

RELATÓRIO TÉCNICO – CONTAGEM DE TRÁFEGO VEICULAR (ANÁLISE COMPLETA POR PERÍODOS)

PLANO DE MOBILIDADE URBANA – CAPANEMA/PR

1. IDENTIFICAÇÃO DA PESQUISA

O presente relatório apresenta a análise do fluxo veicular em dois pontos estratégicos do município de Capanema/PR, considerando diferentes períodos do dia, com o objetivo de compreender a dinâmica de entrada, saída e distribuição do tráfego urbano.

2. OBJETIVO

Analisar o comportamento do fluxo veicular ao longo do dia, comparando um ponto de acesso ao município (PR-281) com um ponto de distribuição interna (Avenida Independência), visando subsidiar o diagnóstico do Plano de Mobilidade Urbana.

3. METODOLOGIA

A coleta de dados foi realizada por meio de contagem manual *in loco*, com classificação por tipologia veicular (automóveis, motocicletas, caminhões e ônibus) e por sentido de fluxo (entrada e saída).

Os levantamentos ocorreram em diferentes períodos do dia, permitindo uma análise comparativa sob os aspectos temporal e espacial.

4. CARACTERIZAÇÃO DOS PONTOS

4.1 Ponto 1 – Avenida Independência

<https://maps.app.goo.gl/hWJiQzuRksCXRGN48>

Coordenadas: -25.653862, -53.804706



Via urbana com função predominante de distribuição interna do tráfego, responsável por organizar e redistribuir os fluxos provenientes de diferentes regiões do município.

4.2 Ponto 2 – PR-281

<https://maps.app.goo.gl/w7D9hYAVjieJsHh66>

Coordenadas: -25.684647182226875, -53.79458166411813



Eixo rodoviário caracterizado como principal acesso ao município, desempenhando papel estratégico na entrada e saída de veículos, especialmente no transporte intermunicipal e logístico.

5. APRESENTAÇÃO DOS DADOS

5.1 Totais por Período

Período	Ponto 1 (Total)	Ponto 2 (Total)
Manhã (07h45–09h00)	410	791
Meio-dia (10h58–12h00)	502	736
Início da tarde (13h10–14h10)	407	662
Fim da tarde (17h15–18h15)	514	897

5.2 DETALHAMENTO POR PERÍODO – PONTO 1

Manhã – 07h45 às 09h00

Tipo de Veículo	Entrada	Saída	Total
Automóveis	133	127	260
Motocicletas	22	11	33
Caminhões	60	47	107
Ônibus	6	4	10
Total Geral	221	189	410

Meio-dia – 10h58 às 12h00

Tipo de Veículo	Entrada	Saída	Total
Automóveis	190	153	343
Motocicletas	36	25	61
Caminhões	43	41	84
Ônibus	4	10	14
Total Geral	273	229	502

Início da Tarde – 13h10 às 14h10

Tipo de Veículo	Entrada	Saída	Total
Automóveis	115	158	273
Motocicletas	20	31	51
Caminhões	40	27	67
Ônibus	6	10	16
Total Geral	181	226	407

Fim da Tarde – 17h15 às 18h15

Tipo de Veículo	Entrada	Saída	Total
Automóveis	179	192	371
Motocicletas	36	29	65
Caminhões	35	21	56
Ônibus	10	12	22
Total Geral	260	254	514

5.3 DETALHAMENTO POR PERÍODO – PONTO 2

Manhã – 07h45 às 09h00

Tipo de Veículo	Entrada	Saída	Total
Automóveis	308	265	573
Motocicletas	45	38	83
Caminhões	54	71	125
Ônibus	2	8	10
Total Geral	409	382	791

Meio-dia – 10h58 às 12h00

Tipo de Veículo	Entrada	Saída	Total
Automóveis	293	239	532
Motocicletas	41	41	82
Caminhões	53	44	97
Ônibus	13	12	25
Total Geral	400	336	736

Início da Tarde – 13h10 às 14h10

Tipo de Veículo	Entrada	Saída	Total
Automóveis	252	229	481
Motocicletas	54	31	85
Caminhões	38	46	84
Ônibus	6	6	12
Total Geral	350	312	662

Fim da Tarde – 17h15 às 18h15

Tipo de Veículo	Entrada	Saída	Total
Automóveis	373	295	668
Motocicletas	58	69	127
Caminhões	36	40	76
Ônibus	10	16	26
Total Geral	477	420	897

6. ANÁLISE TEMPORAL DO FLUXO

A análise dos dados evidencia variações significativas ao longo do dia, permitindo a identificação de padrões claros de mobilidade urbana.

O período da manhã apresenta elevado fluxo de entrada, especialmente no ponto de acesso ao município (PR-281), indicando forte deslocamento inicial associado às atividades cotidianas.

No período intermediário (meio-dia), observa-se uma redução geral do fluxo, com maior equilíbrio entre entrada e saída, caracterizando uma fase de transição na dinâmica urbana.

No início da tarde, a redução do fluxo se mantém, sobretudo no ponto urbano, evidenciando dispersão dos deslocamentos ao longo da malha viária.

O período de fim de tarde apresenta o maior volume de tráfego do sistema, caracterizando-se como principal horário de pico, associado ao retorno das atividades diárias.

7. ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE OS PONTOS

O Ponto 2 (PR-281) apresenta maior volume de tráfego em todos os períodos analisados, consolidando-se como principal eixo de entrada e saída do município.

O Ponto 1 (Avenida Independência) atua como via de distribuição interna, apresentando maior variação ao longo do dia, em função das dinâmicas urbanas locais.

O fluxo de veículos de carga é mais intenso no acesso rodoviário, porém mantém presença significativa no meio urbano, evidenciando a influência das atividades logísticas na estrutura viária.

Observa-se clara relação entre o fluxo que ingressa no município e sua posterior redistribuição ao longo da malha urbana.

8. IDENTIFICAÇÃO DO HORÁRIO CRÍTICO

Com base nos dados coletados, identifica-se que o período compreendido entre **17h15 e 18h15** apresenta o maior volume de tráfego geral, especialmente no ponto de acesso ao município, com registro de 897 veículos.

Esse comportamento indica:

- Pico de retorno das atividades;
 - Predominância de veículos leves;
 - Aumento da pressão sobre o sistema viário urbano.
-

9. CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS

O sistema viário apresenta significativa variação temporal ao longo do dia, refletindo as dinâmicas de deslocamento da população.

O acesso ao município mantém fluxo elevado de forma constante, exercendo influência direta sobre a mobilidade urbana.

O período da tarde configura-se como crítico para o sistema viário, exigindo atenção no planejamento de intervenções.

A presença significativa de veículos de carga impacta diretamente o meio urbano, podendo gerar conflitos operacionais.

O transporte coletivo apresenta baixa representatividade nos dados analisados, indicando possível necessidade de reavaliação de sua eficiência e cobertura.


10. CONCLUSÃO

A análise integrada dos dados evidencia que o sistema de mobilidade urbana de Capanema está diretamente condicionado ao fluxo proveniente da rodovia PR-281, principal eixo de acesso ao município.

A Avenida Independência desempenha papel fundamental na redistribuição interna desses fluxos, apresentando variações ao longo do dia que refletem as dinâmicas urbanas locais.

O período de fim de tarde configura-se como o momento de maior pressão sobre o sistema viário, exigindo atenção especial no planejamento de intervenções.

Os resultados obtidos fornecem base técnica consistente para a elaboração de diretrizes e estratégias no Plano de Mobilidade Urbana do município.

Documento assinado digitalmente
 PEDRO RAUL MACIEL JACHINI
Data: 01/04/2026 15:24:50-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Pedro Raul Maciel Jachini

Arquiteto e Urbanista

CAU: A302844-5