

Plano de Mobilidade Urbana de Morungaba

Elaborado por:



Morungaba, 2017



PMUM – Plano de Mobilidade Urbana de Morungaba

Elaborado por: Prefeitura Municipal de Morungaba e Universidade São Francisco

**Convênio de Cooperação Técnico-Científica entre a Prefeitura Municipal de
Morungaba e a Universidade São Francisco**

Morungaba, 2016

EQUIPE TÉCNICA

Prefeitura Municipal de Morungaba:

Coordenação do Projeto: Clara Geromel - Engenheira Agrônoma e Diretora do Departamento de Meio Ambiente do Município

Ivando Cesar Furlan – Advogado e Procurador Municipal

Isabella Campos Frare – Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiária da Prefeitura

Luiza Cilindri – Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiária da Prefeitura

Marco Antonio Lopes Tombi – Estudante de Direito da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura

Universidade São Francisco:

Coordenação do Projeto: Profa. Ms. Cândida Maria Costa Baptista –Docente

Profa. Dra. Fernanda Luzia Lopes - Docente do Curso de Psicologia de Campinas e Itatiba

Profa. Dra. Glacir Teresinha Fricke - Docente e Coordenadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo de Itatiba

Prof. Ms. José Roberto Paolillo Gomes - Docente e Coordenador do Curso de Engenharia Ambiental e Sanitária de Campinas e de Bragança Paulista e Engenharia Civil de Itatiba

Prof. Dr. Marcelo Augusto Gonçalves Bardi - Docente e Coordenador do Curso de Engenharia Civil de Bragança Paulista

Profa. Dra. Nayane Martoni Piovezan – Docente do Curso de Psicologia de Campinas e Itatiba

Diego Ribeiro da Silva - Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura

Diego Vieira de Souza - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura

Isabela Chrispim Polezel - Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura

Jane Priscila da Silva Carvalho - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura

Lucas Prates Rosa - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura

PREFEITURA MUNICIPAL DE MORUNGABA

Prefeito: José Roberto Zem

Vice-Prefeita: Claudia Pretti Rossi Cardoso Pinto

UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO

Reitor: Joel Alves de Sousa Júnior

Diretor Presidente da CNSP-ASF: Frei Thiago Alexandre Hayakawa

711.4 P774	Plano Municipal de Mobilidade Urbana da cidade de Morungaba / Cândida Maria Costa Baptista ... [et al.]. – Morungaba, 2017. 65 p. Convênio firmado entre a Universidade São Francisco e a Prefeitura Municipal de Morungaba, Lei nº 1.669 de 05 de maio de 2016. Plano de Mobilidade Urbana. 1. Mobilidade urbana – Morungaba. 2. Cidades. 3. Soluções sustentáveis. 4. Acessibilidade. I. Baptista, Cândida Maria Costa. II. Geromel, Clara. III. Fricke, Glacir Teresinha. IV. Bardi, Marcelo Augusto Gonçalves. V. Gomes, José Roberto Paolillo.
---------------	--

Ficha catalográfica elaborada pelas bibliotecárias do Setor de Processamento Técnico da Universidade São Francisco.

APRESENTAÇÃO

O presente documento constitui-se na **Versão Final Plano de Mobilidade Urbana do Município de Morungaba** no âmbito do Convênio de Cooperação firmado entre a Prefeitura Municipal de Morungaba e a Universidade São Francisco, autorizada pela Lei Municipal nº 1.669 de 05 de maio de 2016, que “*Autoriza o poder executivo municipal a celebrar convênio com a Universidade São Francisco- USF e dá outras providências*”.

O referido Plano foi elaborado exclusivamente para o Município de Morungaba e é objeto do Termo Aditivo nº 001/16.

Esse documento é a associação dos Produtos 1 ao 3, que se constitui como Produto 4, o qual foi elaborado considerando-se as etapas decorrentes da análise do Grupo de Trabalho Local constituído pelo Município com participação da Universidade São Francisco. Tal produto é apresentado em um volume único.

Esse Plano apresenta as etapas para atender as diretrizes gerais da legislação vigente contemplando as seguintes etapas: Mobilização social, Diagnóstico atual da Mobilidade urbana no município e as alternativas e metas para melhorar as condições de vida e no meio natural.

ÍNDICE ANALÍTICO

1. INTRODUÇÃO.....	6
1.1. Descrição do objeto.....	6
1.2. Mobilidade Urbana.....	6
1.3. Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	7
1.4. Base constitucional e legal para implantação do Plano de Mobilidade Urbana no Município de Morungaba.....	8
1.4.1. Constituição Federal.....	8
1.4.2. Legislação Federal.....	8
1.4.3. Legislação Municipal.....	10
1.5. Mobilidade Urbana e o Meio Ambiente.....	12
1.6. Investimentos em mobilidade urbana.....	13
2. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO.....	14
2.1. Histórico do Município.....	14
2.2. Território e população.....	15
2.3. Distribuição urbanística do município.....	16
3. JUSTIFICATIVA.....	18
4. OBJETIVO.....	18
5. METODOLOGIA.....	19
5.1. Plano de Trabalho e Mobilização Social (Produto 1)	20
5.2. Diagnóstico (Produto 2)	21
5.3. Prognóstico (Produto 3)	24
5.4. Produto Final (produto 4)	25
6. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO.....	25
6.1. Avaliação dos dados.....	26
6.1.1. Caracterização dos bairros do município.....	26
6.1.2. Informações sócias econômicas.....	40
6.1.3. Inventários físicos.....	43
7. PROGNÓSTICO.....	56
7.1. Diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana.....	56
7.2. Ações de metas.....	57
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	63
9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	63
10. Anexos.....	65

INTRODUÇÃO

1.1 Descrição do objeto

O plano de Mobilidade Urbana do município de Morungaba foi elaborado a partir dos requisitos estabelecidos pela **Lei Federal nº 12.587 de 2012** que define as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Com a finalidade de integrar diferentes modos de transporte, melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas, a lei estabelece o Plano de Mobilidade Urbana como ferramenta para efetivação dos princípios e diretrizes dessa política.

Em atendimento ao art. 2º da Lei Federal nº 12.587 de 2012, que visa um planejamento sob a ótica de uma gestão democrática, no dia 11 de maio de 2016 foi realizada na cidade de Morungaba uma reunião para apresentação metodológica do Plano de Mobilidade Urbana com a presença de munícipes, com o objetivo de apresentar o processo de desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana- PMMU, ressaltando a importância da participação dos cidadãos no planejamento desse Plano. Nessa mesma data foi criado o Grupo de Trabalho Local, com a função específica de participar de forma ativa na elaboração do PMMU de Morungaba. Esse grupo foi criado de acordo com o **Decreto 2.550 de 17 de maio de 2016** que “ *Dispõe sobre a criação e constituição do Grupo de Trabalho local do Plano de Mobilidade Urbana e dá outras providências*”.

De acordo com o **Art. 2º- O Grupo de Trabalho local** será responsável pelo acompanhamento e aprovação dos produtos parciais do Plano de Mobilidade Urbana entregues pela Universidade São Francisco. Sua composição está na Lista de Anexos.

1.2. Mobilidade Urbana

Compreende ações para a melhoria e/ ou implantação da infraestrutura do transporte público coletivo e dos não motorizados. Engloba ações para a elaboração e a implantação de sistemas de transporte não motorizados, como passeios com acessibilidade e ciclovias.

É marcante na Política Nacional de Mobilidade Urbana o resgate do uso do solo urbano por meio da mobilidade urbana sustentável, ou seja, ambiental, econômica e socialmente sustentável. Assim, a Lei da Mobilidade Urbana privilegia o transporte não motorizado em detrimento do motorizado e o público coletivo em detrimento do individual motorizado (art. 6, II).

O cidadão, ao se locomover a pé ou por meio de bicicleta, interage muito mais com o espaço urbano, além de colaborar para redução da emissão de gases na atmosfera e serem estes os meios mais baratos de locomoção, pois representam menor custo para os usuários, para o meio ambiente e para a sociedade. Da mesma forma, a utilização de transporte público coletivo reduz a ocupação do espaço das vias com muito mais pessoas transportadas em relação à área pública utilizada do que se fossem transportadas por veículos motorizados individuais. Também neste caso, o primeiro reduz emissões de gases na atmosfera com custos individual e coletivo menores.

Para garantir a equidade deve-se garantir o acesso de todos os cidadãos ao Sistema de Mobilidade Urbana, em particular dos que possuem mobilidade reduzida. Esse direito abrange tanto os que se utilizam de transporte motorizado quanto os que se locomovem nos passeios, calçadas e travessias. Medidas muito simples, se adotadas pelo Poder Público municipal, reduziriam os acidentes e promoveriam a maior utilização da cidade por sua população. A participação social é imprescindível em todo o processo. Não há diagnóstico que demonstre mais claramente a realidade do que aquele feito pelos setores da sociedade envolvidos diretamente. A Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê a participação da sociedade no planejamento.

Há muito tempo as cidades brasileiras crescem seguindo um planejamento de mobilidade urbana orientado para suprir demandas e necessidades do transporte individual motorizado. A falta de investimentos em transporte coletivo e não motorizado e a política de incentivo ao uso do automóvel resultam na má qualidade dos serviços públicos de transporte e também na migração dos usuários para sistemas privados de transporte. Para garantir a igualdade na acessibilidade e qualidade de vida para as pessoas, a Política Nacional de Mobilidade Urbana possui objetivos claramente definidos que visam:

- reduzir as desigualdades promovendo 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 à mobilidade, facilitando o deslocamento das pessoas tanto por meios motorizados como por meios não motorizados;
- promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

1.3. Política Nacional de Mobilidade Urbana

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, que deve ser entendida como um conjunto de princípios, diretrizes e normas que norteiam a ação do Poder Público e da sociedade em geral, na produção e na gestão das cidades. A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano deve estar inserida num projeto nacional de desenvolvimento econômico e social, integrando por meio de sua transversalidade as políticas setoriais. Políticas territoriais, participação social e destinação de recursos financeiros são de vital importância para combater as disfunções urbanas, externalidades negativas e desigualdades territorial e social existentes no País.

A Lei nº 12.587 de 2012 institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, integrando os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas no território do Município.

Os dispositivos da Lei tornam implícita a necessidade de um Pacto Nacional pela Mobilidade Urbana, envolvendo todas as esferas de governo, a sociedade civil e as entidades públicas e privadas do setor.

1.4. Base constitucional e legal para implantação do Plano de Mobilidade Urbana no Município de Morungaba

1.4.1- Constituição Federal

O artigo 23, inciso XII dispõe que estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. “Aos Municípios compete legislar sobre assuntos de interesse local, suplementar a legislação federal e a estadual no que couber, instituir e arrecadar os tributos de sua competência, bem como aplicar suas rendas, sem prejuízo da obrigatoriedade de prestar contas e publicar balancetes nos prazos fixados em lei e organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial” (Artigo 30, incisos I, II, III e V).

1.4.2- Legislação Federal

A Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto das Cidades) institui importantes instrumentos com o objetivo de auxiliar os Municípios na construção de sua política de mobilidade urbana.

O estatuto regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece as diretrizes gerais da política urbana.

O Artigo 2º estabelece que “A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações”; “V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais”.

O Artigo 3º, no seu inciso IV dispõe que compete à União instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público; (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015).

A Seção XII do capítulo II dispõe sobre o EIV (estudo de impacto de vizinhança), e traz no seu artigo 37 que “O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões: [...] V – geração de tráfego e demanda por transporte público”.

O Artigo 41, § 3º dispõe que “As cidades de que trata o *caput* deste artigo devem elaborar plano de rotas acessíveis, compatível com o plano diretor no qual está inserido, que disponha sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, com vistas a garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes, inclusive as que concentrem os focos geradores de maior circulação de

pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros” (Incluído pela Lei nº 13.146, de 2015).

Temos ainda no âmbito Federal, no enfoque da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a instituição da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 – Lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que em seu Capítulo V – Das Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana, no seu art. 24 trata especificamente do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - serviços de transporte público coletivo;
- II - circulação viária;
- III - infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;
- XI - sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

1.4.3- Legislação Municipal

Lei Orgânica do Município de Morungaba

O artigo 3º, no seu inciso V e alíneas seguintes, estabelece como competência do Município, suplementar, no que lhe couber, a legislação federal e a estadual, bem como, privativamente, dispor sobre assuntos de interesse local, cabendo-lhe, dentre outras, a atribuição de regulamentar a utilização das vias e dos logradouros públicos, especialmente no perímetro urbano: sinalizando os locais de estacionamento de veículos, delimitando "zonas de silêncio" e de estacionamento temporário, disciplinando os serviços de carga e descarga, estabelecendo a tonelagem máxima permitida a veículos que circulem em vias públicas, regularizando a execução dos serviços e atividades neles desenvolvidas, provendo sobre o transporte coletivo municipal que poderá ser operado através de concessão ou permissão, fixando o itinerário, os pontos de parada e as respectivas tarifas, dispondo sobre o transporte individual de passageiros através de serviço de táxi e lotação, determinando os locais de estacionamento e as suas tarifas, a proporção entre o número de veículos e o número de habitantes do município e a vida útil do veículo.

Artigo 139, inciso I: “No estabelecimento de diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano, o município assegurará o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantia do bem-estar de seus habitantes, inclusive quanto a mobilidade e acessibilidade”.

Plano Diretor de Morungaba

A Lei nº 1.159, de 06 de novembro de 2006 “institui o Plano Diretor Estratégico da Estância Climática de Morungaba”.

O Artigo 2º diz que “O Plano Diretor, abrangendo a totalidade do território, é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano do Município e integra o processo de planejamento municipal, capaz de orientar as ações governamentais e privadas na gestão da cidade, devendo o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e o Orçamento Anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas”.

O Artigo 4º dispõe que “as funções sociais da cidade na Estância Climática de Morungaba correspondem ao direito à cidade para todos, compreende os direitos à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura e serviços públicos, ao transporte coletivo, à mobilidade urbana e acessibilidade, ao trabalho, à cultura e ao lazer”.

O Artigo 8º traz como um dos objetivos gerais da política urbana garantir a acessibilidade universal, entendida como o acesso de todos a qualquer ponto do território, por intermédio da

rede viária e do sistema de transporte público, bem como dar prioridade ao transporte coletivo público de passageiros. (Incisos IX e XXIV, respectivamente).

O Artigo 10 traz como uma das diretrizes a serem adotadas para a consecução dos objetivos gerais: melhorar a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais, no inciso XIV.

O Capítulo IV trata da Mobilidade Urbana. O artigo 24 dispõe sobre os objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana nos seus incisos e parágrafo único:

I. priorizar a acessibilidade, de pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, sobre o transporte motorizado;

II. priorizar o transporte coletivo sobre o individual;

III. reduzir a necessidade de deslocamento através da aproximação das atividades produtivas às áreas residenciais;

IV. melhorar a fluidez do trânsito;

VI. considerar as questões de logística empresarial no sistema de mobilidade urbana, garantindo a fluidez no transporte de cargas e mercadorias, visando o desenvolvimento econômico;

Parágrafo único: Entende-se por Sistema de Mobilidade Urbana a articulação do sistema viário, trânsito e educação de trânsito.

O artigo 26, no seu inciso XII, dispõe que o Poder Executivo adotará como uma das diretrizes no âmbito da educação garantir o transporte escolar da rede municipal de ensino.

O inciso II do Artigo 37 diz que o Poder Executivo promoverá a ordenação do parcelamento, uso e ocupação do solo de acordo com as seguintes diretrizes básicas: oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e outros serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.

A Seção IV trata do Sistema Viário e do Transporte Coletivo.

O artigo 47 traz, em seus incisos as 'diretrizes a serem observadas pelo Poder Executivo em relação ao sistema viário:

I. implementar estudos para o novo sistema viário, a ser regulamentado por decreto do executivo, observando as situações prioritárias dos incisos abaixo, criando alternativa para o tráfego pesado especialmente;

II. rever a hierarquia viária, considerando as novas ligações já instaladas;

III. implantar um sistema de controle de velocidade dos automóveis, sobretudo nas vias de tráfego mais rápido como lombadas eletrônicas e radares;

IV. promover a criação de um eixo viário turístico, restringindo o tráfego de caminhões;

Já o artigo 48 trata sobre as 'diretrizes a serem observadas pelo Poder Executivo em relação ao transporte coletivo:

I. rever os itinerários dos ônibus com o objetivo de garantir tanto a circulação centrípeta quanto a circulação entre bairros;

II. criar um itinerário circular, passando pelas avenidas que compõem o sistema de vias de ligação Regional de forma a facilitar a ligação perimetral.

No âmbito das Operações Urbanas Consorciadas, regulamentadas no Capítulo VII desta Lei, o artigo 69 traz como finalidades dessas Operações, entre outras, a ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo (inciso IV) e a melhoria e ampliação das infraestruturas e da rede viária estrutural (inciso VII).

O inciso VII do artigo 89 dispõe que o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) deverá contemplar os aspectos positivos e negativos do empreendimento sobre a qualidade de vida da população residente ou usuária da área em questão e seu entorno, devendo incluir, no que couber, a análise e proposição do sistema de circulação e transportes, incluindo, entre outros, tráfego gerado, acessibilidade, estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque.

Lei nº 1.433, de 13 de janeiro de 2012

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida no âmbito do Município da Estância Climática de Morungaba. O artigo 1º dispõe que esta lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. Os demais artigos que regulamentam essa Lei dispõem de todo regimento a ser adotado pelo Município acerca do tema estabelecido na Ementa.

1.5. Mobilidade Urbana e o Meio Ambiente

A mobilidade urbana e a qualidade do ambiente nas cidades estão diretamente relacionadas e, com isso, destacamos o papel do Plano de Mobilidade Urbana em Morungaba como instrumento de melhoria da qualidade do ambiente.

Entre as diversas inter-relações entre mobilidade e meio ambiente, cabe ressaltar a importância de atentar aos efeitos das mudanças climáticas. Dependendo de cada local, estas mudanças podem se traduzir por um aumento do nível de precipitação, aumento da temperatura média, formação de ondas de calor, aumento da intensidade dos ventos ou de dias de frio intenso, dentre outros. A evolução das condições climáticas pode prejudicar infraestruturas e diversos sistemas que permitem os deslocamentos de pessoas e cargas. Em casos de ocorrência de eventos climáticos extremos, como, por exemplo, grandes tempestades, as condições climáticas podem até mesmo chegar a impossibilitar a realização dos deslocamentos e paralisar o sistema de mobilidade local. A capacidade de adaptação às condições climáticas, que geram impactos

no sistema de mobilidade, exige planejamento de infraestrutura e de operação em locais onde as evoluções dos níveis médios dos eventos climáticos justificam tais investimentos. Também devem ser previstas redundâncias que permitem o funcionamento do sistema em casos extremos, tais como rotas alternativas em caso de enchente de algumas vias ou falha na estrutura de uma ponte, sistemas alternativos de fornecimento de energia ou de comunicação. A gestão da mobilidade urbana, centrada na melhoria da fluidez dos veículos, tem reforçado um comportamento vicioso de crescente demanda por mais espaço viário. Além disso, esse modelo de planejamento e gestão da mobilidade urbana (ou a sua falta) tem acarretado impactos socioambientais, podendo-se destacar o aumento nas emissões de gases de efeito estufa e da poluição atmosférica, sonora e visual, a degradação dos espaços de convivência urbana etc. Caso não haja mudanças nos sistemas de mobilidade urbana das cidades brasileiras, além do agravamento da crise já presente como congestionamentos, aumento das vítimas do trânsito, aumento no tempo de deslocamentos, elevação dos custos operacionais do transporte público e exclusão social, são de se esperar um crescimento acelerado das emissões de gases de efeito estufa do setor de transportes, bem como da poluição atmosférica.

Assim, sob a perspectiva ambiental, o desafio que se apresenta é a adoção de um conjunto de medidas que, ao mesmo tempo em que viabilizam o melhor desempenho ambiental do transporte público, também promovem a transferência modal do transporte individual motorizado para os modos não motorizados e coletivos. Isso requer uma nova concepção de políticas para o melhor deslocamento das pessoas.

Os impactos ambientais da Mobilidade Urbana no município de Morungaba envolvem o sistema viário e todas as consequências decorrentes do mesmo. O transporte de veículos de cargas, de produtos perigosos, caminhões, ônibus, carros de passeio, motocicletas contribuem para aumentar a poluição sonora, a poluição do ar e a poluição dos rios, com forte impacto sobre o ambiente natural, incluindo o homem.

O município de Morungaba pertence à Bacia Hidrográfica do Rio Piracicaba e a sub-bacia do Rio Jaguari. É cortado pela SP 360, que liga Itatiba ao município de Amparo, por onde transitam todos os tipos de veículos. Portanto um acidente com produtos perigosos pode causar a poluição das águas e comprometer o abastecimento público. Além da poluição das águas, os veículos são os causadores da poluição sonora e a poluição do ar, principalmente pela circulação intensificada nos finais de semana, pois o Município de Morungaba pertence ao circuito turístico. A poluição sonora pode causar diversos problemas à saúde das pessoas, mesmo na atualmente denominada “Estância Climática de Morungaba”

1.6. Investimentos em Mobilidade Urbana

Atualmente, as fontes de recursos para os programas de mobilidade urbana da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana são, basicamente, duas:

Recursos Onerosos: Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, por meio do Programa Pró-Transporte:

- **Recursos Não Onerosos:** Orçamento Geral da União – OGU, por meio do Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito, do Ministério das Cidades.

Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte

O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte utiliza recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, aprovado pela Resolução do Conselho Curador CCFGTS n. 567, de 25 de junho de 2008, e regulamentado pela Instrução Normativa n. 41, de 24 de outubro de 2012. O Programa é fundamental para investimentos, principalmente em transporte público, pois este passa por reconhecida crise em todo o País. Perda de demanda, nível tarifário elevado, dificuldades institucionais, baixa qualidade, queda da velocidade comercial devido aos congestionamentos e queda nas taxas de mobilidade urbana com redução real do número de viagens realizadas pela população das cidades são os principais fatores que interferem na eficiência do sistema e nos custos. É a principal fonte de recursos onerosos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC na área de mobilidade urbana. O objetivo do provimento de investimentos por meio do Programa é o incremento do conforto e da segurança nos terminais e pontos de parada, melhoria de acessibilidade dos usuários ao sistema, além de aumentar a velocidade comercial, promovendo, assim, acréscimo na eficiência com redução de custos. O público-alvo do Programa é constituído pelos estados, municípios e o Distrito Federal, órgãos públicos gestores e as respectivas concessionárias ou permissionárias do transporte público coletivo urbano, bem como as Sociedades de Propósitos Específicos.

Programa 2048 – Mobilidade Urbana e Trânsito

Apoia tanto a elaboração de projetos e de planos de mobilidade urbana quanto à implementação de intervenções viárias que priorizem e promovam os sistemas de transportes públicos coletivo de passageiros, de transportes e circulação não motorizada (passeios, passarelas, ciclofaixas, ciclovias, travessias, sinalização, entre outros), prevendo a integração entre as diversas modalidades de transportes e de circulação e a implantação do conceito de acessibilidade universal, para incluir na matriz da mobilidade urbana, o deslocamento de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida.

Podem pleitear os recursos, representante legal de Consórcio Público, o Chefe do Poder Executivo dos estados, do Distrito Federal e dos municípios ou seu representante legal. As propostas demandadas pelos proponentes estaduais deverão ter prévia anuência por parte dos municípios a serem beneficiados. Esse programa utiliza recursos do Orçamento Geral da União com contrapartida dos estados, Distrito Federal e municípios.

CARACTERIZAÇÃO GERAL DO MUNICÍPIO

2.1 Histórico do Município

Morungaba faz parte da Região Metropolitana de Campinas (RMC), e é um dos 15 municípios paulistas considerados Estâncias Climáticas pelo Estado de São Paulo por cumprirem determinados pré-requisitos definidos por Lei Estadual. Assentada nas colinas suaves de um vale ao pé da Serra das Cabras, o município é um convite a tranquilidade. Fundada em meados do século XIX com o nome de Conceição de Barra Mansa. Em 1891 Morungaba foi oficialmente elevada a distrito de paz do município de Itatiba, ainda com o nome de Barra mansa. Em 25 de julho de 1964 Morungaba foi decretada como município, recebendo finalmente sua autonomia

político-administrativa. Além de proporcionar qualidade de vida a seus habitantes, Morungaba oferece a seus visitantes as mais variadas opções de lazer que vão desde passeios moto ciclísticos a degustação da culinária artesanal. Com paisagens deslumbrantes e muito ar puro.

2.2. Território e população

Os dados apresentados na Tabela 1 abaixo, comparados ao do Estado de São Paulo são ferramentas de detecção de demanda para o planejamento urbano do município de Morungaba.

Tabela 1 - Dados de Território e População de Morungaba e do Estado de São Paulo (Fonte: Fundação SEADE).

TERRITÓRIO E POPULAÇÃO (ANO: 2016)		
	MORUNGABA	ESTADO
População	12.674	43.359.005
Área (km ²)	146,75	248.222,36
Densidade Demográfica (Habitantes/km ²)	86,36	174,68
Taxa Geométrica de Crescimento Anual da População - 2010/2016 (Em % a.a.)	1,27	0,85
Grau de Urbanização (Em %)	88,46	96,32
Índice de Envelhecimento (Em %)	67,20	69,78
População com Menos de 15 Anos (Em %)	19,84	19,48
População com 60 Anos e Mais (Em %)	13,33	13,60
Razão de Sexos	99,75	94,80

A cidade de Morungaba localiza-se a uma latitude 22°52'49" sul e a uma longitude 46°47'32" oeste, estando a uma altitude de 763 metros, na porção leste do Estado de São Paulo limitando-se com os municípios de Amparo, Bragança Paulista, Campinas, Tuiuti, Itatiba e Pedreira. Apresenta topografia levemente acidentada, partindo de um nível mais plano na região central e maiores aclives nas partes que se desenvolvem na periferia deste. Possui extensa área rural que se estende no sentido leste e oeste a partir da faixa central da cidade, sendo a área urbanizada bem menor e concentrada na região da rodovia que atravessa o município no eixo sul/norte.

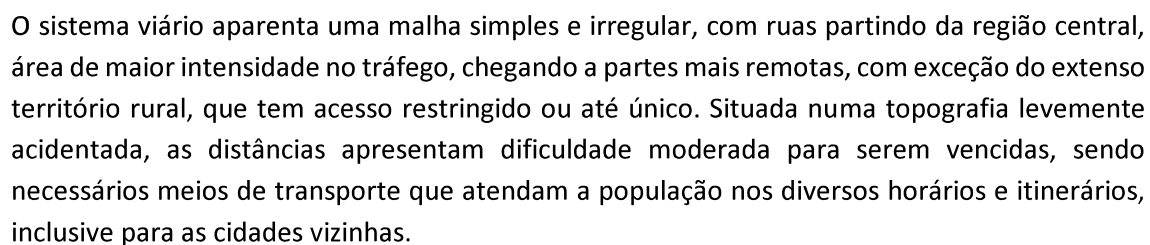
O Município de Morungaba distancia-se cerca de 100 km da capital do Estado de São Paulo. O acesso entre o município e a Capital do estado pode ser feito através da Rodovia Constâncio Cintra e pela Rodovia Dom Pedro I.

No censo de 2010 o IBGE registrou a distribuição dos habitantes em uma população urbana correspondentes a 85,4% e rural de 14,6%.

2.3.Distribuição urbanística do Município

A área central constitui zona comercial, com comércio de pequeno, médio e grande porte; e zona residencial, com gabarito baixo, intercalado, próximo à área do corredor turístico, que engloba a região da Rodovia das Estâncias. Por ser turístico, esse corredor apresenta considerável movimentação nos fins de semana, com fluxo grande de veículos, especialmente motocicletas e carros. Há uma grande área de interesse paisagístico em torno do Ribeirão dos Mansos, que atravessa a cidade no sentido da Rodovia e segue paralelamente ao corredor turístico, pouco arborizada e carente na paisagem urbanística em toda sua extensão.

A partir da região central, outras zonas residenciais se dissipam pelo território, sem gabaritos muito elevados ou aglomerados de casas, bem como zonas de interesse social, comerciais, para atendimento do público local e industrial. Nos arrabaldes dessas áreas, existe um zoneamento de expansão urbana substancial, prevendo futuras intervenções com novos loteamentos, que deve ser considerado em conjunto para atendimento na questão de mobilidade e acessibilidade no futuro, evitando maiores alterações desnecessárias no pós-ocupação. A seguir o mapa de zoneamento urbano do município, apresentado no plano diretor do município.



JUSTIFICATIVA

A elaboração do Plano de Mobilidade Urbana em Morungaba proporcionará maiores possibilidades e melhores alternativas de deslocamento da população em toda a extensão territorial, em condições apropriadas e acessíveis, de modo que atenda suas necessidades e promova a igualdade, gerando um impacto positivo direto no cotidiano dos moradores. A promoção de alterações para garantir a facilidade em se mover dentro do âmbito municipal também contribuirá para um desenvolvimento equilibrado e organizado da cidade de Morungaba.

Esse planejamento está direcionado a atender, prioritariamente, as necessidades das pessoas com foco em modos alternativos e coletivos de transporte. Esta abordagem busca promover uma visão de cidade integrada a partir de diferentes olhares que envolvem políticas setoriais e aspectos ambientais, sociais e econômicos. A mobilidade urbana deve priorizar a melhoria da qualidade de vida, a inclusão social, bem como facilitar o acesso às oportunidades da cidade, abrangendo a infraestrutura da circulação motorizada e não motorizada.

De acordo com a legislação, o Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado ao Plano Diretor, incorporando os novos princípios de uma mobilidade mais sustentável.

OBJETIVO

O objetivo da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Morungaba é definir e planejar um conjunto de ações que permitam ao município tratar a mobilidade urbana de modo integrado aos instrumentos de planejamento existentes, bem como articular as ações propostas com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Os produtos gerados destinam-se aos técnicos e gestores do planejamento urbano e de transportes, e visa, além de esclarecer o tema, contribuir para que o poder público local aprimore sua capacidade de gestão dentro dos limites de sua competência.

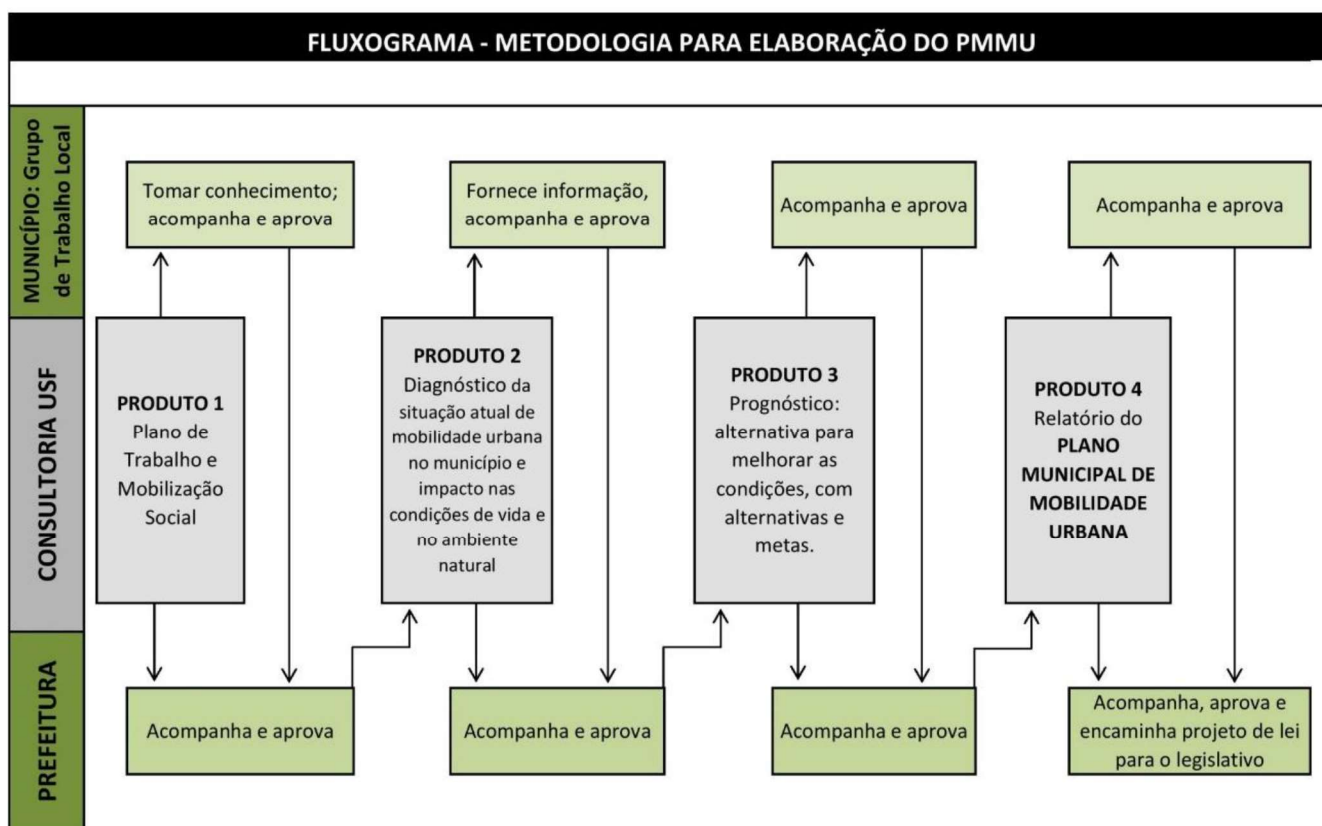
Neste sentido, o Plano deverá estabelecer diretrizes para a mobilidade urbana, além de possibilitar a captação de recursos junto ao governo estadual e federal.

METODOLOGIA

A metodologia utilizada na elaboração deste documento configura o desenvolvimento em etapas dos processos de planejamento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, de maneira a atingir os objetivos finais e especificações determinadas pelo Termo Aditivo empregado que norteia este trabalho (lista de anexos), através da organização de quatro produtos apresentados no formato de um fluxograma que explicita as funções participativas de cada um dos grupos envolvidos.

Para cada item exposto no fluxograma é descrito a seguir, suas respectivas definições no processo de elaboração do documento final, em conjunto a definição de suas atividades.

A seguir, o fluxograma:



5.1. Plano de Trabalho e Mobilização Social (Produto 1)

Plano de trabalho

O Plano de Trabalho consiste na descrição das diretrizes que foram seguidas por todos os meios envolvidos no desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, contendo as definições táticas e teóricas que fundamentaram cada etapa a ser desenvolvida durante a elaboração do Plano. Estas foram definidas pela equipe gestora da Prefeitura Municipal da Estância Climática de Morungaba, em conjunto com os docentes dos cursos de Engenharia Civil, campus Bragança Paulista e Itatiba - SP, Engenharia Ambiental e Sanitária de Campinas- SP e Arquitetura e Urbanismo de Itatiba- SP, da Universidade São Francisco. Foram seguidos definições e prazos, conforme relacionados a seguir:

- a) Fez parte do desenvolvimento desde documento a participação dos órgãos públicos responsáveis, ao corpo técnico da Prefeitura e da Universidade São Francisco e do Grupo de Trabalho formado por moradores do município;
- b) Os produtos, objeto do presente trabalho, representando as fases descritas no fluxograma apresentado, foram elaborados pelos estagiários e docentes da Universidade São Francisco e estagiários e representantes da Prefeitura Municipal e tiveram prazos definidos para entrega, avaliação e revisão do material;
- c) Todos os produtos do Plano de Mobilidade Urbana, assim como os dados levantados no decorrer da elaboração do trabalho, ficaram disponíveis para consulta pública e foram apresentados ao grupo de trabalho local para avaliação e aprovação;
- d) O desenvolvimento do trabalho seguiu as etapas previstas inicialmente, de acordo com o cronograma estipulado pela prefeitura;
- e) Findo o trabalho e com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana completo, realizou-se uma audiência pública para apresentação e divulgação dos resultados para os munícipes e outros interessados no conhecimento das propostas e instrumentos de intervenção urbana presentes no documento.

Mobilização Social

A mobilização social foi realizada com o propósito de sensibilizar a comunidade local quanto a importância do Plano Municipal de Mobilidade Urbana e o processo participativo na elaboração deste documento, que configura a gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. De acordo com esta definição, a mobilização social atingiu:

- a) Garantia de acesso universal aos dados apresentados no desenvolvimento das etapas previstas para este trabalho, através da formatação de mecanismos de divulgação e comunicação, visando a disseminação das informações inerentes ao diagnóstico do levantamento urbano realizado; dos estudos preliminares intrínsecos aos dados coletados; da avaliação dos serviços prestados e do processo de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- b) Estabeleceu canais, para recepção de críticas e sugestões, garantindo-se a avaliação e resposta a todas as propostas apresentadas;

- c) Constituição de Grupos de Trabalho com os munícipes para o desenvolvimento de temas específicos inerentes ao Plano, quando houve indicativos da necessidade de atuação articulada entre os órgãos e instituições responsáveis pela elaboração do documento e a participação efetiva da população;
- d) Desenvolvimento e divulgação de eventos abertos à comunidade local e a outros interessados no acompanhamento do processo, como apresentações, debates, e audiências públicas para discussão e participação popular na formulação do Plano;
- e) Forma de acompanhamento e participação no processo de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em conjunto com o grupo técnico da Prefeitura Municipal e da população.

5.2. Diagnóstico (Produto 2)

Esse produto foi elaborado com o objetivo de diagnosticar a situação atual de mobilidade urbana no município de Morungaba e os impactos nas condições de vida e no ambiente natural da população local. Para isso foi realizado um levantamento da situação de mobilidade dos moradores do município.

O levantamento foi obtido, através da aplicação de um questionário, elaborado pela equipe técnica da Universidade São Francisco, em conjunto com os técnicos da Prefeitura Municipal de Morungaba.

Os questionários foram aplicados em todos os bairros da cidade. Foi realizado um levantamento por setorização e em seguida definido o tamanho da amostra a ser trabalhada.

A metodologia utilizada para definição do tamanho da amostra foi obtida no site: <https://pt.surveymonkey.com/mp/sample-size/>.

Levantamento de dados para aplicação dos questionários

Bairro	Nº Residências	Comércio	Serviços	Indústria	Posto de saúde	Hospital	Escola
Centro	299	198	246	0	1	0	
Clube de Campo	160	5	19	0	0	0	
Vila Nova	167	21	41	0	0	1	1
Santo Antônio	345	29	83	0	0	0	
Vila Mariana	218	10	41	1	0	0	
São Benedito	520	83	91	3	1	0	1
Brumado	420	14	59	0	1	0	
Cecap	56	2	12	1	0	0	
Cruzeiro	30	2	5	0	0	0	
Cachoeirinha	165	3	26	0	1	0	1
Parque Ecológico	44	1	0	1	0	0	

Número de questionários aplicados

Setor	Número de questionário aplicado
Centro	60
Clube de Campo	18
Vila Nova	52
Santo Antônio	38
Vila Mariana	29
São Benedito	111
Brumado	47
Cecap	16
Cruzeiro	03
Cachoeirinha	44
Parque Ecológico	14
Total	432

De acordo com a metodologia, a população aproximada e o número de questionários aplicados, o nível de confiança obtido foi de 95% e a margem de erro de 5%, como mostra a tabela abaixo utilizada:

População	Margem de erro			Nível de confiança		
	10%	5%	1%	90%	95%	99%
100	50	80	99	74	80	88
500	81	218	476	176	218	286
1.000	88	278	906	215	278	400
10.000	96	370	4.900	264	370	623
100.000	96	383	8.763	270	383	660
1.000.000+	97	384	9.513	271	384	664

Após definida a amostragem, as aplicações dos questionários foram realizadas um a um, permitindo diagnosticar todos os bairros do município, a situação da infraestrutura urbana, dos meios de transporte mais utilizados e os desejados. Para tanto, o questionário abrangeu:

- Avaliação Socioeconômica: compreender o perfil dos habitantes para traçar paralelos entre faixa etária, gênero, ocupação social, renda, relação com o espaço urbano e com a ocupação da cidade, densidade dos bairros, acesso ao transporte coletivo e ao território da cidade. Pretende-se, desta forma, obter um perfil geral das características do município e dos munícipes que, aliados ao levantamento das características físicas da cidade, como clima, hidrografia, topografia; e suas áreas de interesse social e econômico, como a localização do bairro a infraestrutura de atendimento aos

moradores desta área, permitirão entender as necessidades, expectativas e projeções dos moradores.

- b) Avaliação da Mobilidade: compreender o fluxo individual dos moradores, de forma a agrupar estes dados para obter um panorama geral da mobilidade urbana atual. Para tanto, buscou-se compreender o número e o motivo das viagens realizadas, se são motorizadas ou não motorizadas, coletivas ou individuais, se são relacionadas a trabalho, educação ou lazer e a opinião individual de cada morador acerca da qualidade do transporte público, da acessibilidade urbana nos passeios e edifícios públicos e privados e da conexão rodoviária entre o município e outras cidades periféricas, sendo possível caracterizar os meios de transporte comumente utilizados, identificando no processo a população que é ou não atendida pelo transporte coletivo e a qualidade desses serviços prestados;
- c) Informações complementares relativas ao atendimento do transporte coletivo (se este supre a necessidade da população, se os horários são flexíveis e facilitam a mobilidade, se os veículos estão em boas condições de uso e se atendem as normas de acessibilidade, de acordo com a resolução da ANTT nº 4323/14); à acessibilidade dos edifícios públicos e privados; à acessibilidade dos passeios públicos; à segurança no deslocamento e na eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Para o desenvolvimento desta etapa foi necessário que o grupo técnico da Universidade São Francisco saísse a campo, para entregar estes questionários em edifícios públicos e nos bairros residenciais, onde foi possível realizar a pesquisa diretamente com a população, sem a necessidade de organizar eventos para cumprimento desta etapa. Foram elementos essenciais desta fase:

- a) Organização das rotas de pesquisa, com definição dos prédios públicos e bairros residenciais onde foram aplicados os questionários;
- b) Planejamento organizacional quanto ao dia, horário e meio de acesso a estes locais, visto que alguns localizam-se em zonas afastadas do centro urbano;
- c) Organização dos grupos no local e aplicação do questionário à população, podendo este ser recebido pelo grupo na mesma hora, quando aplicado em residências ou diretamente com o entrevistado, ou ser recolhido em data posterior, quando da necessidade de o fazê-lo.

Dados os resultados da pesquisa de campo, foi necessário realizar uma análise quantitativa com as informações coletadas, visando compreender como esses números se agrupam e formam bases de conhecimento acerca da mobilidade urbana do município. Para esta fase foi necessária a organização das informações coletadas *in loco*, com as quais foi possível desenvolver material base para a elaboração das propostas e instrumentos de intervenção urbana do Plano. Foram elementos essenciais desta fase:

- a) Coleta de todo o material utilizado no levantamento de dados com posterior organização dessas informações, estruturada em uma análise quantitativa;
- b) Utilização do programa estatístico IBM SPSS Statistic, realizado por docentes da Universidade São Francisco;

- c) Obtenção de resultados numéricos que permitiram a construção de tabelas, gráficos e esquemas visuais que serviram como material base para a proposta;
- d) Elaboração de um documento parcial para apresentação até o prazo estipulado no cronograma, onde foram destacadas as percepções obtidas pelo grupo técnico no processo de pesquisa em campo e pela análise das informações coletadas.

Este diagnóstico contempla as conclusões obtidas com o levantamento e análise dos dados, assim como uma reflexão sobre os impactos que a configuração atual de mobilidade urbana tem sobre a população da cidade e o meio ambiente para que seja possível compreender quais são as mudanças inerentes ao pleno desenvolvimento do Plano e da cidade. O mapeamento dessas problemáticas define quais planos de ação devem ser priorizados e quais atitudes são necessárias para que a cidade contemple a Lei nº 12.587/12 dentro do perfil pertinente a identidade do município.

5.3. Prognóstico (Produto 3)

Preveem alternativas para melhorar as condições, com objetivos e metas.

O Prognóstico foi elaborado a partir das principais demandas da sociedade, pois a partir da elaboração do diagnóstico técnico e da mobilização social, foi possível contemplar as soluções dos problemas identificados e trabalhá-los no Plano, de modo a suprir tal demanda, objetivando elevar o nível da qualidade de vida dos habitantes do município.

Para a elaboração do prognóstico e das alternativas foram desenvolvidos os seguintes itens:

- a) Projeção populacional com base em dados censitários do IBGE, assim como na possibilidade de migração de indivíduos, dada a melhoria da qualidade de vida urbana;
- b) Projeção de novas demandas, a partir dos dados levantados no diagnóstico, através de uma análise relacionada as transições de mobilidade dos habitantes do município de acordo com os novos cenários que podem surgir ao longo de tempo, de maneira que o Plano consiga atender as novas problemáticas sem alteração da estrutura principal posterior a sua publicação;
- c) Análise da situação econômico-financeira do Município, de maneira a projetar as necessidades dentro das possibilidades de atendimento atual, visando a possível reformulação das políticas econômicas e orçamentárias da cidade no futuro, assim como fontes de subvenção, financiamento e outras, explorando a disponibilidade deste como subsídio do desenvolvimento do Plano. Para esta etapa, será necessário estudar os recursos orçamentários do Município, de maneira a viabilizar a adequada prestação e manutenção dos serviços;
- d) Projeção dos serviços necessários ao atendimento da população, de ações imediatas a ações constantes do plano que, com prévio estudo de desenvolvimento urbano presente no escopo do documento, permitirá o sucesso da aplicação;
- e) As ações foram elaboradas de forma a serem quantificáveis e a orientar a definição de metas, a serem estabelecidas em curto, médio e longo prazo; a seleção de estratégias e a proposição de ações e programas públicos que visem o pleno atendimento das

- questões inerentes a vivência da população frente as novas dinâmicas aplicadas pelo Plano no ambiente urbano;
- f) Análise dos serviços prestados a curto, médio e longo prazos, de forma a estabelecer parâmetros que demonstrem o atendimento das necessidades dos moradores, assim como as deficiências do Plano, que deverão ser revistas na próxima edição;
 - g) Estudo e análise de transportes alternativos e maneiras de implantá-los na cidade.

5.4. Produto Final (Produto 4)

Compreenderá a síntese dos produtos 1 a 3, elaborado num único volume.

O debate final de aprovação do Plano, exigência da legislação vigente, foi a etapa final de elaboração do mesmo. A reunião com o grupo de trabalho local, para discussão e aprovação do Plano, foi para dar a opinar e a devida avaliação do processo e conclusão do Plano, como forma de contribuição na elaboração de um documento que defende os direitos dos cidadãos.

Portanto, o documento foi redigido com conteúdo acessível, síntese bem elaborada do conteúdo estudado, com linguagem que traduza os termos técnicos em uma leitura compreensível para todos os interessados. Esta síntese é o documento que está disponível para consulta, sendo possível a publicação caso haja a necessidade.

CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DO MUNICÍPIO

De acordo com o art. 3º da Lei nº. 12.587/2012, o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município.

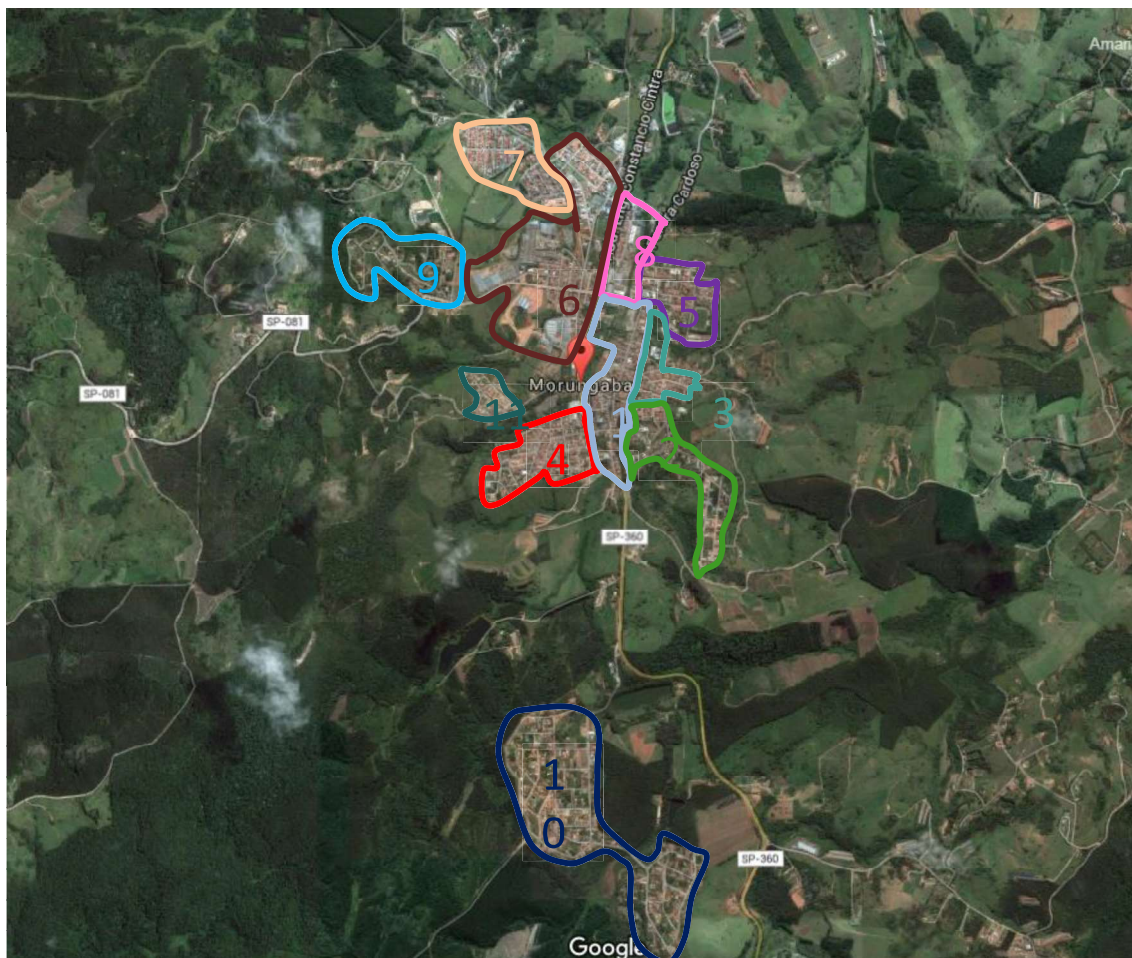
Os resultados obtidos nessa etapa são produtos de pesquisa de coleta de dados de fontes primárias realizadas em campo, através da aplicação de questionários e visitas *in loco*. As traduções desses resultados foram feitas seguindo os princípios, objetivos e diretrizes estabelecidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana- PNMU. Nessa etapa foi possível identificar os principais problemas enfrentados pelas pessoas para acessar as oportunidades que a cidade oferece e as suas causas. Serão seguidas as diretrizes estabelecidas na PNMU: Infraestrutura do sistema de mobilidade urbana, circulação viária e serviços de transporte público coletivo.

Esse diagnóstico tem também a função de levantar e sistematizar um conjunto de dados e informações, por meio dos quais se torna possível, ao gestor público, não só obter uma fotografia da situação atual das condições de deslocamento na cidade, como entender seus vetores econômicos, políticos, técnicos e culturais, e, a partir daí, possibilitar uma nova estrutura sobre mobilidade e desenvolvimento urbano, bem como o delineamento de alternativas para a política local de mobilidade.

6.1. Avaliação dos dados

6.1.1- Caracterização dos bairros do Município

Foram consideradas todas as residências, comércios e prestadores de serviços cadastrados na prefeitura Municipal.



- 1 - Centro** : 99 residências
- 2 - Clube de Campo**: 160 residências
- 3 - Vila Nova**: 167 residências
- 4 - Santo Antônio**: 345 residências
- 5 - Vila Mariana /Vila Ana**: 218 residências
- 6 - São Benedito**: 520 residências
- 7 – Brumado**: 420 residências
- 8 – Cecap**: 56 residências

9 - Jardim Repouso: 30 residências

10 – Cachoeirinha: 165 residências

11 - Parque Ecológico: 44 residências

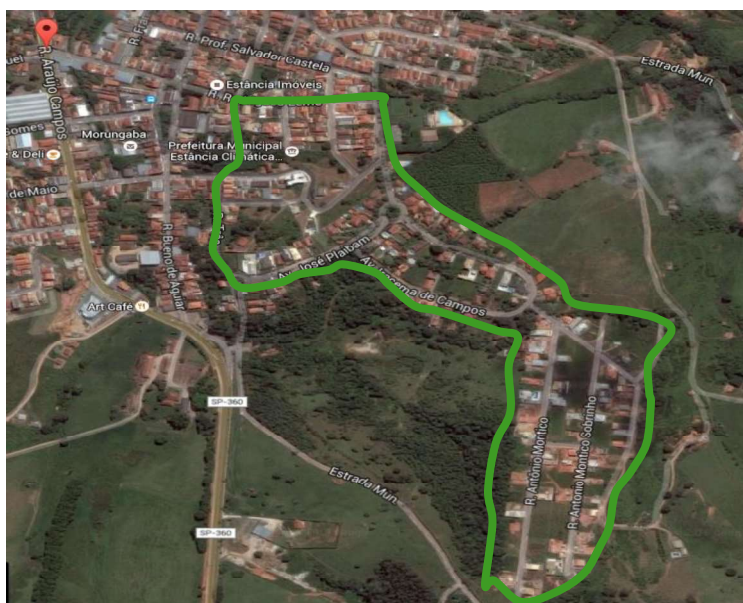
1 Centro



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja	X	
Escola	X	
Indústria		X
Praça	x	
Supermercado	x	
Farmácia	x	
Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde	x	
Creche		X
Padaria	x	

Centro Cultural	x	
Clube de Campo	x	
Hospital		
Parque ecológico		X
Rodoviária	x	
Casa da Lavoura	x	
Mercado Municipal	x	
Prefeitura Municipal	x	
Câmara Municipal	x	
APAE	x	
Ponto de Táxi	x	
UBS		X

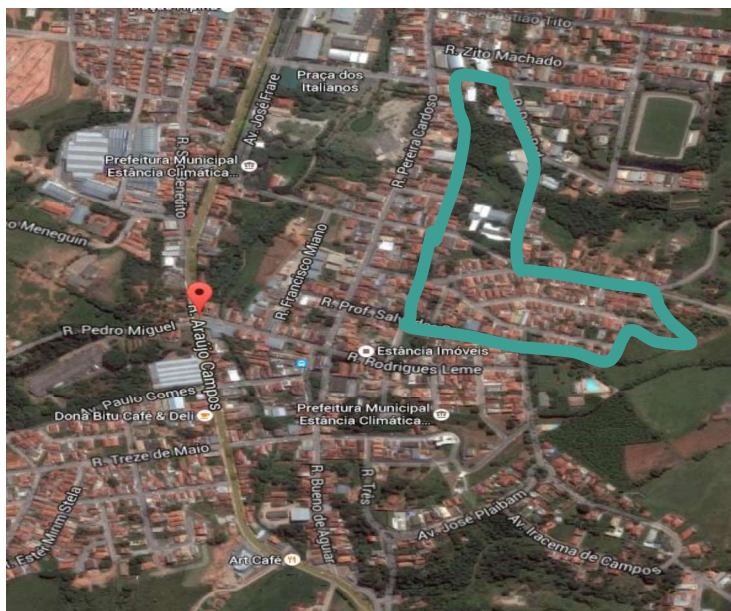
2 – Clube de Campo



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja		X
Escola		X
Industria		X
Praça	X	
Supermercado		X
Farmácia		X

Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde		X
Creche		X
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo		X
Hospital		X
Parque ecológico		X
Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X
Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS		X

3- Vila Nova



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X

Igreja	X	
Escola	X	
Industria		X
Praça		X
Supermercado		X
Farmácia		X
Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde		X
Creche		X
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo		X
Hospital	X	
Parque ecológico		X
Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X
Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS		X

4 – Santo Antônio



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja	X	
Escola	X	
Industria		X
Praça		X
Supermercado	X	
Farmácia		X
Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde		X
Creche	X	
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo		X
Hospital		X
Parque ecológico		X

Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X
Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS		X

5- Vila Mariana/Vila Ana



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja		X
Escola	X	
Industria		X
Praça		X
Supermercado		X
Farmácia		X
Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde		X

6– São Benedito

33

Farmácia	X	
Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde		X
Creche		X
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo		X
Hospital		X
Parque ecológico		X
Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X
Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS		X

7 – Brumado



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja		x
Escola	X	
Industria		X
Praça	X	
Supermercado	X	
Farmácia		X
Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde	X	
Creche	X	
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo	X	
Hospital		X
Parque ecológico		X
Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X
Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS	X	

8 – Cecap



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja		X
Escola		X
Industria		X
Praça	X	
Supermercado		X
Farmácia		X
Sabesp	X	
CEM	X	
Ginásio/Bocha	X	
Posto de saúde		X
Creche		X
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo		X
Hospital		X
Parque ecológico		X
Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X

Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS		X

9 – Jardim Repouso



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja		x
Escola		x
Industria		X
Praça		X
Supermercado		X
Farmácia		X
Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde		X
Creche		X
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo		X

Hospital		X
Parque ecológico		X
Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X
Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS		X

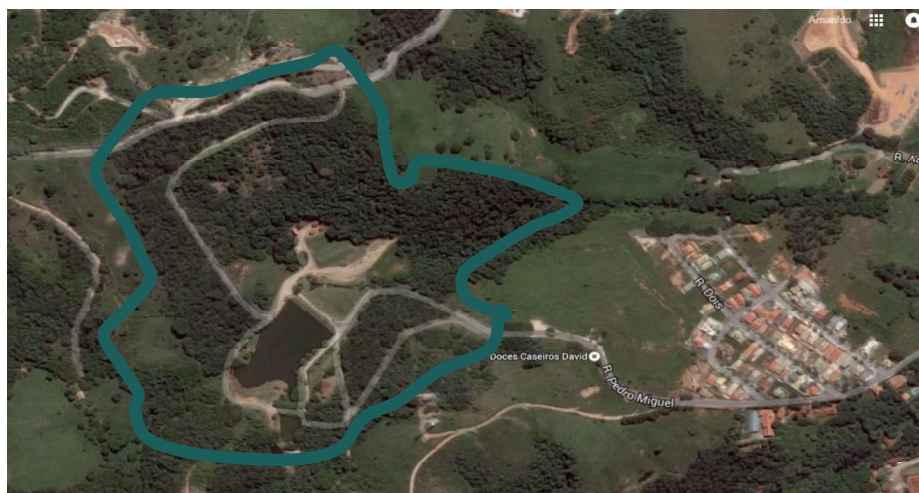
10 – Parque das Estâncias



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja	X	
Escola	X	
Industria		X
Praça		X
Supermercado	X	
Farmácia		X
Sabesp		X

CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde	X	
Creche		X
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo		X
Hospital		X
Parque ecológico		X
Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X
Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS		X

11 – Parque Ecológico



EQUIPAMENTOS	SIM	NÃO
Cemitério		X
Velório Municipal		X
Igreja		X
Escola		X
Industria	X	

Praça		X
Supermercado		X
Farmácia		X
Sabesp		X
CEM		X
Ginásio/Bocha		X
Posto de saúde		X
Creche		X
Padaria		X
Centro Cultural		X
Clube de Campo		X
Hospital		X
Parque ecológico	X	
Rodoviária		X
Casa da Lavoura		X
Mercado Municipal		X
Prefeitura Municipal		X
Câmara Municipal		X
APAE		X
Ponto de Táxi		X
UBS		X

6.1.2. Informações da população e território: esses indicadores são fatores condicionantes da mobilidade urbana, que condicionam os padrões de deslocamento da população, e dados dos sistemas de transportes.

O levantamento dessas informações, apresentadas abaixo, permite entender melhor as características que impactam no perfil de mobilidade da população do município de Morungaba, subsidiar a análise de seus deslocamentos e identificar ações pertinentes para a melhoria do sistema de mobilidade urbana local.

Tabela 2 - Dados de evolução populacional de Morungaba (Fonte: IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem Populacional 1996, Censo Demográfico 2000, Contagem Populacional 2007 e Censo Demográfico 2010).

Evolução Populacional	
Ano	Morungaba
1981	8.210
1996	9.597
2000	9.911
2007	12.007
2010	11.769
2016	12.674

Tabela 3- Dados de território e de população de Morungaba (Fonte: IBGE: 2016).

Território e População		
Taxa Geométrica de Crescimento Anual da População (Em % a.a.)	2010/2016	1,27
Grau de Urbanização (Em %)		88,46
Índice de Envelhecimento (Em %)		67,20
População com Menos de 15 Anos (Em %)		19,84
População com 60 Anos e Mais (Em %)		13,33

Tabela 4- Dados da pirâmide etária de Morungaba (Fonte: IBGE: Censo Demográfico 2010).

Pirâmide Etária	
Idade	Morungaba

	Homens	Mulheres
0 a 4 anos	380	392
5 a 9 anos	428	409
10 a 14 anos	499	497
15 a 19 anos	497	491
20 a 24 anos	541	505
25 a 29 anos	549	510
30 a 34 anos	528	527
35 a 39 anos	413	484
40 a 44 anos	424	398
45 a 49 anos	365	375
50 a 54 anos	317	315
55 a 59 anos	277	267
60 a 64 anos	240	233
65 a 69 anos	179	175
70 a 74 anos	111	115
75 a 79 anos	78	75
80 a 84 anos	43	53
85 a 89 anos	18	41
90 a 99 anos	8	11
Mais de 100 anos	0	1

6.1.3. Inventários físicos: os inventários físicos referem-se aos levantamentos das condições da infraestrutura urbana destinada à circulação, incluindo o sistema viário e as suas benfeitorias, os sistemas de tráfego de veículos e outros aspectos.

- a) **Sistema de circulação para pedestres:** características dos passeios, incluindo informações como largura, materiais empregados, declividades, rampas, estado de

conservação, entre outros; condições de acessibilidade dos passeios, considerando seu grau de dificuldade de uso por pessoas com necessidades especiais.

Foi diagnosticado no município de Morungaba, quanto à circulação de pedestres, que as maiores dificuldades, apontadas pelos entrevistados, foram à má qualidade das calçadas, seguida de má sinalização.

Quanto à acessibilidade, os principais problemas encontrados foram à qualidade das calçadas e rampas acessíveis, que não permitem a circulação nesses espaços urbanos. Essas dificuldades foram apontadas para todos os bairros.

Em levantamento realizado *in loco* no município, foi verificada que além dos problemas apontados pelos moradores, outra situação comum que foi detectada em todos os bairros, dificultando e muitas vezes até impedindo a circulação de pedestres é a arborização urbana, ou melhor, a falta de planejamento e manutenção das espécies arbóreas em calçadas. Além da ocupação excessiva de espaço em calçadas já estreitas, muitas espécies são inadequadas para o local, causando a rachadura e exposição de raízes, prejudicando ainda mais a acessibilidade. Contrastando a esse fato, algumas ruas não possuem arborização, tornando extremamente desconfortável a caminhada nesses trajetos, contribuindo para a exposição excessiva ao sol e ao calor, fato este, que favorece o uso de transporte motorizado.

Abaixo são mostrados os gráficos e fotos tiradas em diferentes bairros do município.

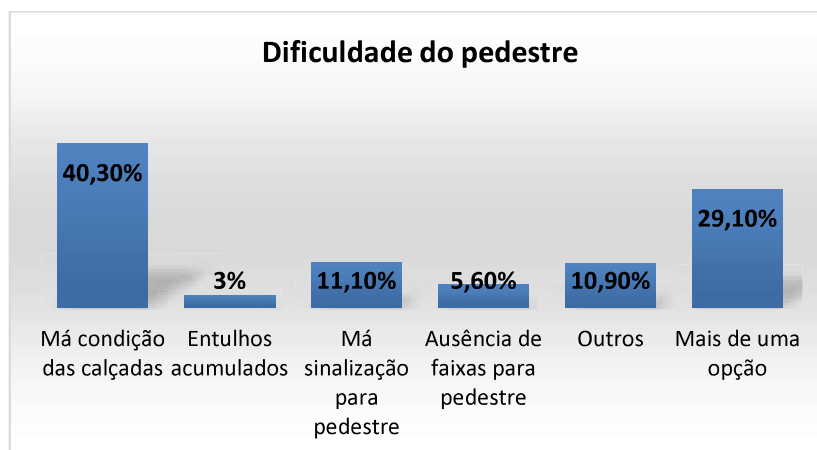


Gráfico 1: Dificuldades encontradas pelos pedestres entrevistados. Dados obtidos das análises estatísticas.

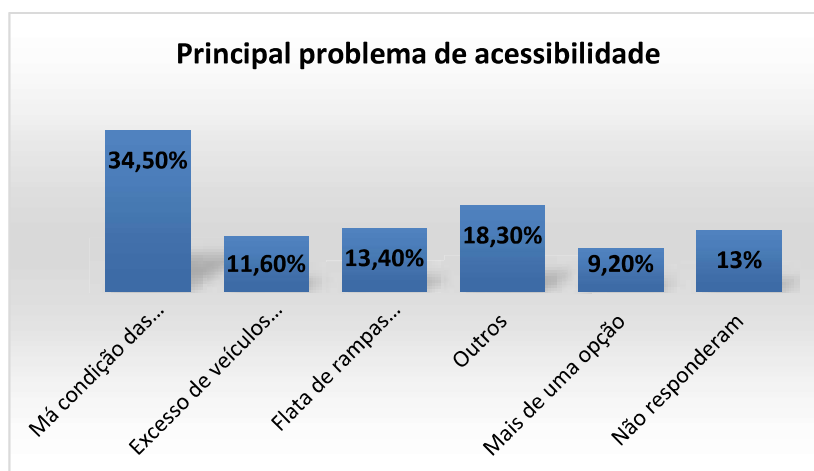
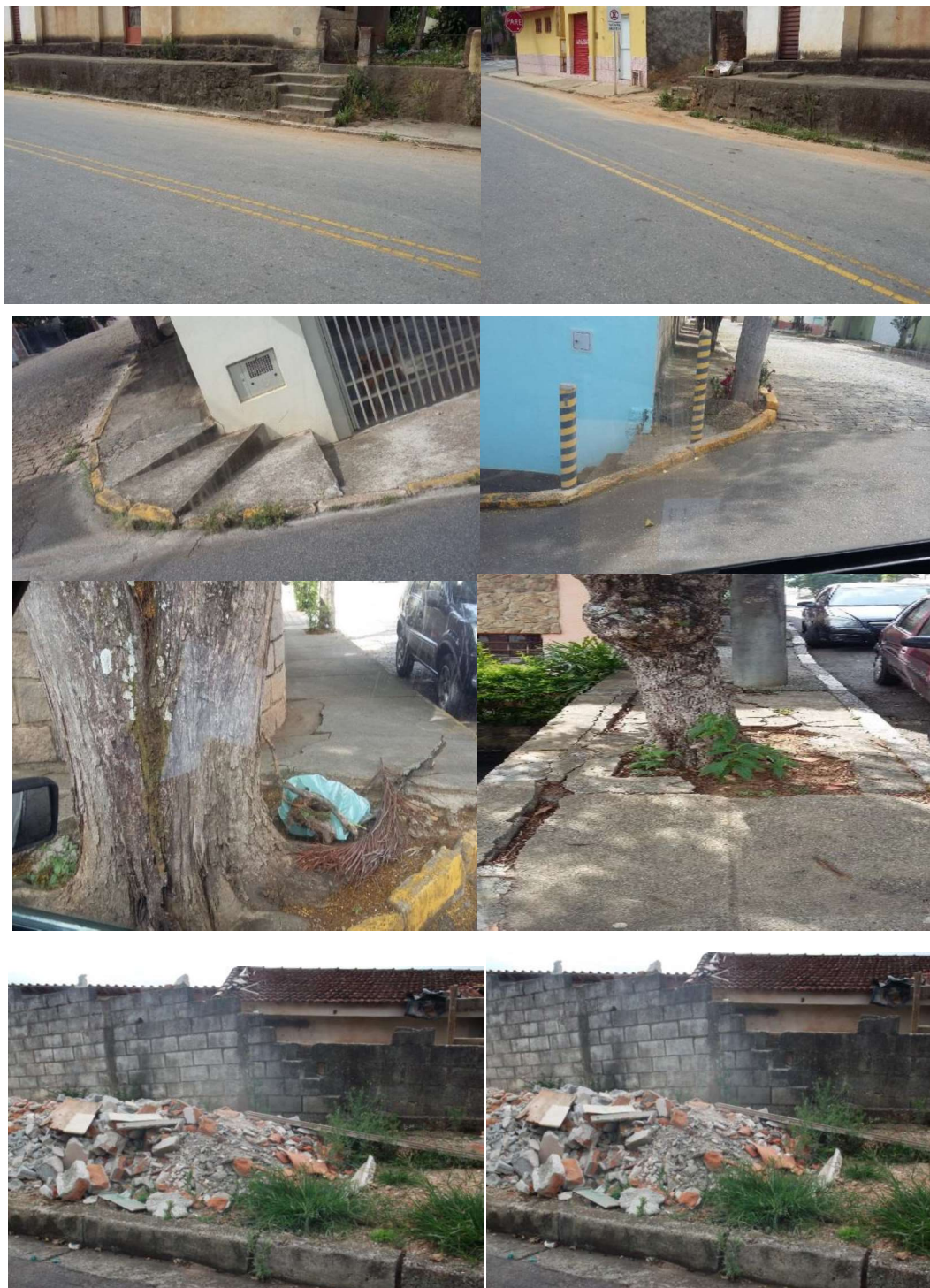


Gráfico 2: Principais problemas apontadas para acessibilidade. Dados obtidos das análises estatísticas.

Todas as fotos apresentadas abaixo foram tiradas no levantamento realizado *in loco* em diferentes bairros do município, os quais não serão identificados.







Um ponto crítico abordado pelos pedestres quanto ao sistema de circulação foi a Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra (SP 360), que corta toda a extensão da cidade. Abaixo pelas fotos aéreas é possível observar sua extensão ao longo da cidade de Morungaba.



Imagem 1: foto aérea da cidade de Morungaba, mostrando a Rodovia Eng. Constâncio Cintra (SP 360). Fonte: Google Earth.



Imagem 2: foto tirada *in loco*, mostrando a Rodovia Eng. Constâncio Cintra (SP 360), no perímetro urbano.

A rodovia Eng. Constâncio Cintra, também chamada de Rua Araújo Campos, no perímetro urbano, atravessa a cidade no sentido norte-sul, dividindo a cidade.

Percebem-se, nas ligações entre bairros, barreiras que recortam a malha viária, que devem ser consideradas no Plano de Mobilidade Urbana.

A primeira barreira é a Rodovia Eng. Constâncio Cintra (SP 360). A ligação entre os bairros da região leste para oeste da cidade é feita necessariamente atravessando a rodovia que corta a cidade. Do lado leste estão os bairros: Vila Mariana, Vila Ana, Vila Nova, Clube de Campo, Centro, Jardim Flaibam e Cecap e do lado oeste os bairros: Santo Antônio, São Benedito, Brumado, Parque das Estâncias e Jardim do Parque.

O maior problema enfrentado pelos pedestres, quando se refere a Rua Araújo Campos, é o trânsito intenso nesse local. Os problemas enfrentados são durante a semana e também nos finais de semana. Através de levantamento *in loco*, observamos que aos finais de semana o trânsito é intenso, porém, existem horários de pico, que é no período da manhã e ao final da tarde, por volta das 16:00 horas, enquanto que durante a semana o trânsito é constante e intenso em qualquer horário, com a passagem de caminhões de carga, e conversões de carros para os bairros tornando o trânsito mais lento. Foram constatadas nessa rodovia, no perímetro urbano, 08 faixas elevadas de travessia de pedestres e também semáforos, porém esses se encontram desativados. Essa rodovia também está perpendicularmente a uma escola municipal, onde há travessia de crianças, tornando perigoso esse trecho. Abaixo são mostrados o gráfico e fotos tiradas *in loco*.

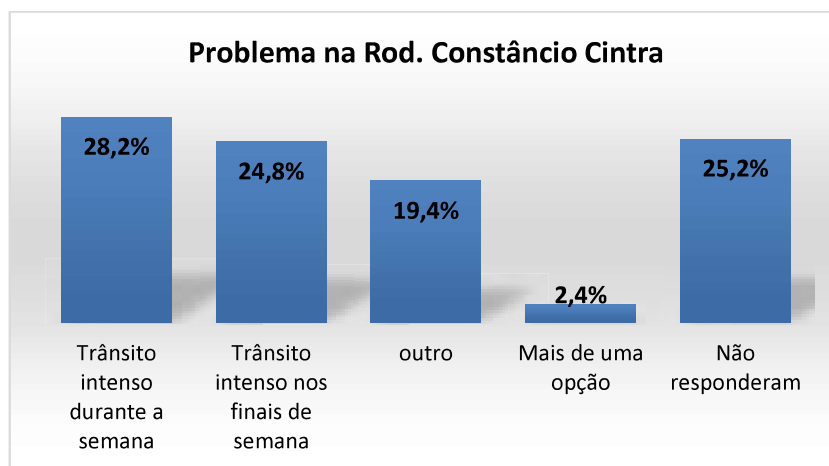


Gráfico 3: Principais problemas apontados para a Rod. Eng. Constâncio Cintra, no perímetro urbano. Dados obtidos das análises estatísticas.



Imagem 3: foto tirada *in loco* na Rodovia Eng. Constâncio Cintra (SP 360), no perímetro urbano, mostrando o trânsito intenso, travessias elevadas de pedestres e conversões de carros na via, sentido bairro.

b) Sistema de circulação para bicicletas: descrição das infraestruturas para circulação de bicicletas (ciclovias e ciclofaixas).

Definições:

Infraestrutura Cicloviária Permanente: é constituída pelas intervenções viárias dedicadas à circulação exclusiva ou não de bicicletas. São compostas por ciclovias, ciclofaixas, calçadas partilhadas, ciclorrotas, bicicletários e paraciclos.

Ciclovía: pista de uso exclusivo de bicicletas e outros ciclos, com segregação física do tráfego lindeiro motorizado ou não motorizado, com sinalização viária, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento ou no nível da calçada.

Ciclofaixa: faixa de rolamento de uso exclusivo à circulação de ciclos, com segregação visual do tráfego lindeiro, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano da pista de rolamento.

Ciclorrota: Sinalização cicloviária específica em pista de rolamento compartilhada com os demais veículos, onde as características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte sem a necessidade de segregação. Este conceito deve ser aplicado obedecendo ao princípio da continuidade e orientação, especialmente em complementação às ciclovias e ciclofaixas.

Ciclofaixa Operacional de Lazer: faixa de tráfego situada junto ao canteiro central, ou à esquerda da via, totalmente segregada do tráfego lindeiro por elementos de canalização como

cones, supercones ou cavaletes, dotada de sinalização vertical e horizontal regulamentando o seu uso, com funcionamento aos domingos e feriados nacionais, das 7h às 16h.

Bicicletário: estacionamento de bicicletas em área pública ou privada dotada de zeladoria presencial ou eletrônica.

Paraciclo: suporte para a fixação de bicicletas que pode ser instalada em área pública ou privada.

Calçada Partilhada: espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre parte da calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano, devidamente sinalizado. As calçadas partilhadas equiparam-se às ciclofaixas, porém na calçada.

Calçada Compartilhada: espaço de uso comum para a circulação de pedestres, cadeirantes e ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentado, sem que haja prejuízo do conforto e da segurança de seus usuários. Esta situação é regulamentada pelo Art. 59 do CTB e só ocorre quando o volume de pedestres é pequeno e a calçada não tem largura suficiente para acomodar uma ciclovias ou uma ciclofaixa.

Em atendimento a Lei nº. 12.587/2012 que garante a prioridade do transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado, independentemente do tamanho das cidades, o uso de bicicleta é uma alternativa para o transporte não motorizado. Essa obrigatoriedade, para estar adequada à Lei Federal, deve ser materializada nos Planos de Mobilidade Urbana, mas para isso o município deve proporcionar condições aos pedestres, ciclistas e motoristas, que vão compartilhar na maioria das vezes a mesma via.

O sistema viário da cidade de Morungaba é constituído, sobretudo de vias estreitas, de mãos duplas, articulando-se entre si com poucas avenidas, comum a região central e bairros mais antigos assim como de vários municípios brasileiros.

No município, não existe no perímetro urbano, ciclovias e ciclofaixas.

A partir dos resultados obtidos do levantamento de dados e traduzidos no gráfico abaixo, temos a informação que menos de 4% dos entrevistados utilizam a bicicleta como meio de transporte, para ir para escola ou trabalho. A maioria dos que usam bicicleta utiliza para lazer. Quando essas pessoas são questionadas o porquê de não utilizam como meio de transporte, as justificativas mais apontadas foram: má conservação das vias; falta de segurança e ausência de ciclovias. Além das justificativas dadas pelos entrevistados, não se pode ignorar a topografia local, que em alguns trechos não é favorável a esse tipo de transporte, mas que pode ser integrada a outros meios de locomoção e tornar viável essa opção. Os dados são apresentados nos gráficos abaixo.

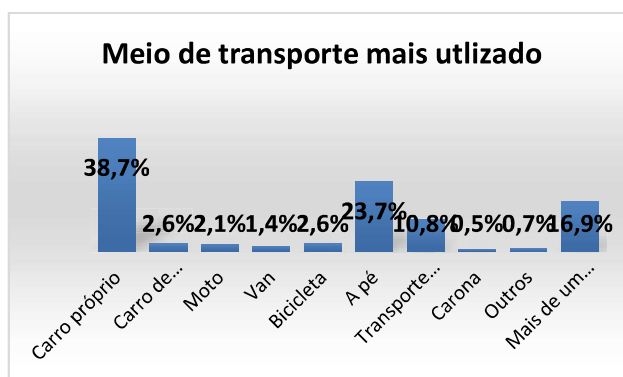


Gráfico 4: Apontamento sobre o principal meio de transporte utilizado pela população Morungabense. Dados obtidos das análises estatísticas.

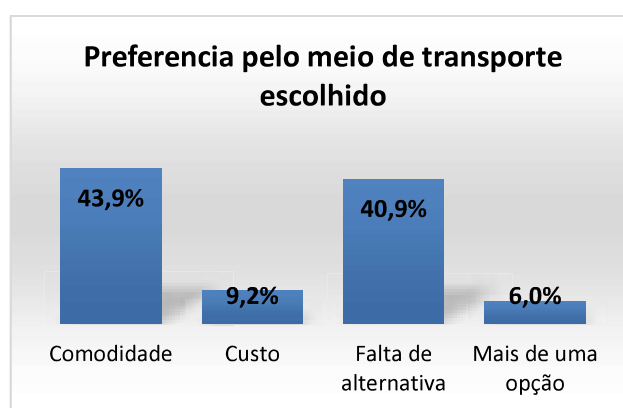


Gráfico 5: Preferência pelo meio de transporte utilizado. Dados obtidos das análises estatísticas.

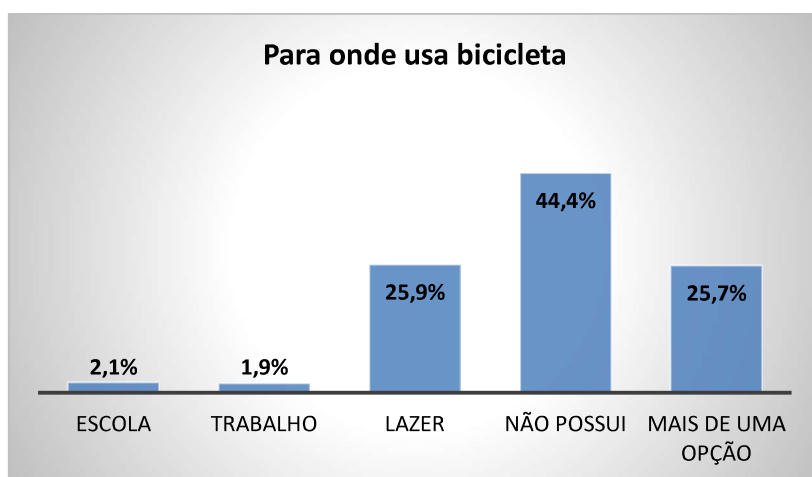


Gráfico 6: Resultados sobre a utilização de bicicleta. Dados obtidos das análises estatísticas.

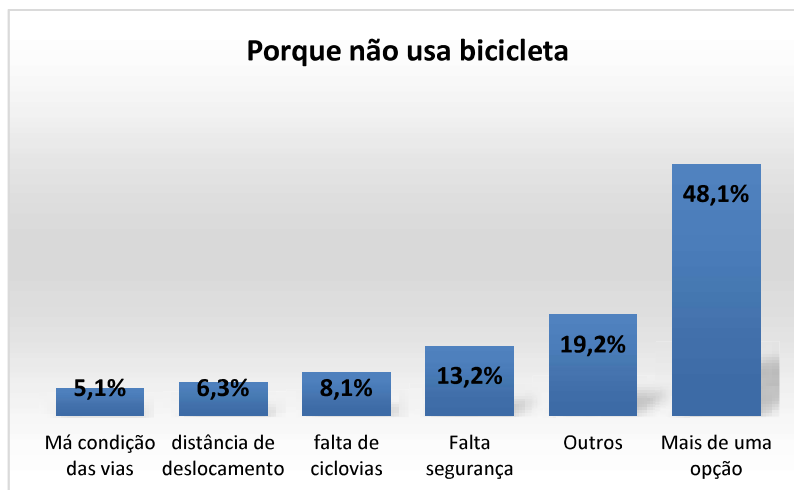


Gráfico 7: Resultados sobre rejeição quanto ao uso de bicicleta. Dados obtidos das análises estatísticas.

c) Inventário de veículos e estacionamentos: transito de veículos e oferta de vagas de estacionamentos

Ao observar o gráfico 4, mais da metade das pessoas entrevistadas utilizam meio de transporte motorizado para se locomoverem. Grande parte dessas pessoas atribui o uso de carros a sua comodidade e também a falta de opção, pois nesse município não existe a circulação de transporte público coletivo.

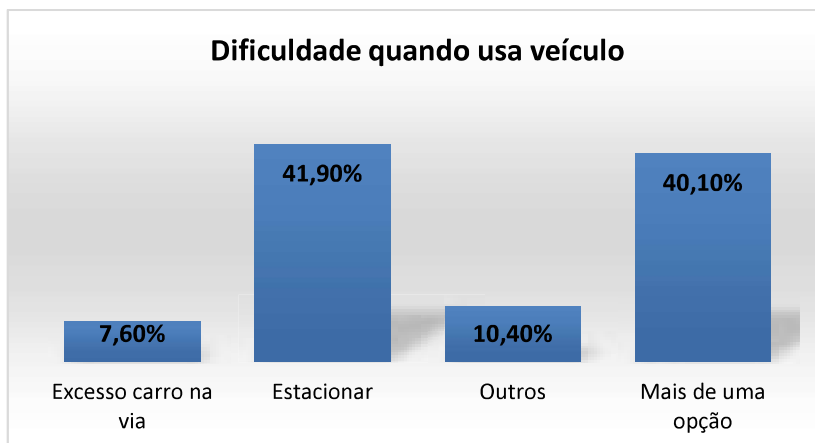


Gráfico 8: Apontamento sobre a principal dificuldade encontrada quando se utiliza o veículo. Dados obtidos das análises estatísticas.



Imagem 4: foto tirada *in loco* no centro da cidade, mostrando o intenso volume de carros e ausência de vagas de estacionamento disponível.

Igualmente a demais cidades brasileiras que passaram pelo processo de crescimento não planejado urbanisticamente, comum há algumas décadas atrás, Morungaba já sofre as consequências de excesso de carros nas vias. A maior dificuldade encontrada pelos motoristas entrevistados foi à falta de vagas de estacionamento nas ruas.

Os espaços para estacionamento de veículos na cidade são reduzidos, resumindo-se praticamente a faixa da via pública, paralela à guia e aos recuos frontais de algumas edificações comerciais. Soma-se a isto, a inexistência de terrenos particulares com vagas de estacionamento para aluguel. Outro fato relevante são os prédios comerciais e residenciais construídos sem vagas de garagens, fato esse característico de desenvolvimento sem planejamento urbano.

Existe um bolsão de estacionamento localizado na Avenida José Frare, próximo à Praça dos Italianos, que atende parte da demanda daquela região.

Em levantamento *in loco* foi constatado que carros permanecem na mesma vaga de estacionamento, principalmente no centro da cidade, durante longos períodos ou até mesmo o período inteiro. As vagas próximas de centros comerciais, bancos, restaurantes e demais estabelecimentos com alta rotatividade de pessoas, devem ser caracterizadas como vagas de estacionamento rotativas e de períodos curtos.

A imagem 5 mostra os óbitos de vítimas de acidentes com transporte terrestres motorizados registrados no Município de Morungaba, no ano de 2011, sendo veículos desconhecidos (66,67%); seguido de ocupantes de automóveis (22,22%) e motociclistas e ocupantes de triciclos (11,11%).

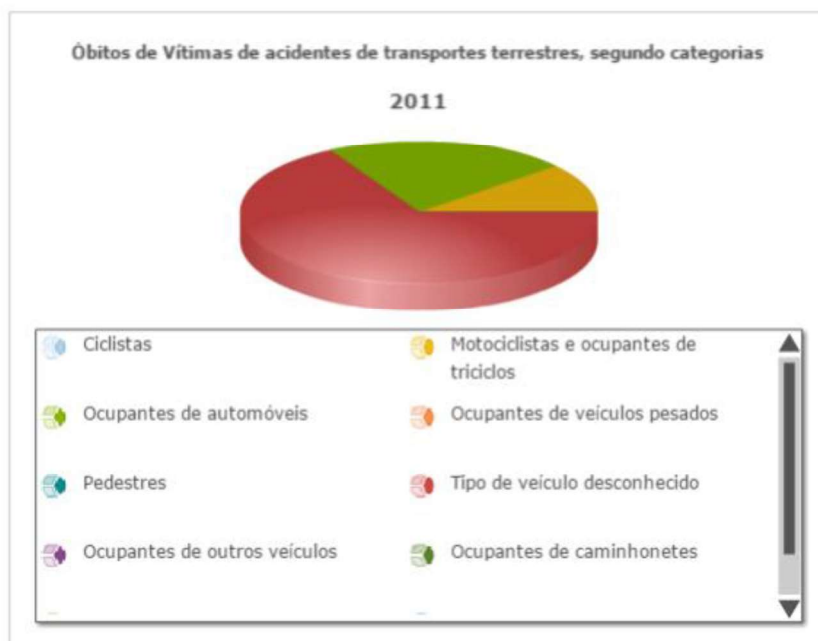


Imagem 5: Dados de óbitos de vítimas de acidentes de transporte terrestre motorizado.

Dados fornecidos pela Delegacia de Polícia do Município revelaram que houve 70 registros de acidente de trânsito com vítimas, 06 registros de acidente de trânsito com vítima fatal e 02 registros de atropelamento com vítima fatal, nos últimos 03 anos.

Esses dados mostram a necessidade de redesenhar a estrutura urbana, dando condições de se locomover sem a dependência do transporte motorizado individual.

d) Pesquisas do transporte público coletivo: viabilidade da implantação do sistema no Município.

O município de Morungaba, até a data atual não possui sistema de transporte público coletivo urbano, possui linhas de transporte coletivo apenas interurbano, com paradas em pontos de passagem dentro da cidade, principalmente no centro que devem ser estudadas, pois as paradas muitas vezes atrapalham o trânsito local e coloca o pedestre e o passageiro que vai descer do ônibus em perigo. O deslocamento de alunos da rede municipal de ensino é realizado com o transporte coletivo fornecido pela Prefeitura.

De acordo com a pesquisa realizada, a maioria da população sente falta desse tipo de transporte e disseram que usaria esse tipo de transporte se houvesse no município, como mostrado no gráfico 9.

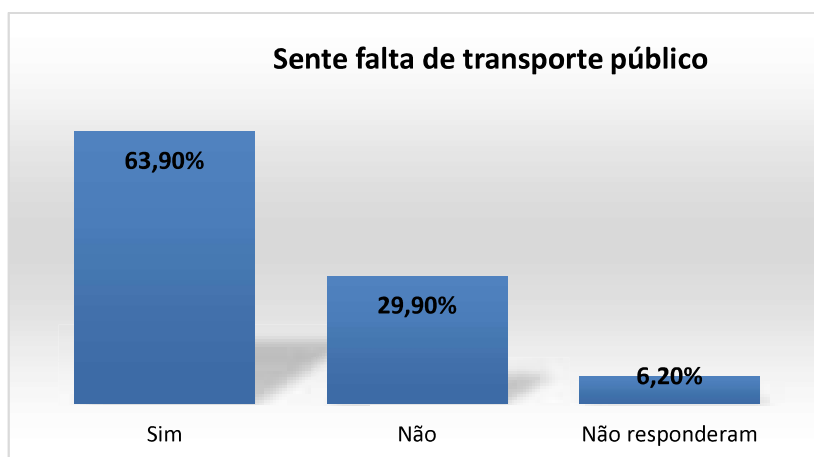


Gráfico 9: Apontamento sobre a necessidade do transporte público coletivo. Dados obtidos das análises estatísticas.

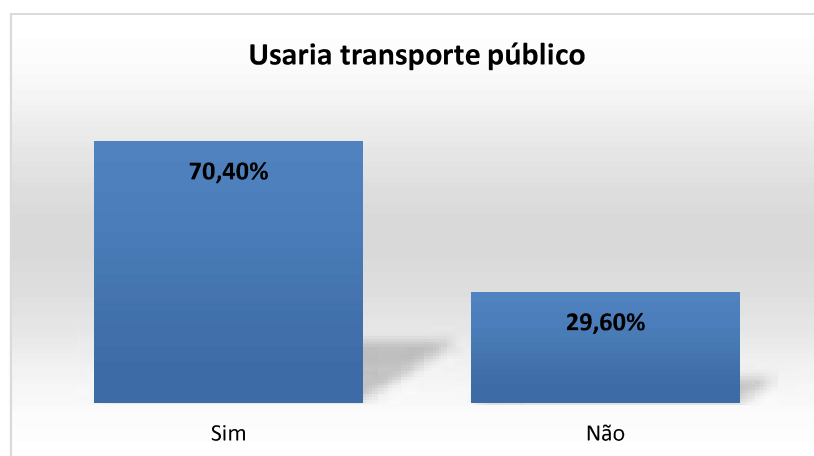


Gráfico 10: Apontamento sobre a utilização do transporte público coletivo. Dados obtidos das análises estatísticas.

Ressalta-se que os bairros de maior adensamento populacional estão localizados na região oeste da cidade, nos bairros São Benedito, Brumado e Santo Antônio. Isto faz com que uma parcela considerável da população percorra toda a cidade para trabalhar ou estudar fora dessa região, ou quando desejam ir para o centro da cidade.

PROGNÓSTICO: AÇÕES E METAS

Nessa etapa serão apresentados um conjunto de ações e propostas, com suas respectivas metas, que foram elaboradas a partir do diagnóstico e análise da situação atual do município de Morungaba, previamente debatidos com a sociedade, representada pelo grupo de trabalho local.

A elaboração do prognóstico de mobilidade permite planejar e traçar as principais intervenções no sistema viário, de transportes e do trânsito local, considerando a sustentabilidade social, econômica e ambiental.

Nessa seção serão descritas as ações planejadas a curto, médio e longo prazo, com o objetivo de mitigar a problemática descrita no diagnóstico apresentado do município, especificando a participação da Prefeitura da Estância Climática de Morungaba.

As metas qualitativas são referentes ao planejamento das ações de curto, médio e longo prazo. Para esta análise, o planejamento foi estruturado seguindo as diretrizes expostas abaixo.

Para as definições de metas foi estabelecido os seguintes prazos:

- Curto prazo: até dois anos
- Médio prazo: até cinco anos
- Longo prazo: até 10 anos

O transporte, entendido como a necessidade de deslocamentos do cidadão, deve ser tratado como processo que envolve todos os aspectos relativos à circulação, e sua gestão do trânsito e do sistema viário. A gestão é uma competência exclusiva do poder público que implica no exercício de funções de coordenação, articulação, negociação, planejamento, acompanhamento, controle e avaliação. O gestor municipal, ou seja, o governo municipal é representado, por um órgão responsável pela área no âmbito de cada município. Executar a política de transporte local é competência do gestor municipal.

7.1. Diretrizes do Plano de Mobilidade de Morungaba

- I. Promover a integração do planejamento da mobilidade com o planejamento urbano;
- II. Priorizar o planejamento e a implantação de intervenções que tenham maior quantidade de pessoas beneficiadas e de intervenções que sejam prioritárias para o transporte não motorizado;
- III. Mecanismos para proteger e melhorar as condições de circulação nas vias públicas;
- IV. Controlar e evitar o aumento de veículos nas vias.

7.2. Ações e Metas:

Para o item I: Promover integração do planejamento da mobilidade com o planejamento urbano, foram propostas as seguintes ações:

- Revisão do Plano Diretor – instituído na Lei Municipal nº 1.159 de 2006
Meta: curto prazo
- Elaboração da Lei Municipal que institui o Macrozoneamento e Zoneamento Urbano, no município, como proposto no Plano Diretor
Meta: curto prazo
- Elaboração de legislação específica que institui a obrigatoriedade na construção de garagens em prédios comerciais e residências, vinculando a área construída com o número exigido de vagas de garagens.
Meta: curto prazo
- Revisão e elaboração de leis para novos loteamentos que planejem e padronizem calçadas e vias públicas, favorecendo a mobilidade e acessibilidade.
Meta: curto prazo
- Obrigatoriedade do Plano de arborização em via pública, para novos loteamentos
Meta: curto prazo
- Formação de um conselho municipal de mobilidade urbana, formado por representantes do executivo, legislativo e população, onde a população deve compor 2/3 do conselho. A criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana pode ser considerada um instrumento de representação da sociedade civil na gestão da política de transporte.
Meta: curto prazo
- Aumento na fiscalização de obras, pelo poder executivo.
Meta: curto prazo

Para o item II: Priorizar o planejamento e a implantação de intervenções que tenham maior quantidade de pessoas beneficiadas e de intervenções que sejam prioritárias para o transporte não motorizado foram propostas as seguintes ações:

- Estudo de impacto para implantação de um calçadão no centro da cidade, impedindo a entrada de carros e incentivando a circulação de pedestres.
Meta: curto prazo
- Estudo detalhado de toda malha viária do município para implantação de Infraestrutura Cicloviária Permanente. Esse estudo deve contemplar a implantação de Infraestrutura

Ciclovíária em determinados pontos estratégicos, com relevo adequado, que interliguem os bairros ao centro da cidade.

Meta: médio prazo

- Instalação de estacionamentos ou suportes de bicicletas nos órgãos públicos e nas ruas.

Meta: curto prazo

- Programas para incentivar e aumentar o ciclo turismo já existente no município

Meta: curto prazo

- Campanha educacional que incentive o uso da bicicleta para pequenos trajetos.

Meta: curto prazo

- Curso de Educação e educação ambiental no trânsito, ministrado nas escolas do ensino fundamental e médio, abordando temas como poluição emitida e consumo de recursos naturais pelos veículos motorizados, educação ao utilizar vias públicas bem como os direitos e deveres dos pedestres.

Meta: curto prazo

- Funcionamento dos semáforos na Rua Araújo Campos, com tempo para travessia de pedestres.

Meta: curto prazo

Planejar o trânsito da Rua Araújo Campos, alterando a conversão de veículos para os bairros a partir da pista. Implantar o contorno nos quarteirões para fazer a travessia, privilegiando a travessia de pedestres e melhor fluxo no trânsito.

Meta: curto prazo

- Implantação da infraestrutura ciclovíária permanente nas ruas indicadas no estudo preliminar. O uso de bicicleta e outros meios “limpos” de locomoção está hoje na agenda de muitos países e se torna uma possibilidade importante no sentido de uma mobilidade complementar, como está sendo apresentado neste estudo.

Meta: longo prazo

- Redesenhar o centro urbano, impedindo o trânsito de veículo motorizado.

Meta: longo Prazo

Para o item III: Mecanismos para proteger e melhorar as condições de circulação nas vias públicas, bem como melhorar a fiscalização e aplicação de multas; foram propostas as seguintes ações:

Para calçadas:

- Alteração da Lei Municipal na construção de calçadas, especificando largura mínima, tipo de piso, declividade máxima e limite para degraus, para que haja padronização e melhora na acessibilidade, bem como o embelezamento, fomentando o turismo no município;

Meta: curto prazo

- Arborização Urbana Bairro a Bairro: Execução de um Plano de arborização específico para cada bairro, levando em consideração a peculiaridade de cada rua e seguindo o Inventário Arbóreo já realizado no Município pelo Departamento de Meio Ambiente.

Plano de Arborização Urbana – Bairro a Bairro

- Iniciar com um bairro;
- Definir as ruas;
- Fazer o plantio do número de árvores necessárias e definidas no inventário;
- Iniciar a substituição de todas as árvores inadequadas;
- Escolher as espécies definidas no Plano de Arborização Urbana já concluído pelo Departamento de meio ambiente.

Meta: curto prazo

- Implantação do plano de arborização urbana bairro a bairro

Meta: longo prazo

- Aumentar a fiscalização e aplicação de multas.

Meta: longo prazo

Para novos loteamentos:

- Criação/ alteração de leis para implantação de Infraestrutura Ciclovária Permanente nos novos loteamentos

Meta: curto prazo

- Elaboração de legislação específica que institui a obrigatoriedade na construção de garagens em prédios comerciais e residências, vinculando a área construída com o número exigido de vagas de garagens.

Meta: curto prazo

- Revisão e elaboração de leis para novos loteamentos que planejem e padronizem calçadas e vias públicas, favorecendo a mobilidade e acessibilidade.
Meta: curto prazo
- Obrigatoriedade do Plano de arborização em via pública, para novos loteamentos.
Meta: curto prazo

Para o item IV: Controlar e evitar o aumento de veículos nas vias; foram propostas as seguintes ações:

Implantação do sistema de transporte público coletivo no Município:

O transporte público coletivo é um serviço essencial e influencia diretamente a qualidade de vida da população das cidades. Faz parte do cotidiano da maioria das pessoas que se deslocam para trabalhar, estudar, dentre outras atividades. Por outro lado, o transporte participa da dinâmica de desenvolvimento do município e interfere concretamente em suas organizações no contexto espacial e social.

É indispensável estabelecer diretrizes comuns e complementares, principalmente para que a administração pública tenha os meios para priorizar o transporte coletivo e os pedestres. A participação da população na formulação destas políticas e na gestão do transporte é um instrumento prático para provocar ações efetivas na área, além de auxiliar na fiscalização da atuação da prefeitura no setor.

- Pesquisa de demanda e itinerário: avaliação mais profunda sobre a demanda para escolha de transporte público coletivo adequado, que atenda principalmente a população dos bairros mais afastados e definição do tipo de veículo mais adequado para o Município, ex: ônibus, vans, micro-ônibus, etc .
Meta: curto prazo
- Estudo de viabilidade para substituir o transporte escolar que atualmente é realizado por transporte e funcionário da Prefeitura por “passe livre” utilizando o transporte público coletivo, obtendo economia para o Município.
Meta: médio prazo
- Implantação do sistema de transporte coletivo.
Meta: médio prazo
- Criação de Bolsões de Estacionamento: Implantar na cidade estacionamentos para poder diminuir o fluxo de trânsito pela cidade, principalmente no Centro.
Meta: médio prazo

- Sistema Rotativo de estacionamento: Reduzir o tempo que os carros ficam estacionados no centro da Cidade, impedindo que um mesmo veículo ocupe a mesma vaga durante o dia inteiro.

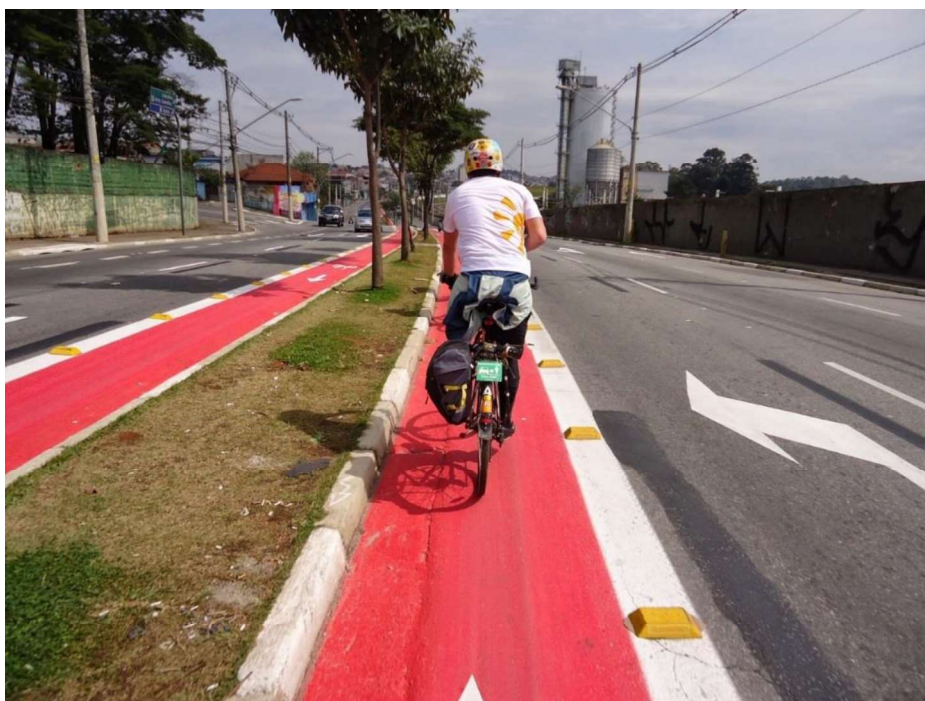
Meta: curto prazo

- Desenvolvimento de um aplicativo de celular para carona

Meta: curto prazo

Abaixo apresentamos alguns estudos sobre Infraestrutura Ciclovária Permanente e suas aplicações, para efeito meramente ilustrativo (fotos públicas disponíveis na internet).





CONSIDERAÇÕES FINAIS

A elaboração desse Plano de Mobilidade Urbana é uma forma estruturante na definição das políticas setoriais para transporte coletivo, trânsito e vias públicas, de maneira integrada, e as ações devem ser planejadas levando-se em conta o tempo e os recursos. O planejamento integrado entre transportes, trânsito e sistema viário permite à prefeitura melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, devendo ser o principal eixo da política definida no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, ao diminuir o tempo e os custos dos deslocamentos e aumentar a acessibilidade às diversas regiões do município.

É importante destacar que a insuficiência de infraestrutura não pode ser confundida com o problema. Ela pode ser uma das causas dos problemas, como a falta de transporte público coletivo, excesso de veículos nas vias, passeios públicos que impedem a circulação de pedestres e a baixa participação da bicicleta nos deslocamentos das pessoas. Cabe ressaltar que os princípios da gestão democrática e participativa se aplicam à realização de todas as etapas do Plano de Mobilidade Urbana. A revisão e atualização do Plano de Mobilidade Urbana não devem ultrapassar 05 anos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Brasil. *Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012*. Diário Oficial da União, Brasília/DF, 04 de jan de 2012. p. 1.

Brasil - Ministério das Cidades. *PlanMob: construindo a cidade sustentável – Caderno de referências para elaboração do plano de mobilidade urbana*. Brasília/DF, Brasil, 2007.

Brasil - Ministério das Cidades. *Planejamento em mobilidade urbana*. Brasília/DF, Brasil, 2013.

Brasil - Ministério das Cidades. Política nacional de mobilidade urbana sustentável. *Cadernos MCidades Mobilidade Urbana, n. 6*. Brasília/DF, Brasil, 2004.

BRASIL – Ministério das Cidades. *Programas e Ações*. Brasília/DF, Brasil, 2015.

Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/index.php/transporte-e-mobilidade/progrmas-eacoes>.

BELO HORIZONTE – Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. *Plano de Mobilidade*

Urbana de Belo Horizonte – PlanMob BH. Belo Horizonte/MG, Brasil, 2010. Disponível em:

<http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/ObservatorioMobilidade/PlanMob%20BH>.

EMBARQ Brasil. *QualiÔnibus Pesquisa de Satisfação*. Brasil, 2014. Disponível em: <http://embarqbrasil.org/node/47381>.

EMBARQ BRASIL. *Passo a passo para a construção de um Plano de Mobilidade Urbana*.

Brasil, 2014. Disponível em: <http://embarqbrasil.org/research/publication/passopasso-paraconstru%C3%A7%C3%A3o-de-um-plano-de-mobilidade-urbana-sustent%C3%A1vel>.

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestre. *Guia para Elaboração de Planos de Mobilidade e Transporte*. Portugal, 2011.

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. *Diretrizes nacionais para mobilidade*. Portugal, 2012.

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Comunicados do IPEA, n. 128. Brasília, 2012.

Rupprecht Consult. *GUIDELINES: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. Brussels: European Commission, 2014.

SANTA CATARINA – Governo do Estado de Santa Catarina. *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis – PLAMUS*. Florianópolis/SC, Brasil, 2015.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS – Prefeitura Municipal de São José dos Campos. *Plano de*

Mobilidade Urbana de São José dos Campos – PlanMob SJC. São José dos Campos/SP,

Brasil, 2015. Disponível em: <http://www.sjc.sp.gov.br/secretarias/transportes/planmob.aspx>.

SOROCABA – Prefeitura Municipal de Sorocaba. *Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade*. Sorocaba/SP, Brasil, 2014. Disponível em: http://www.urbes.com.br/uploads2/PDTUM_CAMARA_SITE.pdf.

ANEXOS

Os anexos do presente documento são:

- Lei municipal nº1.669/2016- autoriza o poder executivo municipal a celebrar convênio com a Universidade São Francisco
- Termo aditivo do convênio
- Decreto nº 2.550/ 2016– criação e nomeação do grupo de trabalho local
- Representantes do grupo de trabalho local

TERMO ADITIVO Nº 001/16

PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO CELEBRADO ENTRE A PREFEITURA MUNICIPAL ESTÂNCIA CLIMÁTICA DE MORUNGABA E A UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO EM 05/05/2016, PARA FINS DE EXECUÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – PMMU DE MORUNGABA.

Pelo presente instrumento, de um lado a **Prefeitura Municipal da Estância Climática de Morungaba**, inscrita no CNPJ sob nº 45.755.238/0001-65, com sede na Avenida José Frare, nº 40, Centro, Morungaba, Estado de São Paulo, neste ato representado pelo Prefeito Municipal, Sr. **José Roberto Zem**, casado, portador da cédula de identidade RG nº 12.305.041-8 e devidamente inscrito no CPF/MF sob nº 057.649.698-75, doravante denominada **PREFEITURA**; e, de outro lado a **UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO - USF**, mantida e assistida pela Casa de Nossa Senhora da Paz- Ação Social Franciscana, inscrita no CNPJ/MF sob nº 33.495.870/0001-38, com sede na Av. São Francisco de Assis, 218, Bairro Jardim São José, na cidade de Bragança Paulista/SP, neste ato representada por seu Magnífico Reitor, Professor **Ms. Joel Alves de Sousa Júnior**, doravante denominada **USF**, resolvem celebrar o presente Termo Aditivo, mediante as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO:

Constitui OBJETO do presente Termo Aditivo nº 001/16 o **Plano Municipal de Mobilidade Urbana - PMMU**. Este Plano será elaborado exclusivamente para o município de Morungaba/SP e deverá atender as diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. O PMMU deve estar em conformidade com Anexo 1 que passa a fazer parte integrante do presente Termo Aditivo.

Parágrafo Único: A **USF**, ao final do prazo do presente Termo Aditivo, compromete-se a entregar sem qualquer encargo, à **PREFEITURA** uma via impressa e uma via em mídia digital óptica (CD-R ou DVD-R) do PMMU, declarando expressamente que o aceita para ser aprovado na forma de lei.

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS OBRIGAÇÕES DOS PARTICIPES: Para execução do presente Termo Aditivo a **PREFEITURA** e a **USF** terão as seguintes obrigações:

2.1- OBRIGAÇÕES DA PREFEITURA :

- 1- tornar disponível para a **USF** os dados necessários ao atendimento do OBJETO, dentro de sua responsabilidade e atribuições;*
- 2- fornecer apoio técnico de modo a tornar possível a realização do trabalho conjunto;*
- 3- indicar pessoal técnico qualificado para apoiar a execução das atividades em questão e participar do grupo de trabalho local de acompanhamento do Plano de Mobilidade Urbana;*
- 4- os técnicos indicados pelo Executivo Municipal, terão dentre outras atribuições e responsabilidades fazer a análise dos produtos apresentados, assim como tornar todas as medidas gerenciais e administrativas necessárias ao andamento dos trabalhos;*
- 5- prestar colaboração para o desenvolvimento das etapas do trabalho;*
- 6- promover intercâmbio de produtos e serviços de interesse para o desenvolvimento do projeto;*
- 7- quando solicitado pela **USF**, organizar, convocar e promover sob sua responsabilidade as Audiências Públicas, necessárias para aprovação do referido Plano e submetê-lo à sua Casa de Leis para tal;*
- 8- disponibilizar local apropriado para a realização dos eventos a serem programados para cumprimento do OBJETO.*
- 9- assumir as despesas de viagem, hospedagem e alimentação dos alunos da **USF** que por ventura participarem dos levantamentos em campo, em Morungaba;*
- 10- priorizar estágios aos alunos da **USF**, integrados na elaboração do referido Plano.*

2.2- OBRIGAÇÕES DA USF

- 1-elaborar o PMMU para o Município de Morungaba nos prazos e condições estabelecidas no Plano de Trabalho, observadas a legislação pertinente, nos melhores padrões de qualidade;*
- 2- doar a **PREFEITURA** o OBJETO discriminado na Cláusula Primeira do presente Termo;*
- 3- fornecer apoio técnico, através dos alunos da **USF** para levantamento de dados em campo;*



MORUNGABA

4- realizar as apresentações sobre o PMMU, para aprovação no grupo de trabalho local e nas Audiências Públicas, previamente agendadas e realizadas pela **PREFEITURA**, visando prestar todos os esclarecimentos necessários aos interessados e a população em geral, para a sua aprovação.

CLÁUSULA TERCEIRA – RECURSOS FINANCEIROS: Não haverá transferência de recursos financeiros de uma entidade à outra, devendo cada qual com o ônus administrativo das obrigações assumidas.

CLÁUSULA QUARTA – DA PROPRIEDADE DOS RESULTADOS:

1-os resultados, metodologias e inovações técnicas, obtidos em virtude da execução das atividades previstas neste Termo serão, em proporções iguais, de propriedade comum dos partícipes;

2-cada um dos partícipes poderá, para fins de pesquisa e desenvolvimento, utilizar, em benefício próprio, esses resultados, metodologias e inovações técnicas, sem que seja obrigado a consultar a outra parte ou pagar-lhe qualquer indenização ou recompensa;

3- a utilização ou propriedade do produto final fica estendida a **PREFEITURA e a USF**.

CLÁUSULA QUINTA – DO PRAZO:

O prazo para execução, bem como a entrega de todos os produtos deverá obedecer ao Cronograma apresentado no Plano de Trabalho, descrito no Anexo 1 do presente Termo Aditivo.

PARÁGRAFO ÚNICO: Havendo motivo relevante e interesse dos partícipes o presente acordo poderá ter o seu prazo prorrogado mediante Termo Aditivo.

CLÁUSULA SEXTA - DA DENÚNCIA E DA RESCISÃO:

1- O presente Termo poderá ser rescindido por acordo entre as partes ou, unilateralmente por qualquer delas, desde que aquela que assim o desejar comunique à outra, por escrito, com antecedência de 30 (trinta) dias.

2. O presente Termo poderá ser rescindido de pleno direito por qualquer das partes, a qualquer tempo, desde que haja descumprimento das obrigações assumidas por uma delas.

CLÁUSULA SÉTIMA - DO FORO:

Para dirimir as dúvidas ou controvérsias decorrentes da execução deste Termo, que não puderem ser resolvidas amigavelmente pelas partes, fica eleito o foro da Comarca de Itatiba - SP, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

E por estarem de acordo, assinam o presente Termo em 02 (duas) vias de igual teor e forma, na presença das 02 (duas) testemunhas também abaixo assinadas.

Morungaba, 10 de maio de 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA CLIMÁTICA DE MORUNGABA

JOSE ROBERTO ZEM

Prefeito Municipal

UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO

MS. JOEL ALVES DE SOUSA JÚNIOR

Reitor

Testemunhas:

1. _____

Nome:.....

R.G: CPF:

2. _____

Nome:.....

R.G:..... CPF:.....

ANEXO 1

**TERMO ADITIVO Nº 001/16 AO CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO CELEBRADO EM 05/05/2016
ENTRE A PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA CLIMÁTICA DE MORUNGABA E A
UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO**

**PLANO DE TRABALHO PARA ELABORAÇÃO DO
PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE MORUNGABA**

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana será elaborado de acordo com a Lei Federal nº 12.587 de 2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.

O presente objeto, denominado Plano de Trabalho apresenta os trabalhos de consultoria que serão desenvolvidos no âmbito do Convênio de Cooperação firmado entre a Prefeitura Municipal de Morungaba e a Universidade São Francisco, autorizada pela Lei Municipal 1.669 de 05 de maio de 2016, que tem por objeto a “Elaboração de Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Morungaba”.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana, será elaborado exclusivamente para o município de Morungaba/SP e é objeto do Termo Aditivo nº 001/16.

Este documento apresenta as etapas para atender as diretrizes gerais da legislação vigente e elaboração do cronograma de entrega dos produtos, baseados nos seguintes objetivos específicos:

- *Mobilização Social;*
- *Diagnóstico da situação atual de Mobilidade Urbana do Município e os impactos nas condições de vida e no meio natural;*



- *Prognóstico: alternativas e metas para melhorar as condições;*
- *Definição dos objetivos e metas de curto, médio e longo prazo para atendimento das necessidades futuras;*
- *Investimentos necessários e linhas de financiamentos disponíveis*

Todos os documentos elaborados pelos estagiários da Universidade São Francisco serão entregues ao município e passarão por uma análise do grupo de trabalho da PREFEITURA e pelos docentes da USF. Após aprovação pelo grupo técnico de Trabalho (Município e Universidade) o mesmo passará por aprovação do Grupo de Trabalho Local, composto por representantes da população do Município.

Cada produto após ser analisado pelo grupo técnico de Trabalho (Município e Universidade) será disponibilizado no site oficial da Prefeitura Municipal até a data de aprovação pelo Grupo de Trabalho local, fomentando assim o exercício da participação social.

Os produtos objeto do presente trabalho serão realizados pelos estagiários e enviados ao município para aprovação, por meio de reuniões. O produto final será entregue em um único volume, como mostrado no cronograma abaixo:

CRONOGRAMA PARA ENTREGA DOS PRODUTOS		
		Entregas
PRODUTO 1	<i>Mobilização Social e Plano de Trabalho</i>	<i>Primeira quinzena de junho</i>
PRODUTO 2	<i>Diagnóstico</i>	<i>Segunda quinzena de agosto</i>
PRODUTO 3	<i>Prognóstico</i>	<i>Primeira quinzena de outubro</i>
PRODUTO 4	<i>PMMU final</i>	<i>Primeira quinzena de novembro</i>
AUDIÊNCIA PÚBLICA		<i>1ª semana de dezembro</i>

O produto final a ser entregue, num único volume, deverá conter:

1. *INTRODUÇÃO*
2. *DESCRIÇÃO DO OBJETO*
3. *PRINCÍPIOS LEGAIS*
4. *METODOLOGIA*
5. *PRODUTOS ENTREGUES*
6. *CONSIDERAÇÕES*
7. *EQUIPE TÉCNICA*
8. *ANEXO*

- PRODUTO 1: MOBILIZAÇÃO SOCIAL E PLANO DE TRABALHO.

Mobilização Social:

- Estabelecer os mecanismos para a efetiva participação da sociedade na elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) em todas as etapas, inclusive o diagnóstico;*
- Garantir a participação e o controle social, por meio de conferências, audiências e consultas públicas, seminários e debates;*
- Estabelecer os mecanismos para a disseminação e o amplo acesso às informações sobre o diagnóstico e os serviços prestados e sobre as propostas relativas ao PMMU e aos estudos que os fundamentam;*
- Definir os mecanismos de divulgação das etapas de discussão PMMU como canais para recebimento de sugestões e críticas;*
- Definir estratégias de comunicação e canais de acesso às informações, com linguagem acessível a todos os segmentos sociais.*

Plano de Trabalho:

Elaborar um plano de trabalho para o município de Morungaba, definindo uma metodologia para as etapas do processo, a ser utilizada na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de maneira a



atingir os objetivos finais e especificações determinadas pelo Termo Aditivo, que norteia este trabalho, através da organização dos quatro produtos apresentados no quadro acima.

- PRODUTO 2: DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

- Diagnosticar a situação atual referente a Mobilidade Urbana em Morungaba e os impactos nas condições de vida e no ambiente natural.*
- Levantamento dos bairros e suas infraestruturas, como escolas, creches, postos de saúde, supermercados entre outros comércios;*
- Levantamento dos meios de transporte mais utilizados e os desejados;*
- Levantamento e análise da legislação vigente sobre Mobilidade Urbana;*
- Dados socioeconômicos e dados e informações de outras políticas correlatas;*
- Caracterização geral do município que compreenderá, dentre outras atividades: Caracterização da demografia urbana por renda, gênero, faixa etária, densidade, acesso ao transporte coletivo e/ou público; Caracterização geral: climatologia, hidrografia, e topografia do território;*
- Caracterização das áreas de interesse social: localização, perímetros e áreas carentes relacionadas ao transporte; Vocações econômicas do município: contexto atual e projeções em termos das atividades produtivas por setor.*
- A situação dos serviços relacionados aos meios de locomoção urbana, dentre outras atividades: Caracterização dos meios de transporte utilizados; identificação das populações não atendidas quanto ao transporte coletivo; Caracterização da prestação dos serviços referente a Mobilidade urbana.*

- PRODUTO 3: PROGNÓSTICOS

- Alternativas e metas para atender as diretrizes gerais da Lei Federal nº 12.587 de 2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.*
- Análise do levantamento realizado no produto anterior;*
- Definição das ações para emergência e contingência, compreenderá, dentre outras atividades:*



- Programação de ações imediatas; programação das ações do plano;
- Estabelecer objetivos e metas de longo, médio e curto prazos;
- Análise da prestação de serviços e as necessidades dos serviços referentes a Mobilidade Urbana a curto, médio e longo prazos;
- Cenários alternativos das demandas;
- Capacidade econômico-financeira do Município frente às necessidades de investimento e sustentabilidade econômica dos serviços de Mobilidade Urbana, envolvendo a política e o sistema de cobrança, dotações do orçamento do município, fontes de subvenção, financiamentos e outras;
- Disponibilidade de linhas de financiamento;
- Necessidade de destinação de recursos orçamentários do município, para viabilizar a adequada prestação e manutenção dos serviços;
- Necessidade de investimentos para viabilizar a universalização do acesso aos serviços.
- Avaliação de soluções alternativas de transporte
- Definição de objetivos e metas;
- Proposta de arranjo alternativo ou readequação do modelo e organização dos meios de locomoção existente, com descrição dos órgãos, instrumentos, sistemas, capacidade institucional para a gestão (planejamento, prestação dos serviços);

- PRODUTO 4: PRODUTO FINAL

Compreenderá, elaboração de documento síntese. O produto final a ser entregue, num único volume, deverá conter:

1. INTRODUÇÃO
2. DESCRIÇÃO DO OBJETO
3. PRINCÍPIOS LEGAIS
4. METODOLOGIA
5. PRODUTOS ENTREGUES
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS



7. EQUIPE TÉCNICA

8. ANEXO

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, este documento, denominado Plano de Trabalho tem o objetivo de Guia orientativo para o município, além de servir como norteador das etapas a serem desenvolvidas no decorrer da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, ressaltando a importância da participação social.

O Plano de Trabalho tem por objetivo estabelecer os direcionadores estratégicos assim como a agenda das ações e atividades que deverão orientar os trabalhos; planejar as atividades para um dado período de tempo, primeiro para aprovar junto aos tomadores de decisão, depois como documento-guia para atividades que serão realizadas durante o ciclo de planejamento e permitindo assim o respectivo acompanhamento e participação dos Grupos de Trabalho consistidos no município.

EQUIPE TÉCNICA

Os trabalhos descritos no presente Plano de Trabalho serão desenvolvidos pela Prefeitura Municipal de Morungaba e Universidade São Francisco, onde a equipe técnica composta para o desenvolvimento dos mesmos contempla os profissionais abaixo relacionados:

Prefeitura Municipal de Morungaba:

- Clara Geromel – Engenheira Agrônoma e Diretora do Departamento de Meio Ambiente do Município;
- Ivando Cesar Furlan – Advogado e Procurador Municipal;
- Isabella Campos Frare – Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiária da Prefeitura;
- Luiza Cilindri – Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiária da Prefeitura;





- *Marco Antonio Lopes Tombi – Estudante de Direito da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura;*

Universidade São Francisco:

- *Cândida Maria Costa Baptista – Docente*
- *Glacir Teresinha Fricke – Docente e Coordenadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo de Itatiba*
- *José Roberto Paolillo Gomes – Docente e Coordenador do Curso de Engenharia Civil de Itatiba*
- *Marcelo Augusto Gonçalves Bardi – Docente e Coordenador do Curso de Engenharia Civil de Bragança Paulista*
- *Diego Ribeiro da Silva - Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*
- *Diego Vieira de Souza - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*
- *Isabela Chrispim Polezel - Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*
- *Jane Priscila da Silva Carvalho - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*
- *Lucas Prates Rosa - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*

Morungaba, 10 de maio de 2016.

TERMO ADITIVO Nº 001/16

PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO CELEBRADO ENTRE A PREFEITURA MUNICIPAL ESTÂNCIA CLIMÁTICA DE MORUNGABA E A UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO EM 05/05/2016, PARA FINS DE EXECUÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – PMMU DE MORUNGABA.

Pelo presente instrumento, de um lado a **Prefeitura Municipal da Estância Climática de Morungaba**, inscrita no CNPJ sob nº 45.755.238/0001-65, com sede na Avenida José Frare, nº 40, Centro, Morungaba, Estado de São Paulo, neste ato representado pelo Prefeito Municipal, Sr. **José Roberto Zem**, casado, portador da cédula de identidade RG nº 12.305.041-8 e devidamente inscrito no CPF/MF sob nº 057.649.698-75, doravante denominada **PREFEITURA**; e, de outro lado a **UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO - USF**, mantida e assistida pela Casa de Nossa Senhora da Paz- Ação Social Franciscana, inscrita no CNPJ/MF sob nº 33.495.870/0001-38, com sede na Av. São Francisco de Assis, 218, Bairro Jardim São José, na cidade de Bragança Paulista/SP, neste ato representada por seu Magnífico Reitor, Professor **Ms. Joel Alves de Sousa Júnior**, doravante denominada **USF**, resolvem celebrar o presente Termo Aditivo, mediante as seguintes cláusulas e condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO:

Constitui OBJETO do presente Termo Aditivo nº 001/16 o **Plano Municipal de Mobilidade Urbana - PMMU**. Este Plano será elaborado exclusivamente para o município de Morungaba/SP e deverá atender as diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. O PMNU deve estar em conformidade com Anexo 1 que passa a fazer parte integrante do presente Termo Aditivo.

Parágrafo Único: A **USF**, ao final do prazo do presente Termo Aditivo, compromete-se a entregar sem qualquer encargo, à **PREFEITURA** uma via impressa e uma via em mídia digital óptica (CD-R ou DVD-R) do PMMU, declarando expressamente que o aceita para ser aprovado na forma de lei.

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS OBRIGAÇÕES DOS PARTICIPES: Para execução do presente Termo Aditivo a **PREFEITURA** e a **USF** terão as seguintes obrigações:





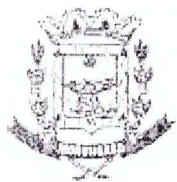
MORUNGABA

2.1- OBRIGAÇÕES DA PREFEITURA :

- 1- tornar disponível para a **USF** os dados necessários ao atendimento do OBJETO, dentro de sua responsabilidade e atribuições;*
- 2- fornecer apoio técnico de modo a tornar possível a realização do trabalho conjunto;*
- 3- indicar pessoal técnico qualificado para apoiar a execução das atividades em questão e participar do grupo de trabalho local de acompanhamento do Plano de Mobilidade Urbana;*
- 4- os técnicos indicados pelo Executivo Municipal, terão dentre outras atribuições e responsabilidades fazer a análise dos produtos apresentados, assim como tornar todas as medidas gerenciais e administrativas necessárias ao andamento dos trabalhos;*
- 5- prestar colaboração para o desenvolvimento das etapas do trabalho;*
- 6- promover intercâmbio de produtos e serviços de interesse para o desenvolvimento do projeto;*
- 7- quando solicitado pela **USF**, organizar, convocar e promover sob sua responsabilidade as Audiências Públicas, necessárias para aprovação do referido Plano e submetê-lo à sua Casa de Leis para tal;*
- 8- disponibilizar local apropriado para a realização dos eventos a serem programados para cumprimento do OBJETO.*
- 9- assumir as despesas de viagem, hospedagem e alimentação dos alunos da **USF** que por ventura participarem dos levantamentos em campo, em Morungaba;*
- 10- priorizar estágios aos alunos da **USF**, integrados na elaboração do referido Plano.*

2.2- OBRIGAÇÕES DA USF

- 1-elaborar o PMMU para o Município de Morungaba nos prazos e condições estabelecidas no Plano de Trabalho, observadas a legislação pertinente, nos melhores padrões de qualidade;*
- 2- doar a **PREFEITURA** o OBJETO discriminado na Cláusula Primeira do presente Termo;*
- 3- fornecer apoio técnico, através dos alunos da **USF** para levantamento de dados em campo;*



4- realizar as apresentações sobre o PMMU, para aprovação no grupo de trabalho local e nas Audiências Públicas, previamente agendadas e realizadas pela **PREFEITURA**, visando prestar todos os esclarecimentos necessários aos interessados e a população em geral, para a sua aprovação.

CLÁUSULA TERCEIRA – RECURSOS FINANCEIROS: Não haverá transferência de recursos financeiros de uma entidade à outra, devendo cada qual com o ônus administrativo das obrigações assumidas.

CLÁUSULA QUARTA – DA PROPRIEDADE DOS RESULTADOS:

1-os resultados, metodologias e inovações técnicas, obtidos em virtude da execução das atividades previstas neste Termo serão, em proporções iguais, de propriedade comum dos partícipes;

2-cada um dos partícipes poderá, para fins de pesquisa e desenvolvimento, utilizar, em benefício próprio, esses resultados, metodologias e inovações técnicas, sem que seja obrigado a consultar a outra parte ou pagar-lhe qualquer indenização ou recompensa;

3- a utilização ou propriedade do produto final fica estendida a **PREFEITURA e a USF**.

CLÁUSULA QUINTA – DO PRAZO:

O prazo para execução, bem como a entrega de todos os produtos deverá obedecer ao Cronograma apresentado no Plano de Trabalho, descrito no Anexo 1 do presente Termo Aditivo.

PARÁGRAFO ÚNICO: Havendo motivo relevante e interesse dos partícipes o presente acordo poderá ter o seu prazo prorrogado mediante Termo Aditivo.

CLÁUSULA SEXTA - DA DENÚNCIA E DA RESCISÃO:

1- O presente Termo poderá ser rescindido por acordo entre as partes ou, unilateralmente por qualquer delas, desde que aquela que assim o desejar comunique à outra, por escrito, com antecedência de 30 (trinta) dias.

2. O presente Termo poderá ser rescindido de pleno direito por qualquer das partes, a qualquer tempo, desde que haja descumprimento das obrigações assumidas por uma delas.

CLÁUSULA SÉTIMA - DO FORO:

Para dirimir as dúvidas ou controvérsias decorrentes da execução deste Termo, que não puderem ser resolvidas amigavelmente pelas partes, fica eleito o foro da Comarca de Itatiba - SP, com renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

E por estarem de acordo, assinam o presente Termo em 02 (duas) vias de igual teor e forma, na presença das 02 (duas) testemunhas também abaixo assinadas.

Morungaba, 10 de maio de 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA CLIMÁTICA DE MORUNGABA

JOSE ROBERTO ZEM

Prefeito Municipal

UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO

MS. JOEL ALVES DE SOUSA JÚNIOR

Reitor

Testemunhas:

1. _____

Nome:.....

R.G: CPF:

2. _____

Nome:.....

R.G:..... CPF:.....





ANEXO 1

TERMO ADITIVO Nº 001/16 AO CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO CELEBRADO EM 05/05/2016 ENTRE A PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA CLIMÁTICA DE MORUNGABA E A UNIVERSIDADE SÃO FRANCISCO

PLANO DE TRABALHO PARA ELABORAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE MORUNGABA

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana será elaborado de acordo com a Lei Federal nº 12.587 de 2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.

O presente objeto, denominado Plano de Trabalho apresenta os trabalhos de consultoria que serão desenvolvidos no âmbito do Convênio de Cooperação firmado entre a Prefeitura Municipal de Morungaba e a Universidade São Francisco, autorizada pela Lei Municipal 1.669 de 05 de maio de 2016, que tem por objeto a “Elaboração de Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Morungaba”.

O Plano Municipal de Mobilidade Urbana, será elaborado exclusivamente para o município de Morungaba/SP e é objeto do Termo Aditivo nº 001/16.

Este documento apresenta as etapas para atender as diretrizes gerais da legislação vigente e elaboração do cronograma de entrega dos produtos, baseados nos seguintes objetivos específicos:

- *Mobilização Social;*
- *Diagnóstico da situação atual de Mobilidade Urbana do Município e os impactos nas condições de vida e no meio natural;*

- *Prognóstico: alternativas e metas para melhorar as condições;*
- *Definição dos objetivos e metas de curto, médio e longo prazo para atendimento das necessidades futuras;*
- *Investimentos necessários e linhas de financiamentos disponíveis*

Todos os documentos elaborados pelos estagiários da Universidade São Francisco serão entregues ao município e passarão por uma análise do grupo de trabalho da PREFEITURA e pelos docentes da USF. Após aprovação pelo grupo técnico de Trabalho (Município e Universidade) o mesmo passará por aprovação do Grupo de Trabalho Local, composto por representantes da população do Município.

Cada produto após ser analisado pelo grupo técnico de Trabalho (Município e Universidade) será disponibilizado no site oficial da Prefeitura Municipal até a data de aprovação pelo Grupo de Trabalho local, fomentando assim o exercício da participação social.

Os produtos objeto do presente trabalho serão realizados pelos estagiários e enviados ao município para aprovação, por meio de reuniões. O produto final será entregue em um único volume, como mostrado no cronograma abaixo:

CRONOGRAMA PARA ENTREGA DOS PRODUTOS		
		Entregas
PRODUTO 1	<i>Mobilização Social e Plano de Trabalho</i>	<i>Primeira quinzena de junho</i>
PRODUTO 2	<i>Diagnóstico</i>	<i>Segunda quinzena de agosto</i>
PRODUTO 3	<i>Prognóstico</i>	<i>Primeira quinzena de outubro</i>
PRODUTO 4	<i>PMMU final</i>	<i>Primeira quinzena de novembro</i>
AUDIÊNCIA PÚBLICA		<i>1ª semana de dezembro</i>

O produto final a ser entregue, num único volume, deverá conter:

1. *INTRODUÇÃO*
2. *DESCRIÇÃO DO OBJETO*
3. *PRINCÍPIOS LEGAIS*
4. *METODOLOGIA*
5. *PRODUTOS ENTREGUES*
6. *CONSIDERAÇÕES*
7. *EQUIPE TÉCNICA*
8. *ANEXO*

- PRODUTO 1: MOBILIZAÇÃO SOCIAL E PLANO DE TRABALHO.

Mobilização Social:

- Estabelecer os mecanismos para a efetiva participação da sociedade na elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) em todas as etapas, inclusive o diagnóstico;*
- Garantir a participação e o controle social, por meio de conferências, audiências e consultas públicas, seminários e debates;*
- Estabelecer os mecanismos para a disseminação e o amplo acesso às informações sobre o diagnóstico e os serviços prestados e sobre as propostas relativas ao PMMU e aos estudos que os fundamentam;*
- Definir os mecanismos de divulgação das etapas de discussão PMMU como canais para recebimento de sugestões e críticas;*
- Definir estratégias de comunicação e canais de acesso às informações, com linguagem acessível a todos os segmentos sociais.*

Plano de Trabalho:

Elaborar um plano de trabalho para o município de Morungaba, definindo uma metodologia para as etapas do processo, a ser utilizada na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de maneira a



atingir os objetivos finais e especificações determinadas pelo Termo Aditivo, que norteia este trabalho, através da organização dos quatro produtos apresentados no quadro acima.

- PRODUTO 2: DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ATUAL

- Diagnosticar a situação atual referente a Mobilidade Urbana em Morungaba e os impactos nas condições de vida e no ambiente natural.*
- Levantamento dos bairros e suas infraestruturas, como escolas, creches, postos de saúde, supermercados entre outros comércios;*
- Levantamento dos meios de transporte mais utilizados e os desejados;*
- Levantamento e análise da legislação vigente sobre Mobilidade Urbana;*
- Dados socioeconômicos e dados e informações de outras políticas correlatas;*
- Caracterização geral do município que compreenderá, dentre outras atividades: Caracterização da demografia urbana por renda, gênero, faixa etária, densidade, acesso ao transporte coletivo e/ou público; Caracterização geral: climatologia, hidrografia, e topografia do território;*
- Caracterização das áreas de interesse social: localização, perímetros e áreas carentes relacionadas ao transporte; Vocações econômicas do município: contexto atual e projeções em termos das atividades produtivas por setor.*
- A situação dos serviços relacionados aos meios de locomoção urbana, dentre outras atividades: Caracterização dos meios de transporte utilizados; identificação das populações não atendidas quanto ao transporte coletivo; Caracterização da prestação dos serviços referente a Mobilidade urbana.*

- PRODUTO 3: PROGNÓSTICOS

- Alternativas e metas para atender as diretrizes gerais da Lei Federal nº 12.587 de 2012, que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.*
- Análise do levantamento realizado no produto anterior;*
- Definição das ações para emergência e contingência, compreenderá, dentre outras atividades:*



- Programação de ações imediatas; programação das ações do plano;
- Estabelecer objetivos e metas de longo, médio e curto prazos;
- Análise da prestação de serviços e as necessidades dos serviços referentes a Mobilidade Urbana a curto, médio e longo prazos;
- Cenários alternativos das demandas;
- Capacidade econômico-financeira do Município frente às necessidades de investimento e sustentabilidade econômica dos serviços de Mobilidade Urbana, envolvendo a política e o sistema de cobrança, dotações do orçamento do município, fontes de subvenção, financiamentos e outras;
- Disponibilidade de linhas de financiamento;
- Necessidade de destinação de recursos orçamentários do município, para viabilizar a adequada prestação e manutenção dos serviços;
- Necessidade de investimentos para viabilizar a universalização do acesso aos serviços.
- Avaliação de soluções alternativas de transporte
- Definição de objetivos e metas;
- Proposta de arranjo alternativo ou readequação do modelo e organização dos meios de locomoção existente, com descrição dos órgãos, instrumentos, sistemas, capacidade institucional para a gestão (planejamento, prestação dos serviços);

- PRODUTO 4: PRODUTO FINAL

Compreenderá, elaboração de documento síntese. O produto final a ser entregue, num único volume, deverá conter:

1. INTRODUÇÃO
2. DESCRIÇÃO DO OBJETO
3. PRINCÍPIOS LEGAIS
4. METODOLOGIA
5. PRODUTOS ENTREGUES
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS



7. EQUIPE TÉCNICA

8. ANEXO

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, este documento, denominado Plano de Trabalho tem o objetivo de Guia orientativo para o município, além de servir como norteador das etapas a serem desenvolvidas no decorrer da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, ressaltando a importância da participação social.

O Plano de Trabalho tem por objetivo estabelecer os direcionadores estratégicos assim como a agenda das ações e atividades que deverão orientar os trabalhos; planejar as atividades para um dado período de tempo, primeiro para aprovar junto aos tomadores de decisão, depois como documento-guia para atividades que serão realizadas durante o ciclo de planejamento e permitindo assim o respectivo acompanhamento e participação dos Grupos de Trabalho consistidos no município.

EQUIPE TÉCNICA

Os trabalhos descritos no presente Plano de Trabalho serão desenvolvidos pela Prefeitura Municipal de Morungaba e Universidade São Francisco, onde a equipe técnica composta para o desenvolvimento dos mesmos contempla os profissionais abaixo relacionados:

Prefeitura Municipal de Morungaba:

- *Clara Geromel – Engenheira Agrônoma e Diretora do Departamento de Meio Ambiente do Município;*
- *Ivando Cesar Furlan – Advogado e Procurador Municipal;*
- *Isabella Campos Frare – Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiária da Prefeitura;*
- *Luiza Cilindri – Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiária da Prefeitura;*





- *Marco Antonio Lopes Tombi – Estudante de Direito da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura;*

Universidade São Francisco:

- *Cândida Maria Costa Baptista – Docente*
- *Glacir Teresinha Fricke – Docente e Coordenadora do Curso de Arquitetura e Urbanismo de Itatiba*
- *José Roberto Paolillo Gomes – Docente e Coordenador do Curso de Engenharia Civil de Itatiba*
- *Marcelo Augusto Gonçalves Bardi – Docente e Coordenador do Curso de Engenharia Civil de Bragança Paulista*
- *Diego Ribeiro da Silva - Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*
- *Diego Vieira de Souza - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*
- *Isabela Chrispim Polezel - Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*
- *Jane Priscila da Silva Carvalho - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*
- *Lucas Prates Rosa - Estudante de Engenharia Ambiental e Sanitária da universidade São Francisco e Estagiário da Prefeitura*

Morungaba, 10 de maio de 2016.

GABINETE DO PREFEITO

Decreto nº 2.550/16

Decreto nº 2.550, de 17 de maio de 2016.

“Dispõe sobre a criação e constituição do Grupo de Trabalho local do Plano de Mobilidade Urbana e dá outras providências.”

Eu, **José Roberto Zem**, Prefeito Municipal da Estância Climática de Morungaba, Estado de São Paulo, no uso atribuições a mim conferidas por Lei; e

considerando a necessidade da criação e constituição de **Grupo de Trabalho Local** para acompanhamento da elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, conforme Termo Aditivo 001/16 formalizado entre o Município e a Universidade São Francisco, em 05 de maio de 2016, tendo por objeto a conjugação dos participantes para a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, em consonância às normas da Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

DECRETO :

Art. 1º - Fica criado o **Grupo de Trabalho Local**.

Art. 2º - O **Grupo de Trabalho Local** será responsável pelo acompanhamento e aprovação dos Produtos parciais do Plano de Mobilidade Urbana entregues pela Universidade São Francisco, e terá a seguinte composição:

I – Representantes da Administração:

- a) Clara Geromel;
- b) Ivando Cesar Furlan;

II – Representantes da Universidade São Francisco:

- a) Cândida Maria Costa Baptista;
- b) Glacir Teresinha Fricke;
- c) José Roberto Paolillo Gomes;
- d) Marcelo Augusto Gonçalves Bardj;

III – Representante do Legislativo:

GABINETE DO PREFEITO

Decreto nº 2.550/16

Camila
Sandro
magali
Amanda
nº atender

a) Tomás Pedro Bom Joanni Federicci; 9 7146-8453

IV – Representantes do Comércio Local:

a) Sandro Montico; 9 9979-3365

b) Magali Gomes da Silva Gomes; 9 9622-3717

V – Representantes da População:

a) Adilson Pereira; 9 9539-2322/4014-4114-Alpina

b) Ailton Lemos; 9 9108-0320

c) Amanda Yamamoto; 9 9908-5971

d) Camila Martins Frare; 9 7215-2721

e) Horácio Dedim; 9 9754-2408

f) Natália Flaibam; 9 6308-4240

g) Rogério Luciano Pacioni; 9 9301-2895

magali

Art. 4º - A Coordenação dos trabalhos do **Grupo de Trabalho Local** será exercida pelos Representantes da Administração, os quais deverão designar responsáveis para o fornecimento e organização dos dados.

Art. 5º - Os trabalhos a serem desenvolvidos pelo **Grupo de Trabalho Local** implicam na obrigação dos membros em:

I - avaliarem, discutirem e proporem alterações sobre todas as etapas de desenvolvimento dos trabalhos a contar de seu início;

Art. 6º - As funções dos membros do **Grupo de Trabalho Local** não serão remuneradas, contudo consideradas de relevante interesse público.

Art. 7º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação.

Morungaba, 17 de maio de 2016.

JOSÉ ROBERTO ZEM
Prefeito Municipal

GABINETE DO PREFEITO

Decreto nº 2.550/16

IVANDO CESAR FURLAN
Procurador Jurídico

Publicada e afixada pela Secretaria da Prefeitura Municipal da Estância Climática de Morungaba, em 17 e maio de 2016.


MARILIA LEITE RODRIGUES FREDERICO
Secretária Chefe

Campus Bragança Paulista

Avenida São Francisco de Assis, 218
Cidade Universitária, Bragança Paulista - São Paulo
CEP: 12916-900

Campus Itatiba

Av. Senador Lacerda Franco, 360
Centro - Itatiba-SP
CEP 13250-400

Campus Campinas (Unidade Swift)

End.: R. Waldemar César da Silveira, 105
Jardim Cura D'Ars (SWIFT), Campinas - São Paulo
CEP 13045-510

Campus Campinas (Unidade Cambuí)

End.: Rua Cel. Silva Teles, 700, prédio 'C'
Cambuí, Campinas - São Paulo
CEP: 13024-001



usf.edu.br