Evento: XXVI Seminário de Iniciação Científica

AVALIAÇÃO DO ESTACIONAMENTO NO MUNICÍPIO DE TRÊS PASSOS[1]
EVALUATION OF PARKING IN THE MUNICIPALITY OF THREE STEPS

Ana Luiza Mahl[2], Claudio Luiz Queiroz[3], Raieli Rubin[4], Daiana Frank Bruxel Bohrer[5]

[1] Pesquisa realizada no componente curricular Transportes do Curso de Graduação em Engenharia Civil
[2] Aluna do Curso de Graduação em Engenharia Civil - UNIJUÍ
[3] Egresso do Curso de Engenharia Civil da UNIJUÍ
[4] Aluna do Curso de Engenharia Civil da UNIJUÍ
[5] Professora Mestre do Curso de Graduação em Engenharia Civil UNIJUÍ

INTRODUÇÃO

Além de revolucionar a forma como as pessoas se movimentam, os veículos motorizados revolucionaram a forma como as pessoas vivem. Sua influência no desenvolvimento da sociedade se reflete diretamente na maneira de estruturação e na qualidade de vida das cidades (PARADELA et al, 2015).

Desta forma, o crescimento acelerado da população, aliado à popularização do automóvel e à falta de planejamento das cidades resultaram num quadro caótico composto por congestionamentos intermináveis, desperdício de combustíveis, falta de espaço para estacionamento, atrasos, poluição atmosférica e sonora (PARADELA et al, 2015). O espaço público alocado para os veículos, circulando e estacionados, assim como qualquer outro bem econômico, é um recurso cuja escassez cresce de forma diretamente proporcional à densidade dos centros urbanos. Assim, quanto maior for a população, menor será a proporção de espaços disponíveis para estacionamento por habitante (ELIAS, 2001).

A impaciência dos condutores presos nos congestionamentos e o maior período de circulação do veículo na via levam ao aumento da poluição sonora, seja pelo ruído do motor, seja pelo acionamento constante das buzinas. Assim, a melhoria das condições do trânsito nas cidades passa pelo gerenciamento correto dos estacionamentos e, por isso, este assunto deve ser analisado mais detalhadamente (FEDER, 2006). Uma das maneiras de trabalhar a melhoria desta situação é fazer um plano de estacionamento que procure fornecer o máximo possível de vagas dentro de condições mínimas de fluidez (PARADELA et al, 2015).

À visto disso, o presente trabalho abordará o estudo do estacionamento em um município consideravelmente pequeno do estado do Rio Grande do Sul, que possui um grande volume de veículos e pouca organização e conscientização da população se comparado ao número de vagas de estacionamento disponíveis.

METODOLOGIA

Para a realização desta pesquisa escolheu-se o município de Três Passos, este localiza-se na região Noroeste do estado do Rio Grande do Sul, distante 124km do município de Ijuí-RS e 472km da

capital do estado, Porto Alegre. Possui 24.640 habitantes (IBGE, 2016). Em território, o município de Três Passos possui aproximadamente 269.000m² (IBGE, 2010), enquanto o município de Ijuí tem em torno de 690.000m² (IBGE, 2010); desta forma, podemos perceber que a cidade em questão é relativamente pequena. Conforme dados do IBGE (2016), a frota de veículos no município conta com aproximadamente 10.500 automóveis, e 3.850 motocicletas.

Antes de estudar qualquer medida restritiva é preciso conhecer as características dos estacionamentos na área. Sendo assim, ao observar as vagas de estacionamento no município de Três Passos, podemos ver que são poucas as disponíveis, isso acontece, entre outros fatores, devido à falta de conscientização da população, um exemplo disso é o fato de as pessoas estacionarem em frente ao seu local de trabalho, quando na verdade poderiam ter o bom senso de deixar o carro uma ou duas quadras distante do mesmo e caminhar um pouco, para que a parte da população que necessita destas vagas possa vir a ocupá-las. Esta análise coincide com as palavras de Feder (2006), que relata o fato de o estacionamento, dentre outras relações, estar intimamente ligado às atividades das pessoas que querem estacionar, o que faz com que, numa dada cidade, ele varie no espaço e no tempo: há mais procura de vagas nos locais de atividade mais intensa e nos horários em que as atividades são mais intensas. O estacionamento também tem uma duração diretamente ligada ao tipo de atividade das pessoas envolvidas, por exemplo: dura de 15 a 20 minutos quando se vai ao banco, e várias horas quando se estaciona para trabalhar.

Isto posto, a implantação de áreas específicas para o estacionamento de veículos deve ser planejada criteriosamente para reduzir as externalidades negativas impostas ao meio ambiente urbano. Na verdade, os estacionamentos devem contribuir para promover a melhoria da qualidade de vida da população (BARAT, 2001).

Através disto, para melhor desenvolver este estudo, realizou-se um levantamento com a própria população através do site www.onlinepesquisa.com para saber a opinião dos munícipes à respeito de uma alternativa possível para a resolução deste problema. Através desta pesquisa, foram apresentadas quatro soluções cabíveis, escolhendo-se a mais viável. Além da pesquisa com os moradores, foi realizado um levantamento bibliográfico em artigos, dissertações, monografias e revistas, buscando embasar os dados quantitativos obtidos através do questionário.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Para avaliar a situação do estacionamento em Três Passos, buscou-se o apoio da população para responder a um questionário, cuja pergunta era: “Qual a sua opinião referente ao estacionamento no município de Três Passos?” com opções de respostas: “Péssimo, Ruim, Bom ou Ótimo”. Participaram desta enquete trinta e um munícipes, cinco (5) deles consideraram o estacionamento péssimo, o que representa 16,10% do total; dezoito (18) consideraram o estacionamento trespassense como ruim, representando 58,1% do total, oito (8) acreditam que o estacionamento seja bom, representando 25,80% do total e nenhum morador da cidade avalia o estacionamento como sendo ótimo.

Na sequência, buscou-se alternativas para resolver o problema da falta de vagas de estacionamento no município em questão, sendo assim, serão apresentadas de forma breve quatro possíveis soluções.

Evento: XXVI Seminário de Iniciação Científica

1. Estacionamento Rotativo

O estacionamento rotativo é implantado com a intenção de aumentar a oferta de vagas em regiões de grande concentração de atividades comerciais, de serviços e de lazer. Nesses locais, a quantidade de veículos que necessita estacionar geralmente excede o número de vagas existentes. Assim, ao limitar o tempo máximo de permanência, o estacionamento rotativo é uma forma de melhorar as condições de trânsito, reduzir o número de veículos estacionados em locais proibidos ou circulando desnecessariamente à procura de vagas e estimula as atividades de comércio, oferecendo aos motoristas a facilidade de estacionamento, além de contribuir para melhorar a qualidade de vida através da fluidez do trânsito. (QUADROS et al, 2013)

A proposta seria a implantação do estacionamento rotativo no centro do município, principalmente em frente aos bancos, como Banco do Brasil, Sicredi e Caixa Econômica Federal e também na Avenida Getúlio Vargas em frente à lojas, em todos estes locais ocorrem casos onde algumas pessoas têm como hábito estacionar em frente ao local onde trabalham, sendo assim, a rotatividade viria para colaborar, fazendo com que este público alvo buscasse locais uma quadra distante do centro, possibilitando a liberação das vagas à quem vai ao centro para realizar compras.

2. Limitação de tempo de permanência - Vagas de estacionamento com tolerância de trinta minutos

O tempo de permanência age como fator de equilíbrio entre a oferta e a demanda, constituindo-se num instrumento eficaz de controle para o cumprimento das políticas de estacionamento e, por conseguinte, das políticas urbanas (FEDER, 2008).

Esta medida consiste em dispor vagas de estacionamento com tempo máximo de permanência nos mesmos locais citados no item anterior, com tolerância de trinta minutos, ou seja, estacionar com alerta ligado por até trinta minutos para ir até algum estabelecimento (bancos, lojas, farmácias etc) e após isso liberar a vaga. Para que isto ocorresse necessitaria de algum guarda para fazer a conferência, sendo que o ocupante deveria retirar um ticket o qual permitiria seu acesso àquela vaga pelos trinta minutos já citados.

3. Ação educativa

Conforme Martins (2007), é preciso humanizar a realidade do trânsito, corrigindo os erros com campanhas educativas bem conduzidas e direcionadas pelos diversos meios de comunicação, valendo-se de estratégias diversificadas.

Neste contexto, a proposta seria elaborar cartilhas e/ou pequenos itens que incentivariam a população a aprender a utilizar o estacionamento de forma correta, bem como ter o bom senso de estacionar algumas poucas quadras distante do local onde se deseja ir e também somente ir de carro ao centro do município se for de extrema necessidade (em casos que o munícipe resida em um local distante do centro da cidade, por exemplo), tudo isso de forma a liberar as vagas de estacionamento a quem realmente precisa. Outra ideia seria apresentar em programas de rádio do município de Três Passos os itens dispostos nesta cartilha de forma à informação chegar a toda a população.

4. Diminuição da quantidade de Faixas Amarelas no município

De acordo com o DETRAN/PI, a faixa amarela é utilizada na regulamentação de fluxos de sentidos opostos, na delimitação de espaços proibidos para estacionamento e/ou parada e na marcação de

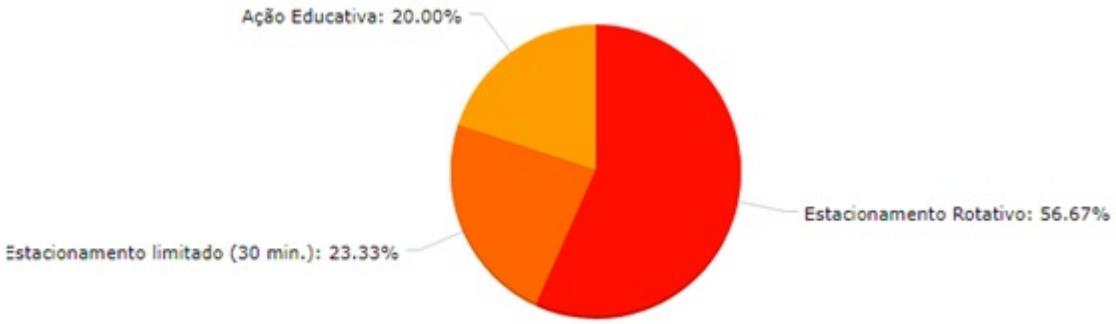
obstáculos.

Analisando as faixas amarelas em estacionamentos no município, percebeu-se que há muitas delas em locais que não há necessidade, como também, estacionamentos proibidos em garagens desativadas, o objetivo desta medida seria reduzir a quantidade tanto de faixas amarelas desnecessárias, quanto estacionamentos proibidos em garagens desativadas, de forma a liberar vagas de estacionamento para a população.

Objetivando escolher uma das soluções apresentadas, resolveu-se buscar a opinião daqueles que utilizam do estacionamento da cidade, os cidadãos três-passenses. Para isto, foi criada uma enquete no site Online Pesquisa (www.onlinepesquisa.com).

Assim como no primeiro questionário, trinta pessoas participaram expressando sua opinião. Inicialmente perguntou-se a idade e sexo dos participantes, para que se soubesse qual o público que estava participando da pesquisa. Houve participação de 50,00% de mulheres e 50,00% de homens, a maioria (70,00%) com idade entre 18-30 anos, 13,33% entre 31-40 anos, 6,67% entre 41-50 anos e 10,00% acima de 50 anos. O resultado da enquete pode ser observado na Figura 1.

Figura 1 – Qual opção abaixo você escolhe para a melhoria do estacionamento no centro de Três Passos?



Fonte: Online Pesquisa – www.onlinepesquisa.com

CONCLUSÕES

Através da primeira pesquisa realizada, pode-se perceber que aproximadamente 58% dos entrevistados está descontente com a forma como o estacionamento do município de Três Passos está organizado, pois esta porção escolheu a opção “ruim” quando perguntou-se “Qual a sua avaliação referente ao estacionamento do município de Três Passos?”. Na sequência, em um novo questionário, foram apresentadas quatro opções de melhoria para o estacionamento, pôde-se analisar perante ao gráfico da figura 1 que quando questionados, cerca de 57% optou pela proposta da implantação de um estacionamento rotativo.

Perante a isso, acredita-se que o estacionamento rotativo seja a melhor alternativa para a resolução do problema, porém, essa implantação deve ser aliada à proposta da ação educativa, que como sugestão poderia ser trabalhada já nas escolas, para que os alunos pudessem repassar isso para seus pais, como também as outras formas apresentadas neste artigo, que são o panfleto e a divulgação através das rádios do município.

A escolha destas duas medidas citadas para resolver o problema e oferecer rotatividade ao

estacionamento, se deve ao fato de que não se torna vantajoso investir em uma proposta que gerará custos à Prefeitura Municipal, se a população não ter conhecimento de como aproveitar esse sistema, ou seja, os munícipes precisam acatar ao bom senso, perceber e respeitar que o estacionamento no centro deve ser destinado àqueles que necessitam no momento e que há vagas em outras quadras um pouco mais distantes de seu local de trabalho, para que utilizem durante esse período.

Palavras Chaves: Estacionamento Rotativo; Trânsito; Mobilidade Urbana.

REFERÊNCIAS

BARAT, Josef. Transporte e mobilidade em São Paulo In: Associação Nacional de Transportes Públicos (org.). Revista dos Transportes Públicos. São Paulo: ANTP, 4º trimestre 2001.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Congresso Nacional, 1997. Disponível em . Acesso em 21 de Julho de 2017.

DETRAN-PI. Sinalização Horizontal. Disponível em . Acesso em 22 de Julho de 2017.

ELIAS, Antonio Carlos Cardoso. Estacionamento rotativo pago em via pública: racionalização do uso da via x disposição do usuário em pagar pelo serviço. Porto Alegre, 2001. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – UFRGS, Porto Alegre.

FEDER, Marcos. A influência dos estacionamentos no contexto urbano. In: Associação Nacional de Transportes Públicos (org.). Revista dos Transportes Públicos. São Paulo: ANTP, 2º trimestre 2006.

FEDER, Marcos. Restrição de estacionamento. In: Associação Nacional de Transportes Públicos (org.). Revista dos Transportes Públicos. São Paulo: ANTP, 1º trimestre 2008.

IBGE: Área territorial brasileira. Disponível em . Acesso em 20 de julho de 2017.

IBGE: Rio Grande do Sul – Três Passos – Frota – 2016 – Gráfico. Disponível em < http://cidades.ibge.gov.br/xtras/grafico_cidades.php?lang=&codmun=432190&idtema=163&ssearc=rio-grande-do-sul%7Ctres-passos%7Cfrota-2016>. Acesso em 20 de Julho de 2017.

MARTINS, J. P. A Educação de Trânsito: campanhas educativas nas escolas. Belo Horizonte, MG. Autêntica, 2007.

PARADELA, Carolina Soares Matuck. el al. Estacionamento rotativo: uma abordagem ampla a partir do exemplo de Belo Horizonte. Revista Pensar Engenharia, v.3, n.1, Jan/2015.

QUADROS, Carlos et al. Mobilidade Urbana em Rio Grande (RS): uma visão interdisciplinar. In: Simpósio Internacional sobre Interdisciplinaridade no Ensino, na Pesquisa e na Extensão – Região Sul. Florianópolis, Santa Catarina. Anais. Campus Trindade da Universidade Federal de Santa Catarina, 2013. 16 p. Disponível em: . Acesso em 22 de Julho de 2017.