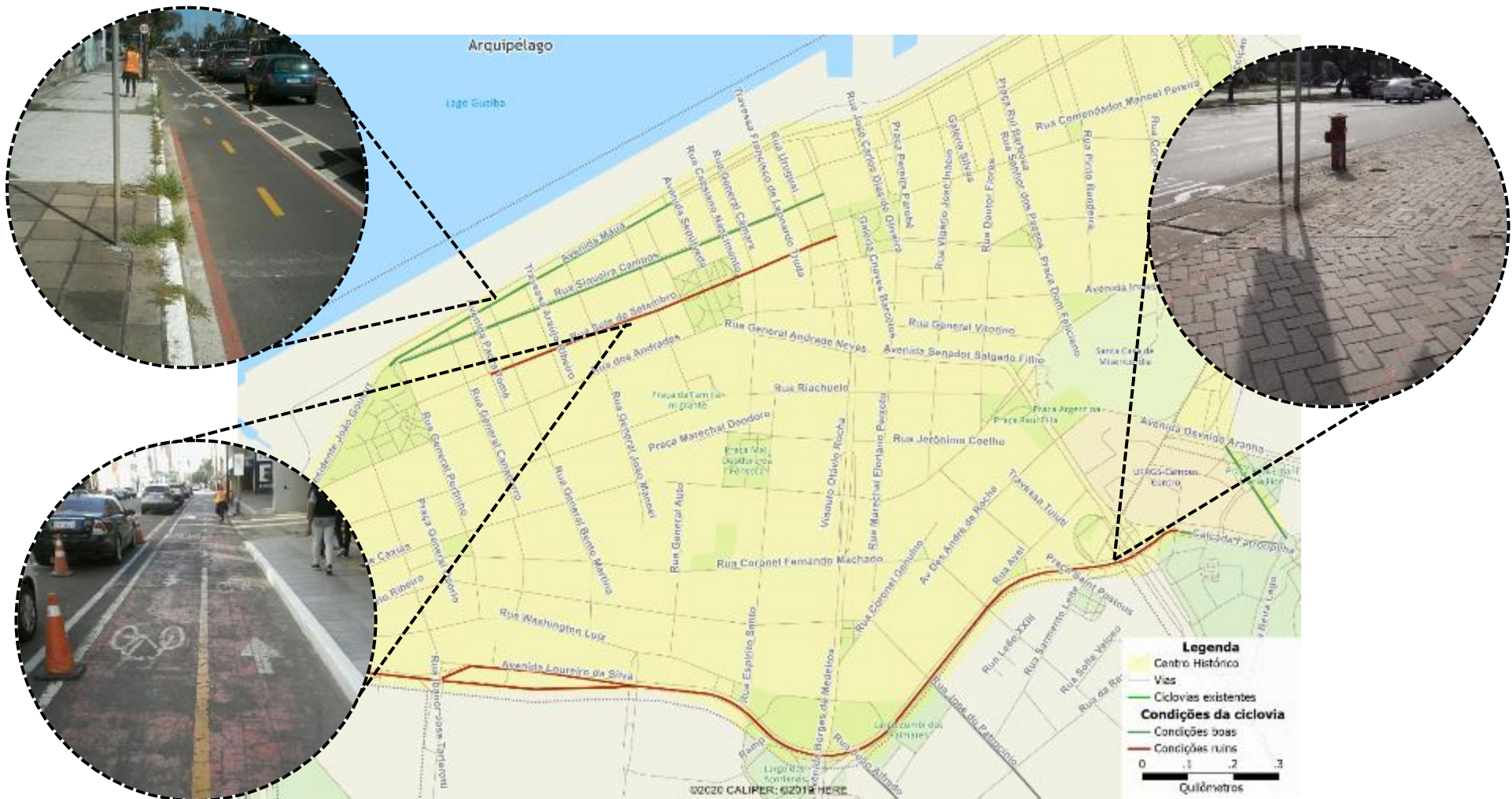
FALTA DE PARACICLOS E BICICLETÁRIOS

A quantidade insuficiente de paraciclos e bicicletários no Centro Histórico desestimula o uso da bicicleta.



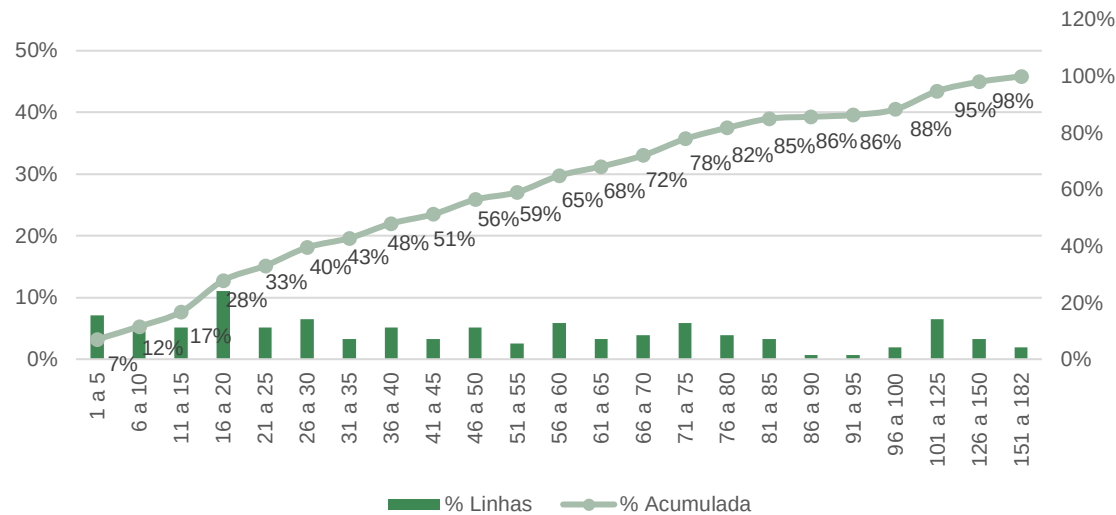
CONDIÇÕES DAS CICLOVIAS E CICLOFAIXAS

A maior parte das ciclovias e ciclofaixas possuem sinalização horizontal desgastada, prejudicando a segurança dos ciclistas.



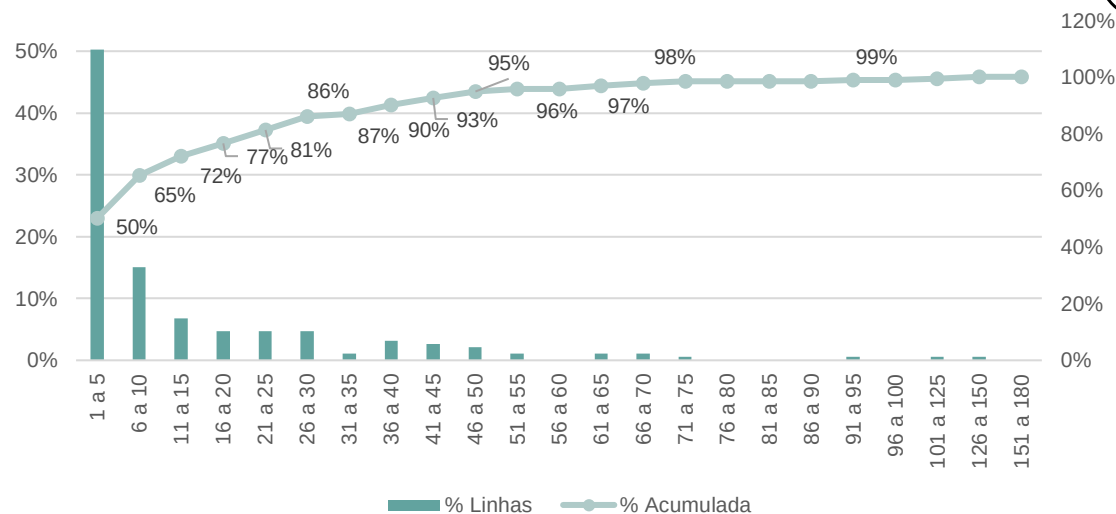
BAIXAS FREQUÊNCIAS E TEMPOS DE ESPERA ELEVADOS

Linhas Urbanas de Ônibus



Apesar do centro ser a região com maior acessibilidade por transporte, muitas linhas possuem baixa frequência. 50% das linhas metropolitanas possuem 5 horários por dia ou menos. A baixa frequência de algumas linhas geram filas nos pontos de embarque.

Linhas Metropolitanas de Ônibus



Fila em um terminal na Av. Borges de Medeiros, sem cobertura, bancos e ocupando o espaço de caminhada dos pedestres.



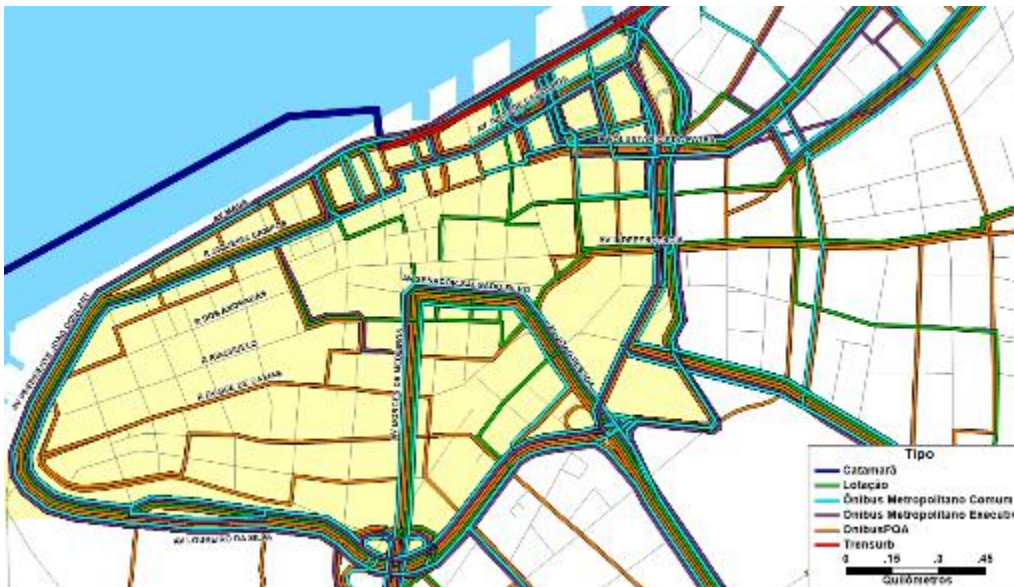
EXCESSO DE LINHAS E VEÍCULOS NA REGIÃO CENTRAL

A região central de Porto Alegre é bem atendida pelo transporte coletivo, possuindo oferta de todos os modais existentes no município: ônibus urbano, ônibus metropolitano, trem e catamarã. Entretanto, isso causa uma sobreposição muito grande, principalmente do serviço de ônibus.



Dados do Serviço de Ônibus e Lotação

Ano	Tipo	Linhas		Viagens Diárias	
		Total	Centro	Total	Centro
2021	Urbano	508	70%	19.298	74%
	Metropolitano	492	74%	7.222	74%
	Lotação	23	100%	954	100%

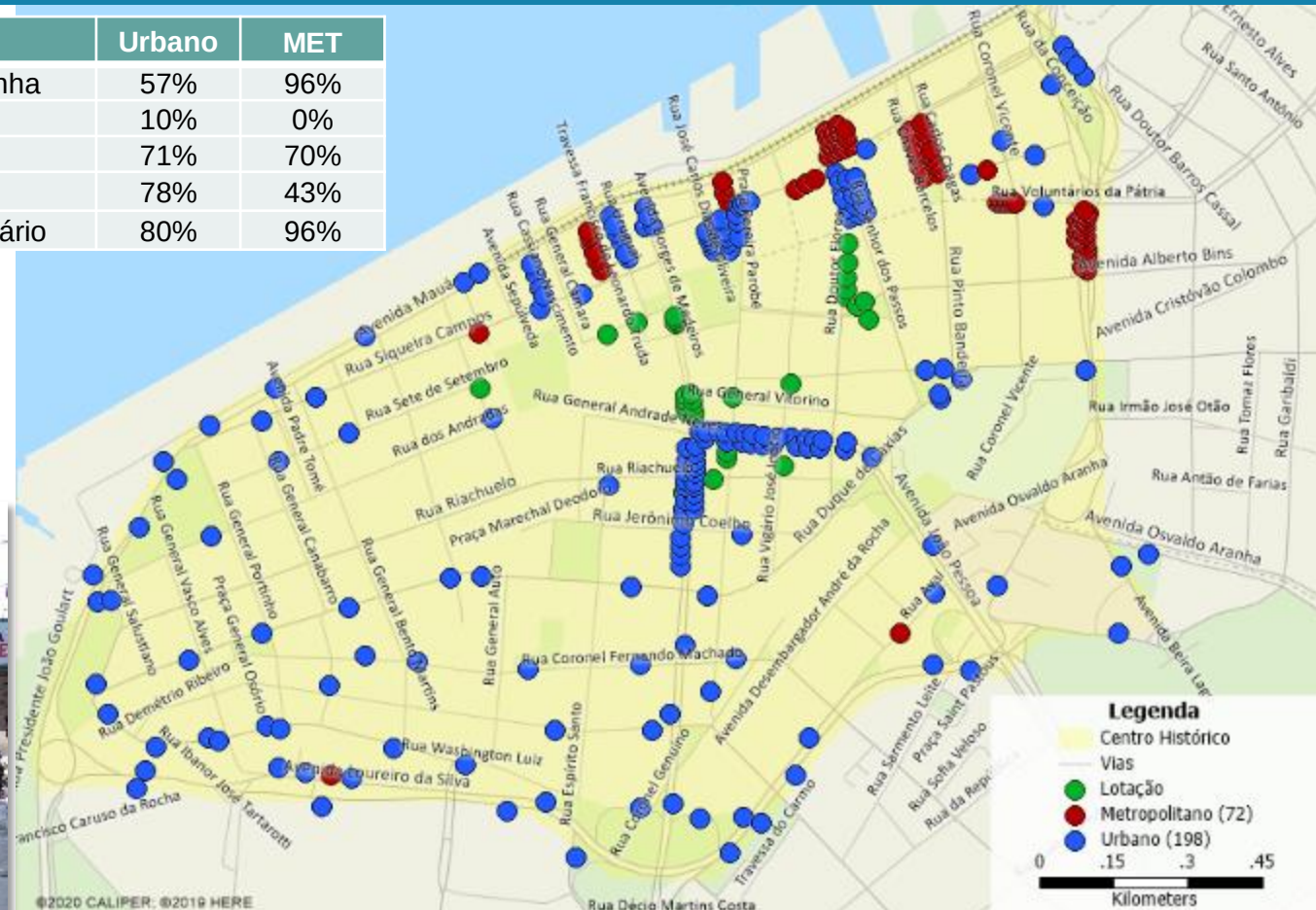


CONDIÇÕES E ACESSIBILIDADE DE TERMINAIS E PARADAS DE ÔNIBUS

Embora o centro possua uma boa distribuição de paradas de transporte coletivo, isso não significa que a acessibilidade seja igualmente boa. As regiões próximas aos terminais possuem boa acessibilidade enquanto as regiões periféricas são atendidas por um conjunto restrito de linhas.

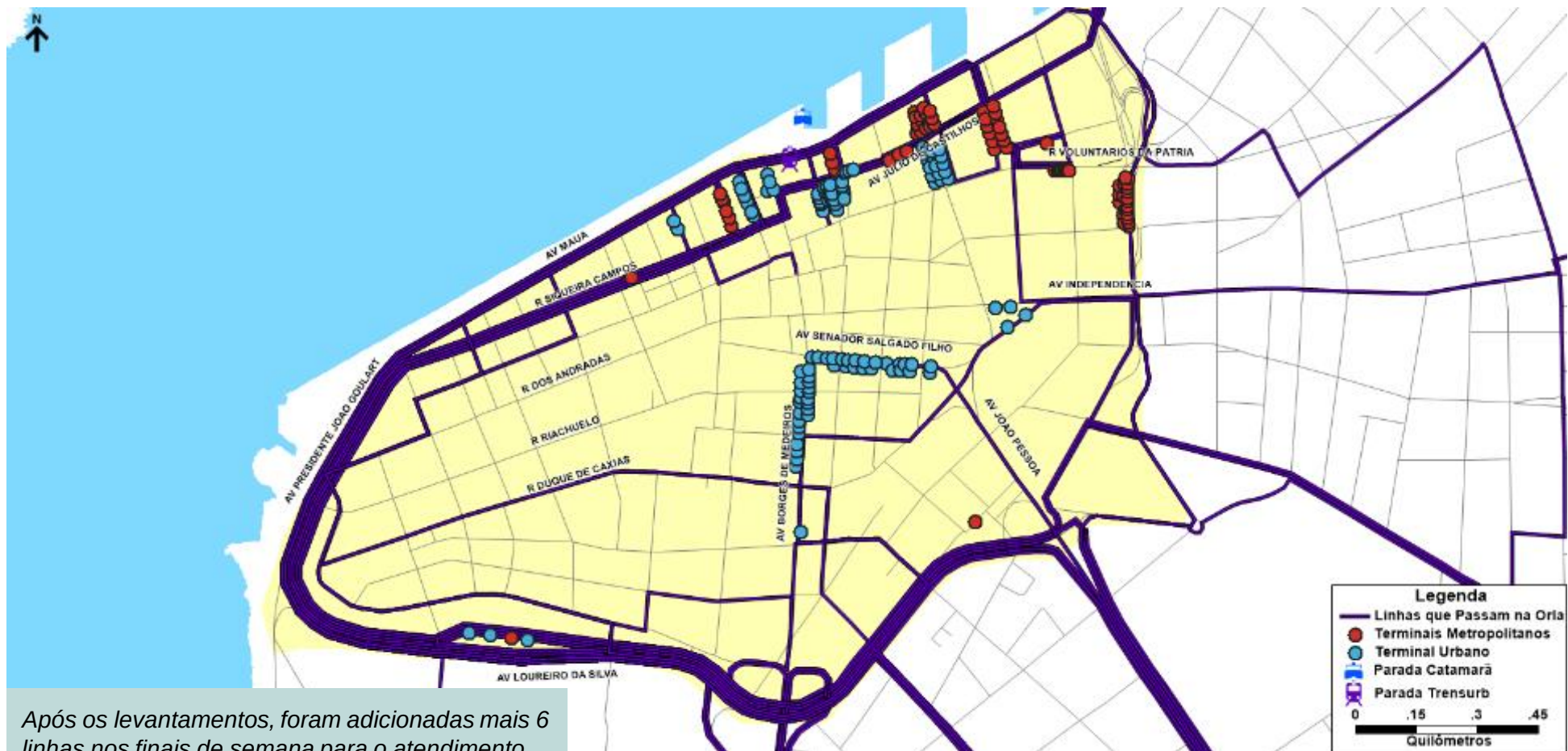


Item	Urbano	MET
Ponto final de linha	57%	96%
Banco	10%	0%
Cobertura	71%	70%
Iluminação	78%	43%
Sinalização usuário	80%	96%



DIFICULDADE DE ACESSO À ORLA

Existe uma baixa oferta de transporte coletivo na Orla, onde a região é atendida por pouca linhas e as distâncias de caminhada dos terminais de transporte coletivo são muito grandes para atender ao público da Orla (usuários da RMPA e Zona Norte).



Após os levantamentos, foram adicionadas mais 6 linhas nos finais de semana para o atendimento dos usuários de transporte coletivo da Orla.

INTEGRAÇÃO FÍSICA DE TRANSPORTE COLETIVO



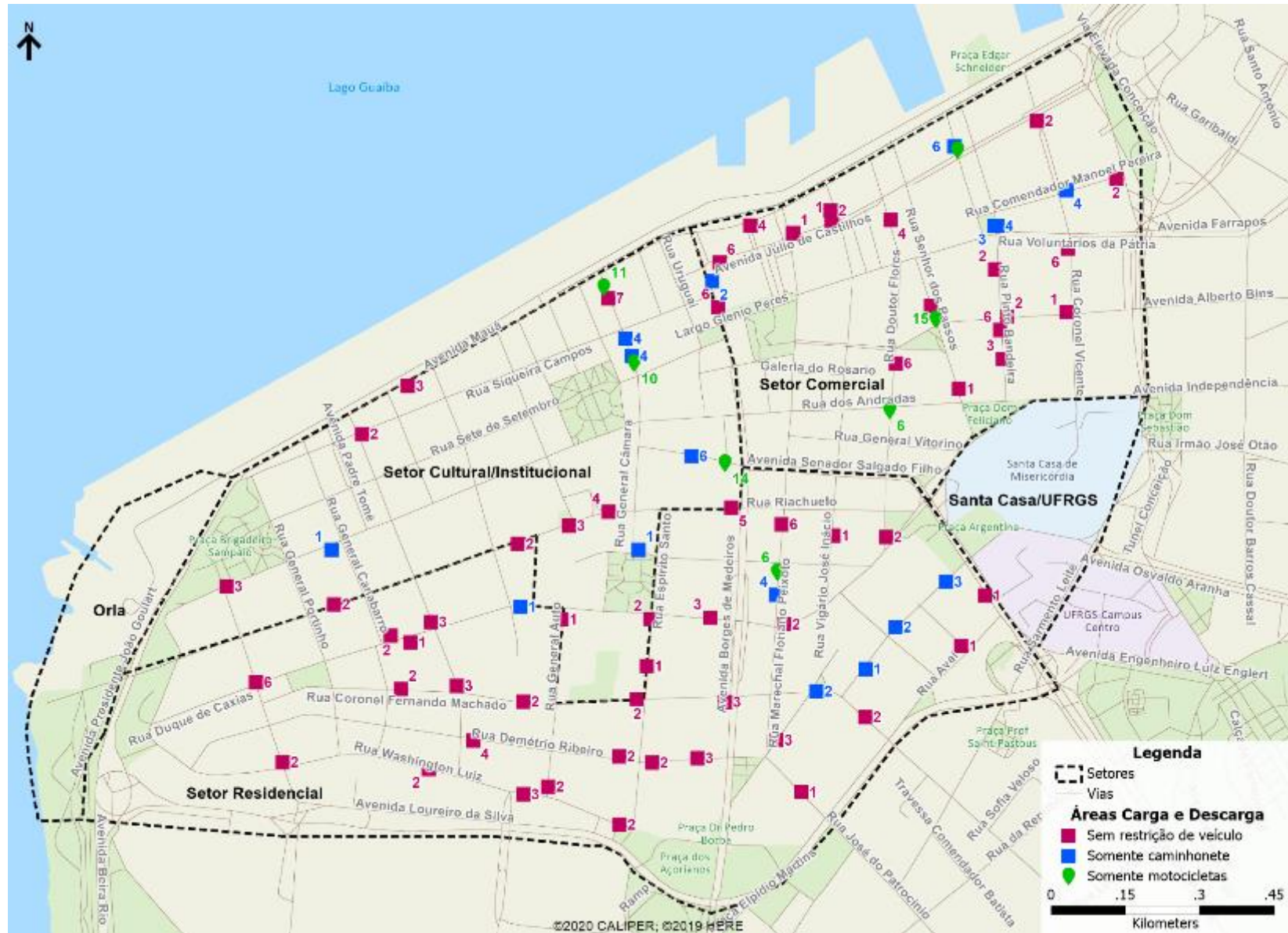
O centro de Porto Alegre é o principal ponto de transferência e integração de transporte coletivo na RMPA em função da alta acessibilidade e grande oferta de linhas na região.

O único sistema de integração tarifário é entre o Trensurb e as linhas urbanas de ônibus de Porto Alegre.

A integração física é realizada a pé pelos usuários, percorrendo trajetos de até 500 metros entre os terminais urbanos e metropolitanos.

Além disso, não há um sistema de informação ao usuário que agregue todos os modais.

VAGAS DE CARGA E DESCARGA



PROBLEMAS DE CIRCULAÇÃO DE CARGA

Grande quantidade de veículos realizando operações no Mercado Público



Transporte de carga em carrinhos manuais pela via, pois falta espaço na calçada



Veículos realizando operações fora das áreas previstas



Veículos particulares estacionados nas vagas de carga e descarga



TRÁFEGO DE PASSAGEM

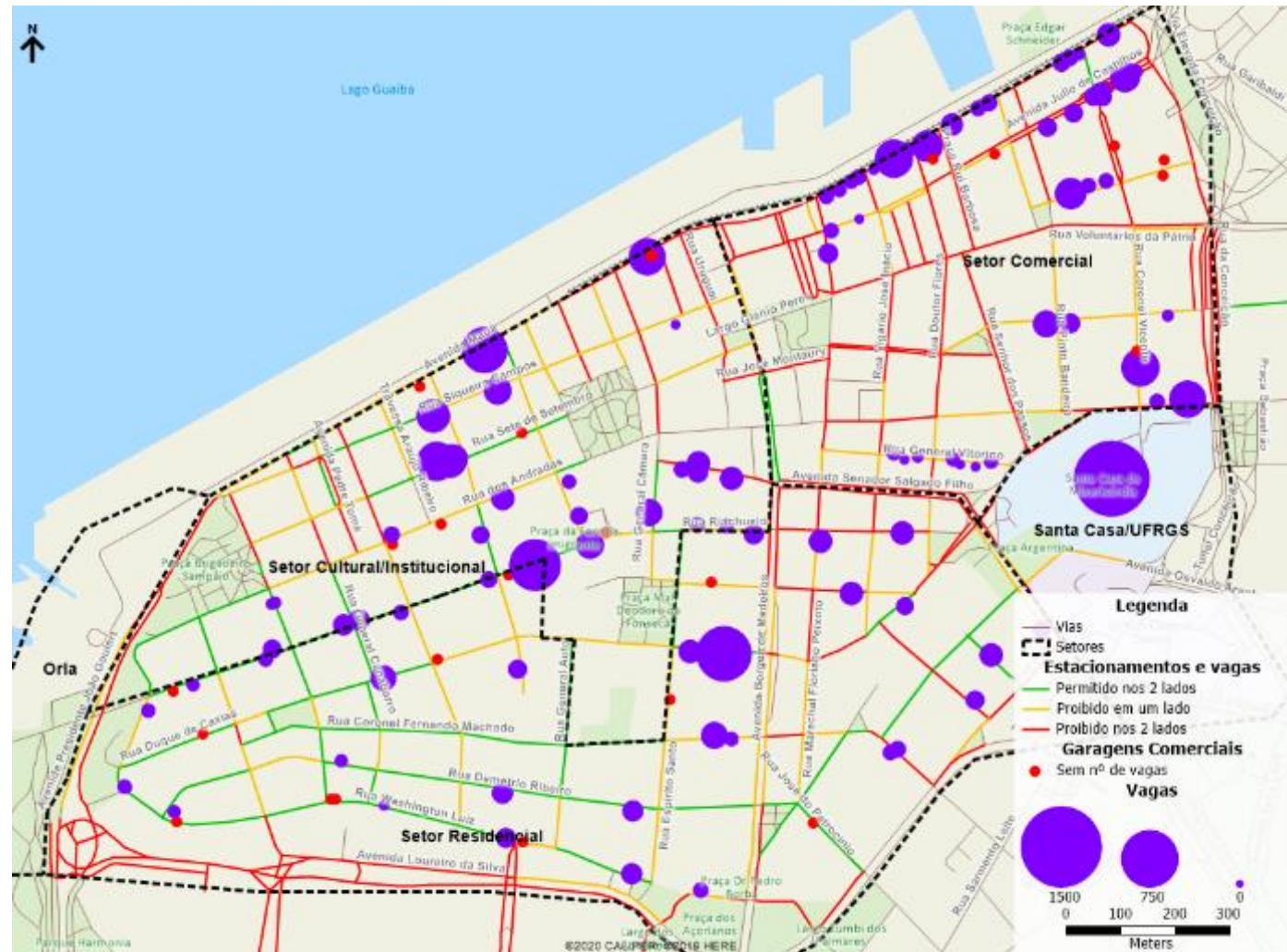
- O percentual do tráfego de passagem varia entre 45% e 60%.
- As principais rotas de passagem utilizam a Av. Mauá e Av. Loureiro da Silva, Rua Siqueira Campos/Júlio de Castilhos e Av. Borges de Medeiros/Independência.



DISPONIBILIDADE DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO

A área central possui quase 17.000 vagas de estacionamento públicos. Apenas 30% das vagas estão nas vias públicas. A elevada oferta incentiva o uso do automóvel.

Tipo de vaga	Quantidade	%
Garagens comerciais	11.982	71%
Área Azul	1.269	7%
Uso livre	2.170	13%
Uso restrito*	1.501	9%
Total	16.922	100%



ESTACIONAMENTO EM LOCAIS PROIBIDOS



Veículos estacionados em ponto de táxi



Veículos de aplicativo em fila dupla



Veículos estacionados nas vagas de embarque e desembarque

Durante os levantamentos realizados em campo, foram observados veículos estacionados em locais inadequados, como:

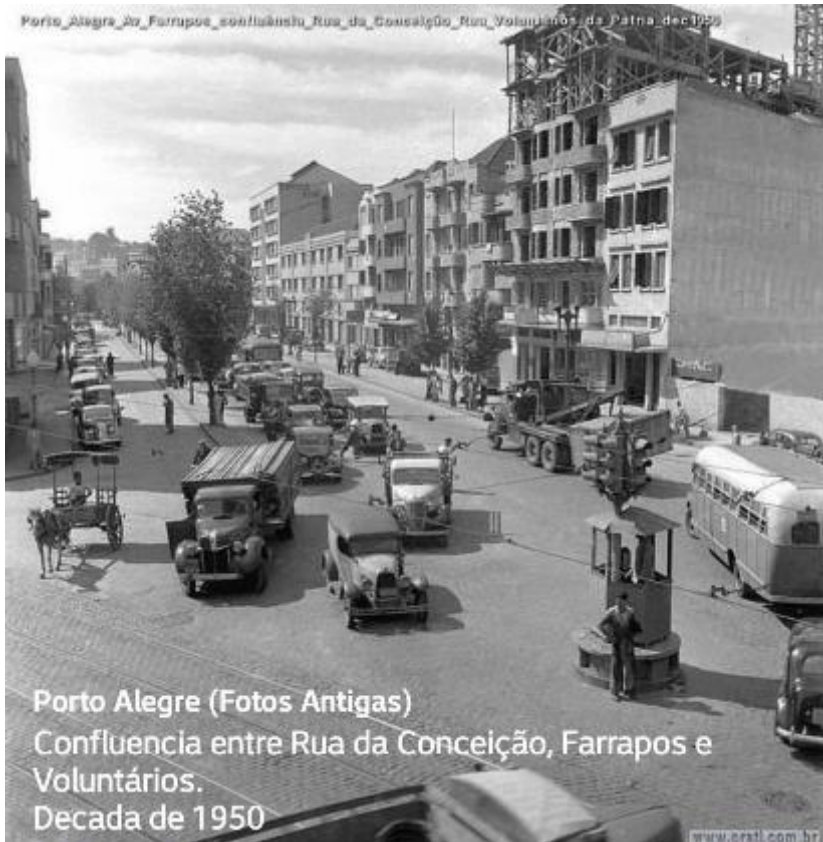
- Pontos de táxi livre
- Vagas de carga e descarga
- Vagas de embarque e desembarque.

Além disso, os veículos de aplicativo comumente param em fila dupla para aguardar o passageiro, pois existem poucas áreas de embarque e desembarque previstas (107 vagas, sendo quase 70% localizadas no Setor Residencial).

TERMINAIS E PARADAS COM PROBLEMAS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO



I PERIMETRAL CRIA BARREIRAS FÍSICAS COM BAIRROS VIZINHOS



MURO E AVENIDA MAUÁ FORMAM UMA BARREIRA PARA ACESSO À ORLA





PROPOSTAS

PROCESSO DE CONCEPÇÃO DO PLANO



PROPOSTAS PARA PEDESTRES

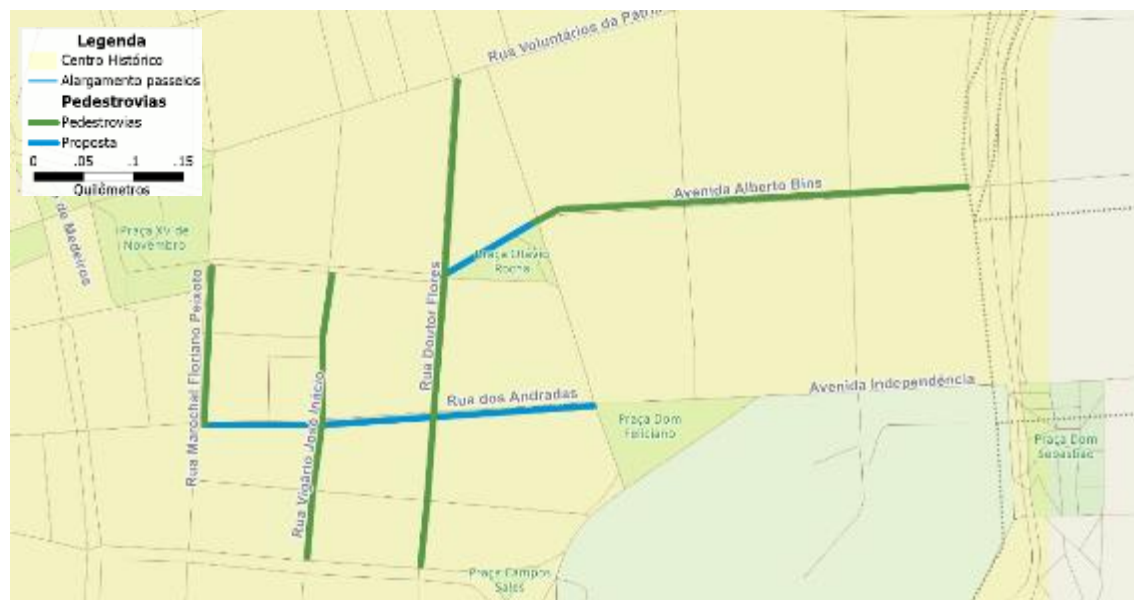
Ação	Descrição
A01	Alargamento de passeios com retirada de áreas de estacionamento ou circulação de automóveis
A03	Programa para qualificação e manutenção das calçadas e pedestrovias
A02	Transferência da responsabilidade pela manutenção das calçadas do proprietário para a Prefeitura
A16	Programa de qualificação e manutenção das travessias de pedestres
A49	Melhoria da iluminação pública
A31	Derrubada do muro da Mauá entre a Av. Sepúlveda e a Usina do Gasômetro
A06	Aumento da fiscalização do comércio ambulante irregular
A09	Qualificação da passarela de acesso à Rodoviária
A08	Implantação de elevador ou escada rolante na passarela da Rodoviária
A32	Criação de eixos de conexão do Centro Histórico com a Orla
A33	Implantação de elevador ou rampa para acesso ao catamarã
A30	Implantação de passarelas para a transposição do Cais Mauá junto ao CPC e a Rua Cel. Vicente
A07	Destinação de locais onde as calçadas são mais largas à atuação de ambulantes

A01 - Alargamento de passeios com retirada de áreas de estacionamento ou circulação de automóveis

Trata-se de um programa de investimento público, com base nos eixos de maior circulação de pedestres, tendo como foco prioritário o estímulo à mobilidade ativa, a redução dos conflitos identificados e o aumento da segurança em relação ao fluxo de veículos automotores.

Serão implementadas medidas como:

- a supressão de faixas de estacionamento,
- execução de sinalização horizontal e vertical
- medidas de traffic calming nas interseções semaforizadas, com redução da área de contato entre pedestres e veículos e aumento da segurança nas travessias.



A03 - Programa para qualificação e manutenção das calçadas e pedestrovias

O programa tem por objetivo melhorar a qualidade das calçadas, aumentar a segurança de pedestres, sobretudo PNE, e garantir a manutenção dos passeios.

- Visa unificar a tipologia dos pavimentos nas vias de maior circulação de pedestres do Centro Histórico;
- Eliminar barreiras e obstáculos à circulação de pessoas e, principalmente;
- Qualificar os passeios com a implantação de piso podotátil e sinalização orientadora para PNE.

**ANTES****DEPOIS**

A02 - Transferência da responsabilidade pela manutenção das calçadas do proprietário para a Prefeitura

Como proposta institucional para garantir uniformidade no tratamento dos passeios e a viabilidade da implantação de um programa de qualificação e manutenção das calçadas, esta ação propõe, através de instrumento legal adequado, a transferência da manutenção do pavimento dos passeios nas vias de maior circulação, da responsabilidade dos proprietários para a municipalidade.

Assim, será possível uniformizar os pavimentos e realizar de maneira efetiva o controle das condições das calçadas, estimulando o deslocamento ativo no Centro Histórico.



A16 - Programa de qualificação e manutenção das travessias de pedestres

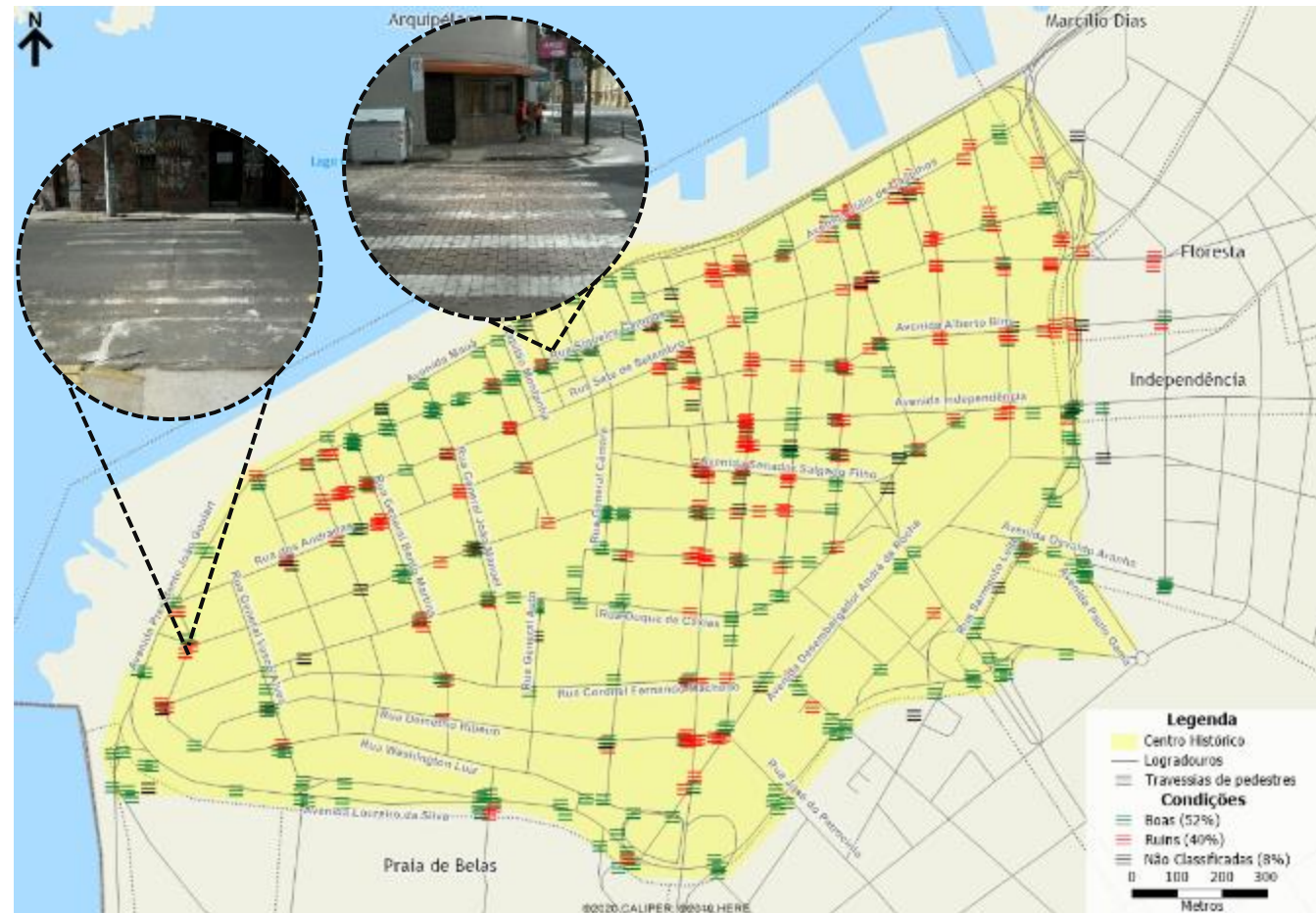
O programa de qualificação das travessias de pedestre visa melhorar a estrutura de mobilidade ativa, principalmente nas interseções com grande volume de pedestres e maior fluxo de veículos, com a implantação de lombofaixas, eliminação de desníveis entre a calçada e a via de circulação de veículos, além de implantação de sinalização para PNE (piso podotátil).

Condições	%
Boas	57%
Ruins	43%
Total	100%

Rua dos Andradas

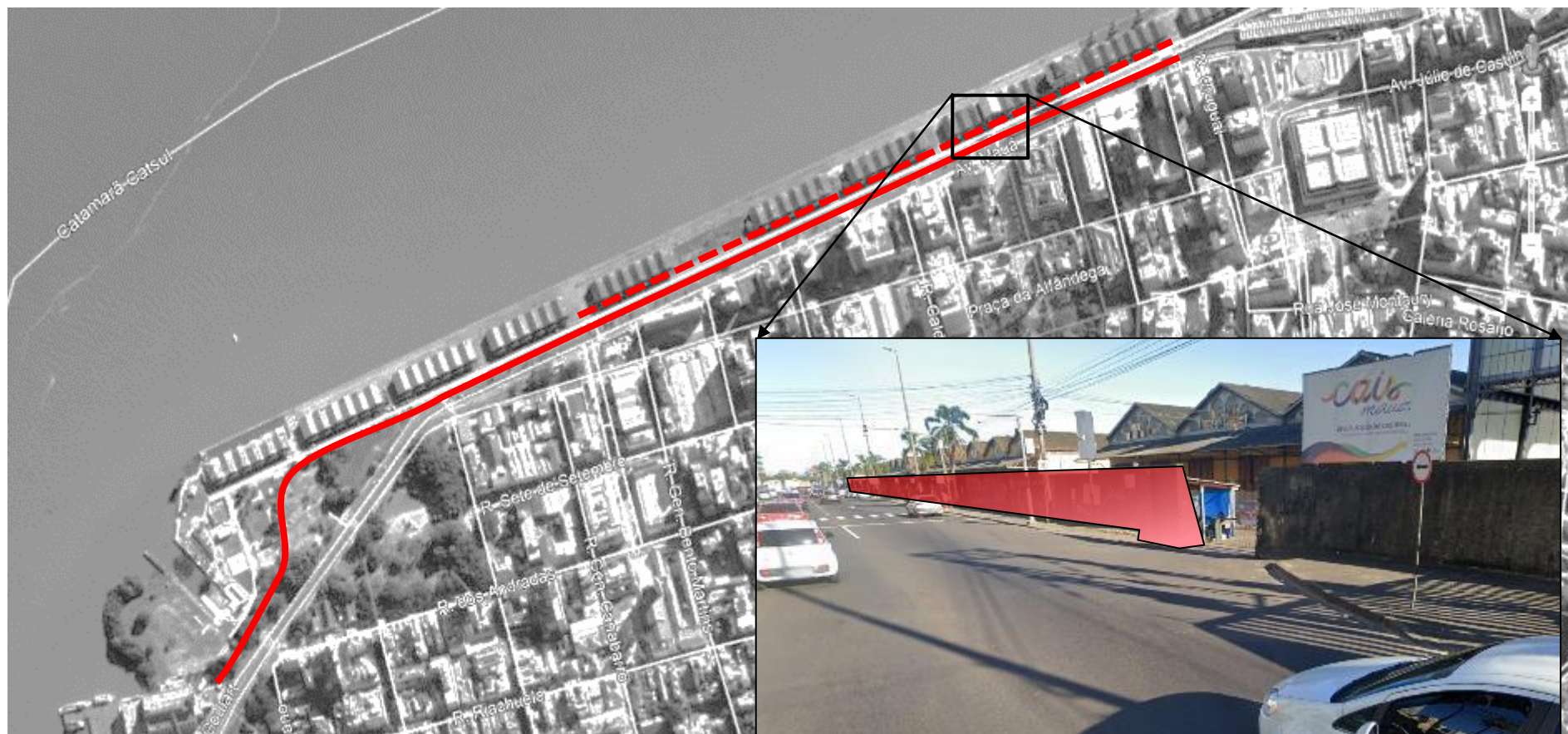


Av. Júlio de Castilhos



A31 - Derrubada do muro da Mauá entre a Av. Sepúlveda e a Usina do Gasômetro

O acesso físico ao Cais Mauá, no trecho entre a Av. Sepúlveda e a Usina do Gasômetro é considerado elemento fundamental para o desenvolvimento do projeto de revitalização e vem sendo tratado a partir das iniciativas do Governo do Estado e Prefeitura. Como competência de controle de cheias e macrodrenagem de Porto Alegre está atribuída a organismos federais responsáveis pelo licenciamento e instalação do muro, a substituição tecnológica da proteção de cheias e a derrubada do muro permitirá maior permeabilidade do Cais Mauá e a sua integração com o Centro Histórico, garantindo a segurança contra cheias.



Proposta para deslocamentos por bicicleta

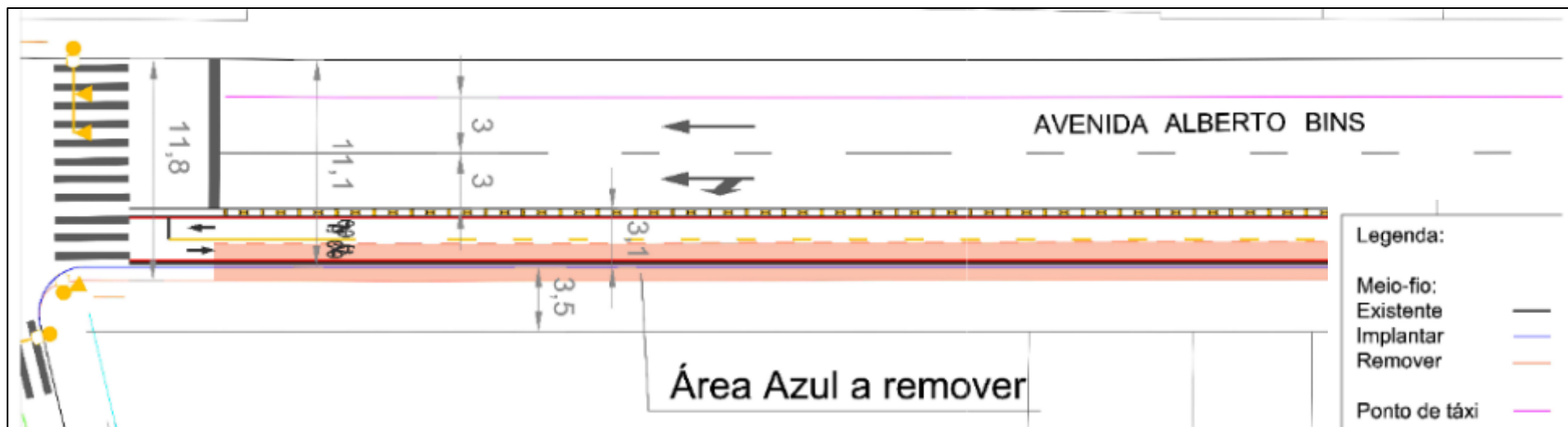
Ação	Descrição
A46	Diminuição da oferta de estacionamento na via para implantação de ciclovias
A17	Programa para implantação e manutenção das ciclovias previstas para área central e sua conexão com os bairros vizinhos
A19	Programa de implantação de paraciclos e estacionamentos de patinetes compartilhados
A20	Implantação de balizadores e outros elementos para impedir o estacionamento e o tráfego de veículos motorizados sobre ciclovias e ciclofaixas
A18	Implantação de bicicletário próximo ao Mercado Público e próximo à Orla

A46 - Diminuição da oferta de estacionamento na via para implantação de ciclovias

Esta proposta consiste na conversão de áreas destinadas ao estacionamento em ciclovias, priorizando e estimulando a mobilidade ativa, enquanto o uso de automóveis é desestimulado pela redução da oferta de estacionamento.

Serão implementadas medidas como:

- a supressão de faixas de estacionamento,
- execução de sinalização horizontal e vertical
- medidas de *traffic calming* nas interseções semaforizadas.



A17 - Programa para implantação e manutenção das ciclovias previstas para área central e sua conexão com os bairros vizinhos

O Plano Diretor Ciclovitário estabelece o conjunto de vias e condições de circulação segura de bicicletas no município de Porto Alegre.

- É necessário implementar a rede de conexões com o 4º Distrito, os bairros vizinhos e a Orla,
- Eliminar as discontinuidades de ciclovias e ciclofaixas e assegurar o tratamento adequado nas interseções semaforizadas,
- Manter as ciclovias existentes em boas condições para promover a segurança dos ciclistas.



A19 – Programa de implantação de paraciclos e estacionamentos de patinetes compartilhados

Esta ação visa estruturar uma rede de apoio à circulação de bicicletas no Centro Histórico, oferecendo novos locais de estacionamento de bicicletas, facilitando e estimulando o uso deste modal.

- Aumentar a oferta de paraciclos
- Estimular os estabelecimentos comerciais a instalar vagas para bicicletas em suas áreas de influência em estruturas do tipo parklets, sem obstruir as calçadas
- Promovendo locais seguros também para o estacionamento de patinetes compartilhados.



Propostas para deslocamentos por transporte coletivo

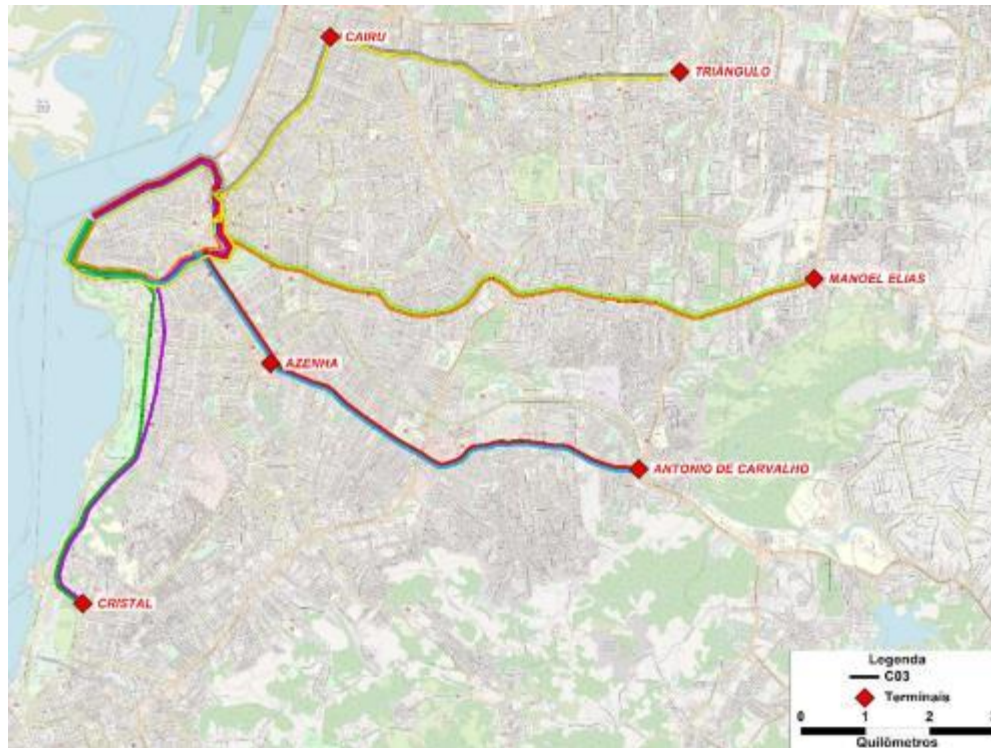
Ação	Descrição
A24	Implantação de um sistema integrado para o transporte coletivo urbano e metropolitano
A25	Eliminação dos terminais na área central com a implantação de linhas troncais diametrais
A26	Programa de qualificação dos terminais e paradas de ônibus e lotação
A04	Retirada de uma faixa de circulação para alargamento das calçadas e implantação de plataformas de embarque e desembarque
A28	Implantação de sistema de informação aos usuários integrado para todas as modalidades de transporte coletivo urbano e metropolitano
A27	Implantação de faixa exclusiva para transporte coletivo

A25 - Eliminação dos terminais na área central com a implantação de linhas diametrais com tronco-alimentação

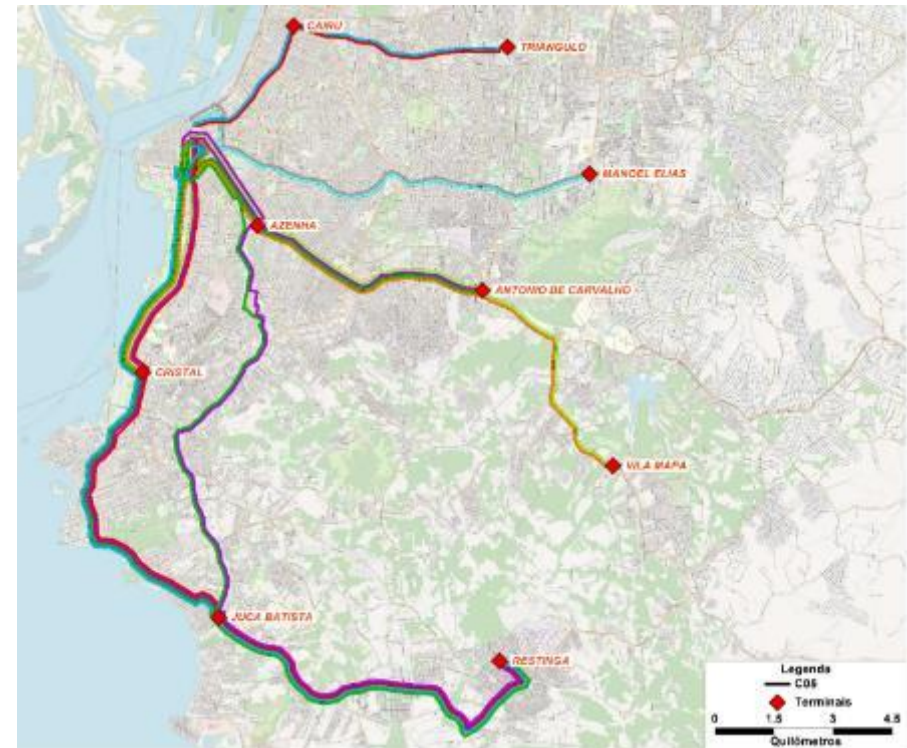
Os terminais na área central, principalmente os localizados nas Avenidas Salgado Filho e Borges de Medeiros, constituem um dos problemas de maior impacto na mobilidade urbano no Centro Histórico.

A eliminação de terminais neste setor requer uma mudança operacional do sistema de transporte coletivo com a implantação de tronco-alimentação, onde são maiores as frequências de viagens e reduzidas as linhas que acessam ao centro. Esta proposta, no âmbito do município, poderá ser executada de forma parcial, envolvendo os consórcios de transporte coletivo municipal, principalmente os corredores leste e sul que possuem terminais localizados nestes trechos da área central.

Sistema Troncal Urbano com circulação pela I Perimetral



Sistema Troncal Metropolitano com circulação Diametral



A24 - Implantação de um sistema integrado para o transporte coletivo urbano e metropolitano

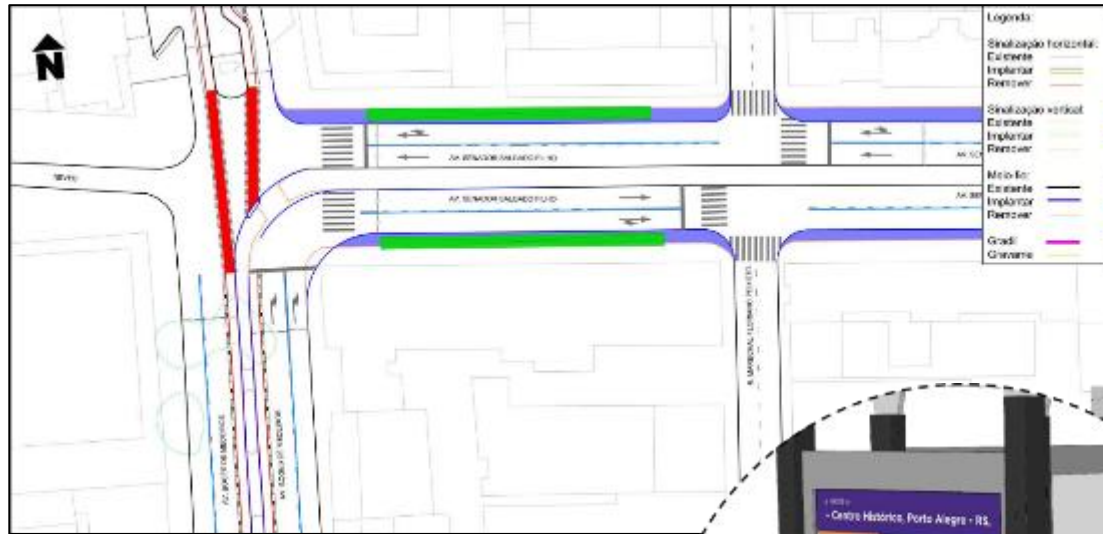
A implantação de um sistema integrado de transporte urbano e metropolitano, além de possibilitar maior racionalidade na oferta de viagens, é fundamental para organizar a mobilidade no centro da cidade. Essa ação permitiria reduzir o tempo de espera das pessoas, aumentar a velocidade do transporte coletivo e reduzir a quantidade de veículos que circulam na zona central

Essa ação necessita da coordenação entre a Prefeitura de Porto Alegre e o governo do estado (METROPLAN).

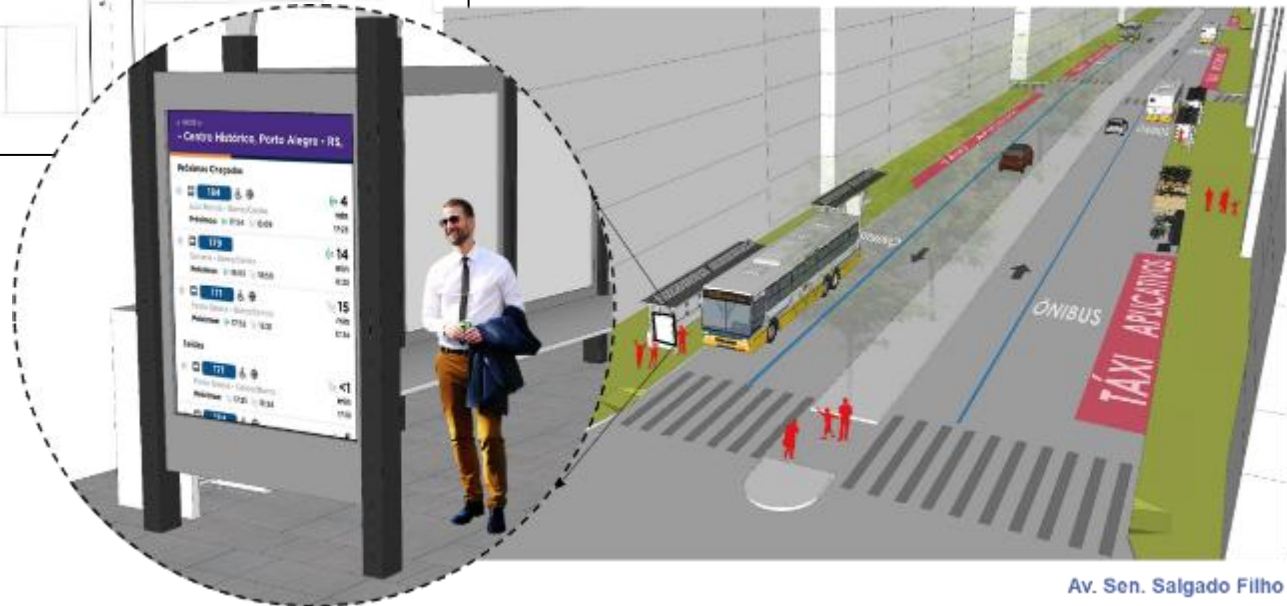


A26 - Programa de qualificação dos terminais e paradas de ônibus e lotação

Esta ação propõe a eliminação de uma faixa de rolamento para o alargamento dos passeios, permitindo assim, separar a circulação de pedestres e o local de embarque dos usuários de transporte coletivo.



Embora restrinja a circulação de veículos (tráfego de passagem), permitirá uma melhoria de acesso ao comércio local, liberando a circulação e a visibilidade destes locais.



Av. Sen. Salgado Filho

Propostas para deslocamento por táxi/aplicativos

Ação	Descrição
A21	Criação de áreas de embarque e desembarque específicas para aplicativos
A34	Regulamentação do serviço de transporte individual por aplicativos com identificação dos veículos

Propostas para deslocamento por transporte de cargas

Ação	Descrição
A45	Incentivo à criação de locais de carga e descarga fora das vias públicas
A10	Regulamentação dos horários de carga e descarga
A44	Implantação de novas áreas de carga e descarga
A23	Criação de estacionamentos de curta duração para carga e descarga de veículos de entrega e coleta de pequeno porte

Propostas para deslocamento por automóveis

Ação	Descrição
A38	Implantação de Zona 30 na área central
A47	Aumento da tarifa da área azul
A36	Implantação de lombadas eletrônicas em pontos estratégicos nas vias arteriais
A40	Reformulação da saída do Túnel da Conceição na Rua Sarmento Leite
A48	Criação de garagem subterrânea sob o largo Glênio Peres e terminal Parobé
A41	Implantação de trincheira na rodoviária e fechamento do acesso da Rua da Conceição à Av. Castelo Branco
A50	Programa de qualificação, recuperação e manutenção do pavimento das vias da área central
A42	Deslocamento da parada de ônibus da rodoviária para o canteiro central
A39	Implantação das alças de acesso faltantes no entroncamento da Nova Ponte do Guaíba
A15	Aumento da fiscalização para coibir o estacionamento em locais proibidos, fila dupla ou sem pagamento na área azul
A35	Proibição do licenciamento de áreas de estacionamento sem área de acumulação fora da via e espaço adequado para manobras dentro do lote

A47 - Aumento da tarifa da área azul

A política de estacionamento rotativo tem como objetivo principal ampliar a capacidade de estocagem de veículos nas áreas de grande demanda.

Esta medida, de natureza econômica, auxilia o poder público a melhorar o acesso de veículos ao Centro Histórico.

A tarifa da área azul precisa ser inserida numa lógica competitiva de valores que regule o custo de estacionamento em via pública em relação à demanda e ao valor praticado pelos estacionamentos privados.

Sendo assim, o valor tarifário é fator decisivo para eficácia da política de estacionamento rotativo, regulando o tempo máximo e desestimulando a longa permanência dos veículos.

Essa ação propõe uma adequação do valor da tarifa na área azul com o objetivo de aumentar a rotatividade e reduzir a ocupação prolongada destes espaços.



A36 - Implantação de lombadas eletrônicas em pontos estratégicos nas vias arteriais

O Centro Histórico, contornado pela primeira perimetral, possui dois trechos de transição de velocidades para os veículos que entram no bairro. Trata-se da conexão entre a Av. Castelo Branco e a Av. Mauá e a transição entre a Av. Pres. João Goulart e a Av. Siqueira Campos.

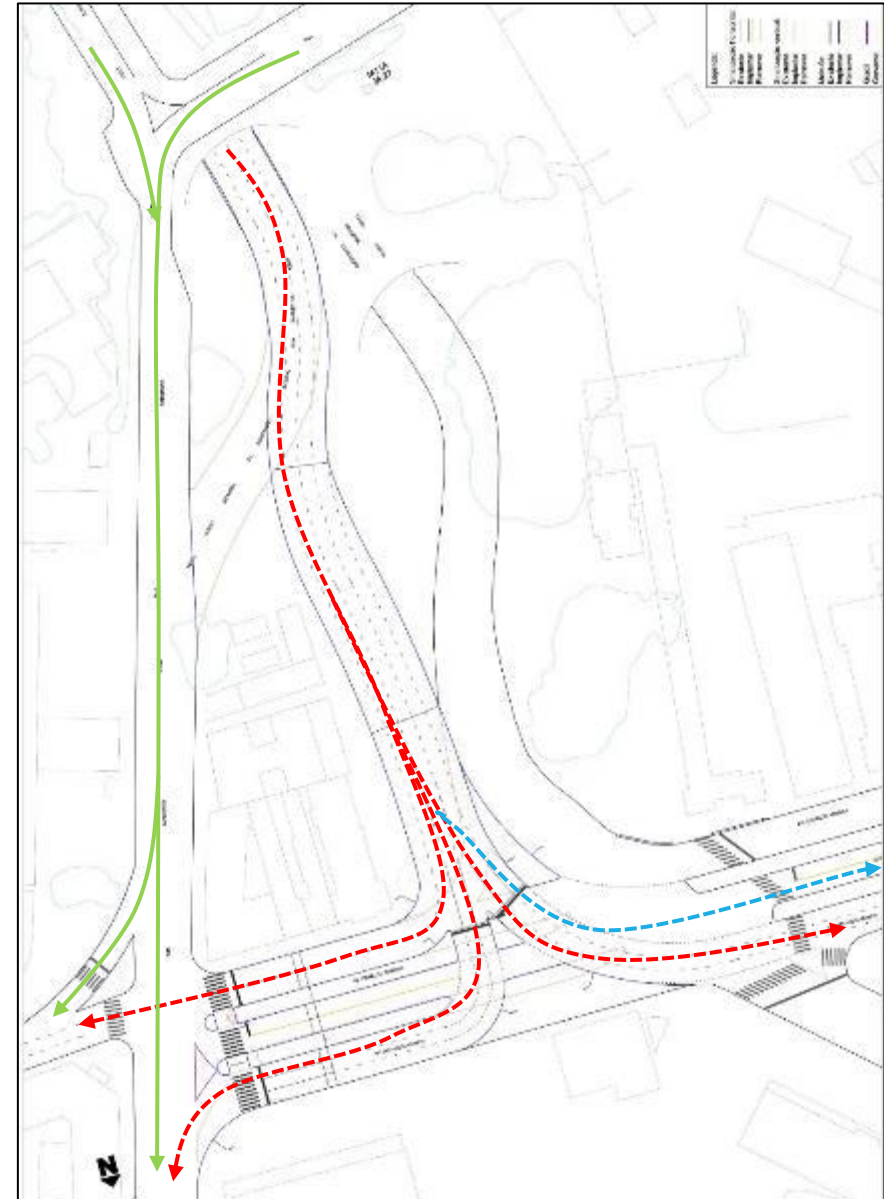
Nestes trechos, a elevação do fluxo de veículos e as características da via e do entorno exigem uma redução de velocidade, a fim de garantir a segurança viária de pedestres e ciclistas. Esta ação considera o Plano de Recuperação do Centro Histórico, que estimula a diversidade de atividades nesse setor, a permanência da Rodoviária e a implantação do Projeto Cais Mauá, como fator de crescimento no número de viagens de automóveis.



A40 - Reformulação da saída do Túnel da Conceição na Rua Sarmento Leite

A proposta consiste na mudança do direcionamento dos veículos que saem do túnel da Rua Sarmento Leite para a Av. Osvaldo Aranha.

A implantação do acesso direto à Av. Osvaldo Aranha, além de eliminar o entrelaçamento entre os fluxos de saída do túnel (acesso à cidade) e a circulação urbana interna (Avenida Independência e Rua Irmão José Otão), permitirá a retirada de semáforos e maior fluidez do tráfego, melhorando os fluxos gerados pelo Complexo Hospitalar Santa Casa de Misericórdia, pelo Colégio Marista Rosário e pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.



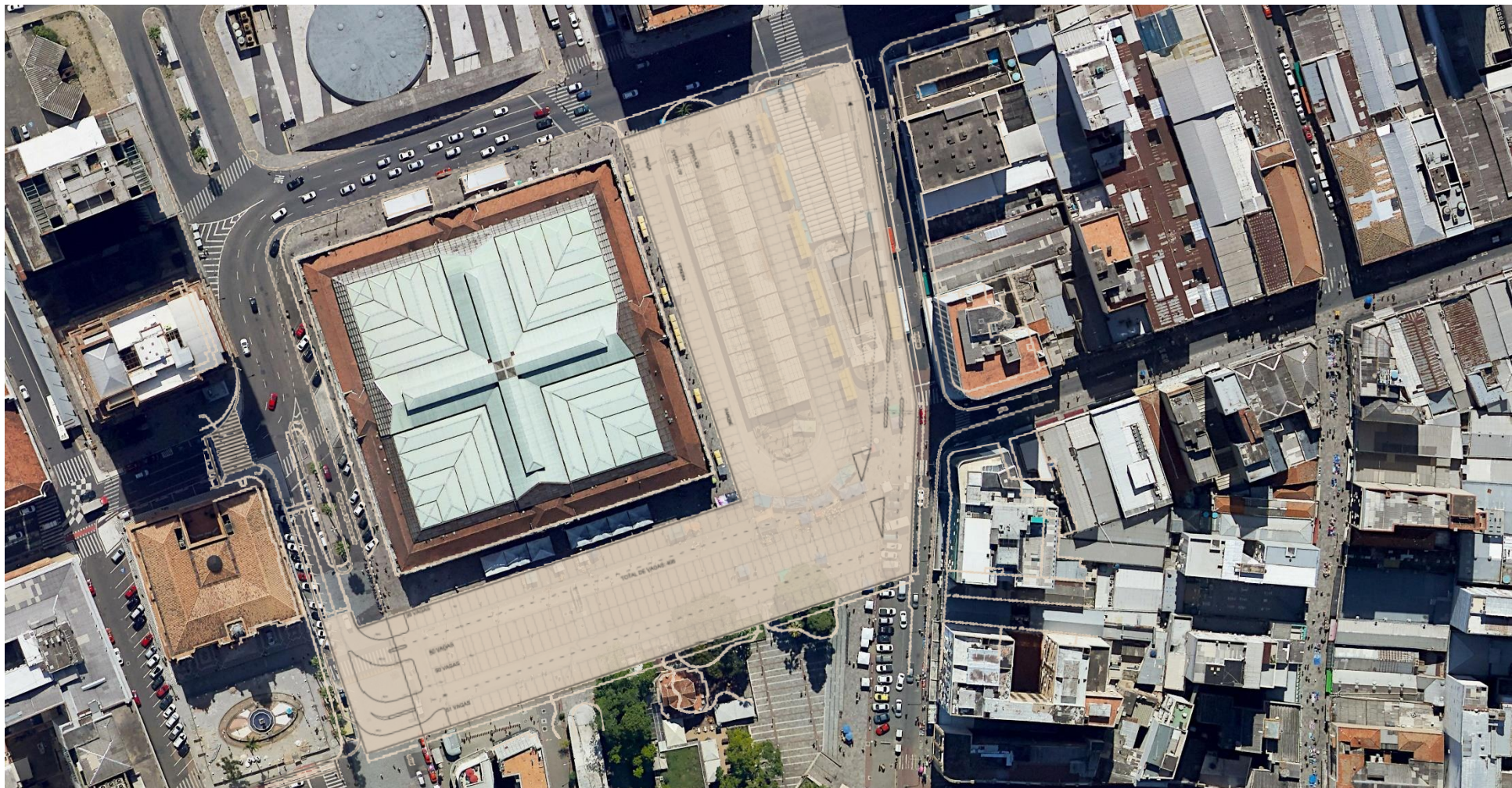
A41 - Implantação de trincheira na rodoviária e fechamento do acesso da Rua da Conceição à Av. Castelo Branco

Esta proposta visa eliminar o entrelaçamento entre os veículos que trafegam pela primeira perimetral e aqueles que acessam a saída da cidade. Sua execução pode ser dificultada em função do alto custo e de potenciais interferências com o sistema de drenagem e demais redes de infraestrutura subterrânea.



A48 – Implantação de garagem subterrânea sob o largo Glênio Peres e terminal Parobé

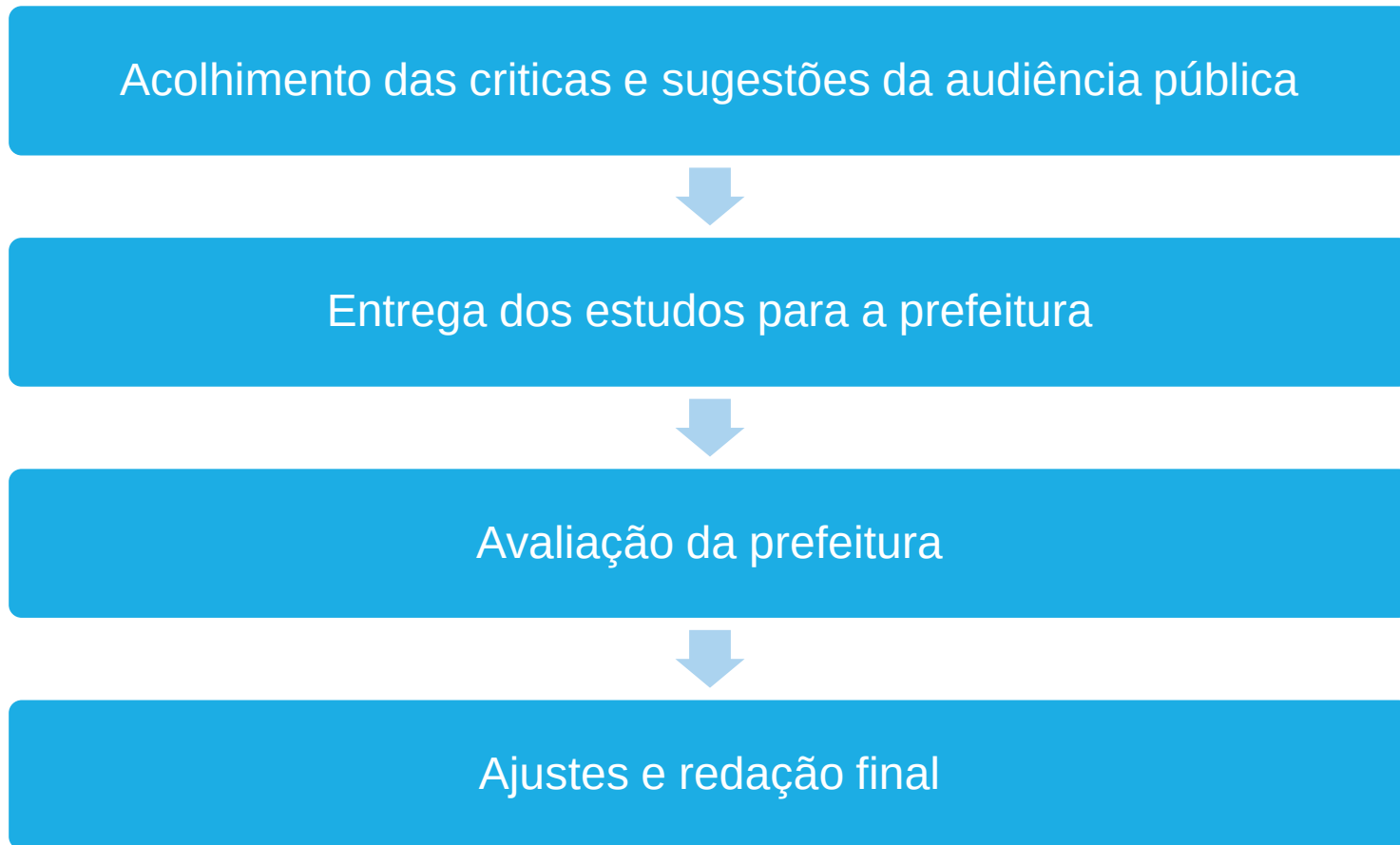
A construção de garagem subterrânea junto ao Mercado Público, além de qualificar o acesso a esse equipamento público, permitirá uma nova gestão de estocagem de veículos no Centro Histórico, liberando as áreas de superfície para a circulação de pedestres e de ciclistas.





PRÓXIMOS PASSOS

Próximos passos





Dúvidas e sugestões:
mobcentro@matricial.com.br

OBRIGADO!