

PLANO DE MOBILIDADE URBANA



Prefeitura Municipal de Cordeirópolis

Secretaria de Governo e Segurança Pública

Realização:

Prefeitura Municipal de Cordeirópolis

Secretaria Municipal de Governo e Segurança Pública

Execução:

Secretário Municipal de Governo e Segurança Pública: Dalton Carvalho Cais

Secretário Municipal de Obras: Marcelo Coghi

Diretor de Engenharia: Benedito Aparecido Bordini

Diretor de Trânsito: Maiko Juliano Zorzo

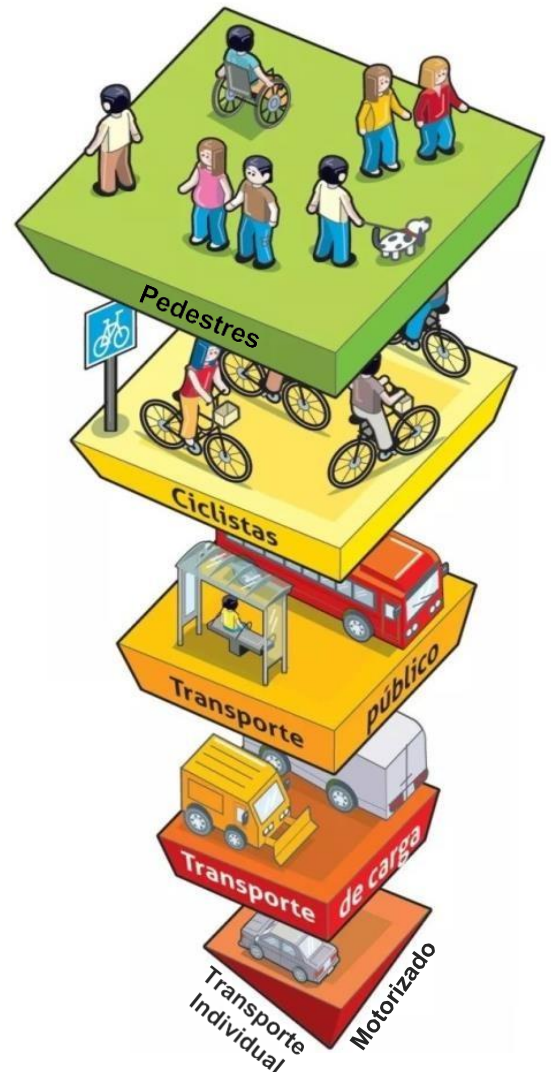
ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO | 4 |
| APRESENTAÇÃO..... | 5 |
| HISTÓRICO DA CIDADE | 9 |
| CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO | 9 |
| SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO..... | 12 |
| CIRCULAÇÃO VIÁRIA..... | 14 |
| INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA | 17 |
| ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA | 21 |
| TRANSPORTE DE CARGAS..... | 23 |
| POLOS GERADORES DE VIAGENS..... | 25 |
| ÁREAS DE ESTACIONAMENTO | 28 |
| ÁREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA OU CONTROLADA..... | 29 |
| MECANISMOS E INSTRUMENTO DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE URBANA | 30 |
| SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO PERIÓDICA..... | 31 |
| BIBLIOGRAFIA | 32 |

1. INTRODUÇÃO

As observações expressas em sequência estabelecem os princípios norteadores para elaboração dos planos de mobilidade:

- Uma das principais diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana é a priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- Nos municípios sem sistema de transporte público coletivo, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no planejamento da infraestrutura destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta;
- Desde abril de 2019, os municípios obrigados à elaboração que não tenham concluído o Plano de Mobilidade Urbana, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam esta exigência legal;
- Recomenda-se o envolvimento do poder legislativo e da sociedade civil na elaboração, validação e acompanhamento da implantação do Plano de Mobilidade Urbana;
- Ainda que não obrigatória, recomenda-se a instituição do Plano de Mobilidade Urbana sob a forma de lei municipal;
- Apesar de cada ente possuir atribuições específicas, é importante que União, Estados e Municípios trabalhem de forma conjunta e integrada para alcançar os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana;



- Ressalta-se que cabe aos municípios o papel importante de planejar e executar a política de mobilidade urbana, por meio da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

1. APRESENTAÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

É no âmbito municipal que essa política deve ser prioritariamente tratada, uma vez que compete aos municípios o seu planejamento, execução e avaliação. Desta forma, o Plano de Mobilidade Urbana surge como o seu principal instrumento de efetivação.

O conteúdo mínimo que deverá constar no Plano de Mobilidade Urbana é descrito no Artigo 24 da Lei nº 12.587/2012 conforme mostrado a seguir:

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

O Plano Diretor Municipal através da Lei Complementar Municipal nº 177 de 29 de Dezembro de 2011, em seu Artigo 21 define as diretrizes gerais da Política de Mobilidade Urbana, que tem como objetivo principal: “garantir as condições

necessárias ao exercício da função de circular, locomover, parar e estacionar, facilitando os deslocamentos e a circulação, com os objetivos de priorizar a proteção individual dos cidadãos e do meio ambiente no aperfeiçoamento da mobilidade urbana e promover a acessibilidade, facilitando o deslocamento no Município, por meio de uma rede integrada de vias, ciclovias e percursos para pedestres com segurança”.

O Plano Diretor Municipal é atualmente a única legislação municipal existente que faz referência a Política de Mobilidade Urbana no Município de Cordeirópolis, sendo necessário o detalhamento e implementação de ações que atendam as necessidades das políticas públicas de mobilidade da atualidade..

Para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana foi realizado um diagnóstico inicial para conhecimento e consolidação dos dados referente à realidade municipal, posteriormente foram realizadas reuniões técnicas para identificar os pontos principais para planejamento das ações no município.

Para conclusão das ações propostas pelas equipes técnicas do município de Cordeirópolis, foi realizada Audiência Pública para exposição das ações identificadas e também identificação de novas ações com base na participação popular.

Após revisão de todo os dados elencados, nova audiência pública foi realizada no Legislativo para que os vereadores pudessem avaliar todo o trabalho construído, e posterior aprovação da Lei Municipal nº xx de xxxxxx de 2020, publicada no Jornal Oficial do Município, Edição xxx de xx de xxxxxx de 2020.

2. CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO

O município de Cordeirópolis está localizado no estado de São Paulo, há 160 km da capital, na microrregião de Limeira e mesorregião de Piracicaba. Limita-se, ao norte, com a cidade de Araras; ao sul, com Itacemópolis; a leste, com Limeira; e, a oeste, com Santa Gertrudes.

Integra a Bacia Hidrográfica do Ribeirão Tatu, com nascente na zona rural do município, além de ter o Rio das Araras e o Ribeirão das Furnas como partes importantes na formação da cidade.

Localiza-se no principal entroncamento viário do interior de São Paulo entre as vias: Anhanguera (SP-330), Rodovia dos Bandeirantes (SP-348) e Rodovia Washington Luiz (SP-310), o que representa um fluxo intenso e diversificado, vindos de importantes centros consumidores do Brasil e do Mercosul. Além disso, faz interligação através da Rodovia Dr. Cássio de Freitas Levy com o município de Limeira e através da Rodovia Constante Peruchi entre os municípios de Santa Gertrudes e Rio

Claro, além do Bairro de Cascalho.

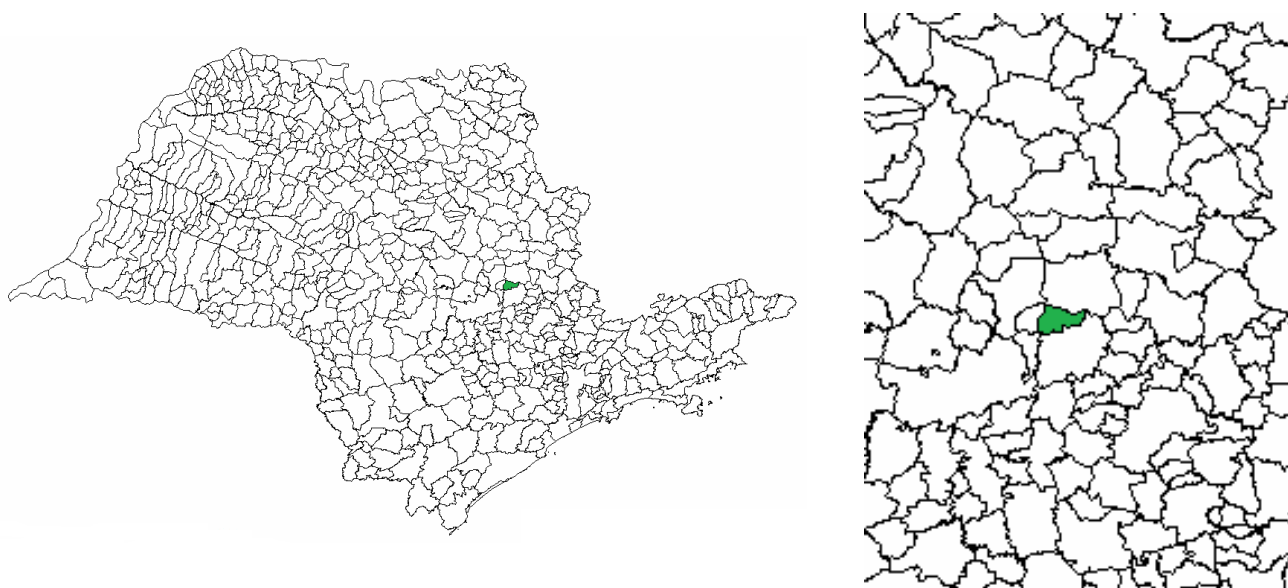


Figura 1. Localização do Município de Cordeirópolis no Estado de São Paulo

O município possui uma área de 137,3 km² e está inserida nos biomas cerrado e mata atlântica. A cidade possui uma população estimada de 23.793, de acordo com o IBGE (2017). No último censo demográfico realizado em 2010, o número de habitantes era de 21.080, sendo que 2.143 pessoas residiam na área rural.

A densidade demográfica, ou seja, a relação de 88 habitantes por km² é de 153,22 hab. Os cidadãos do município possuem o gentílico cordeiopolense (IBGE, 2010).

De acordo com o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (PNUD, 2015), o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é de 0,758, estando Cordeirópolis na Faixa de Desenvolvimento Humano Alto. A dimensão que mais contribui para o IDHM do município é Longevidade, com índice de 0,858, seguida de Renda, com índice de 0,754, e de Educação, com índice de 0,674.

Faixas de desenvolvimento humano

| | | |
|---|-------------|---------------|
| ● | Muito Alto | 0,800 - 1,000 |
| ● | Alto | 0,700 - 0,799 |
| ● | Médio | 0,600 - 0,699 |
| ● | Baixo | 0,500 - 0,599 |
| ● | Muito Baixo | 0,000 - 0,499 |

Figura 2. Faixas de Desenvolvimento Humano

Vale destacar que o IDHM é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O índice varia de 0 a 1 e, quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano do município. Nesse contexto, Cordeirópolis ocupa a 177ª posição entre os 5.565 municípios brasileiros, segundo o IDHM. (PNUD, 2015).

Ainda considerando o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, a renda per capita média da cidade cresceu 61,58% nas últimas duas décadas, passando de R\$ 540,82, em 1991, para R\$ 726,80, em 2000 e para R\$ 873,87, em 2010. Isso equivale a uma taxa média anual de crescimento nesse período 3,34%, entre 1991 e 2000, e 1,86%, entre 2000 e 2010. A proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00 (a preços de agosto de 2010), passou de 7,31%, em 1991, para 8,03%, em 2000, e para 3,05%, em 2010.

Com relação a educação, o IDHM – Educação, os índices do município registraram crescimento nos últimos anos, considerando o período de 1991, 2000 e 2010. Em 2010, 87,21% da população de 6 a 17 anos do município estavam cursando o ensino básico regular com até dois anos de defasagem idade-série e dos jovens adultos de 18 a 24 anos, 13,11% estavam cursando o ensino superior. (PNUD, 2015).

O Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) registrado na rede municipal em 2015 foi de 6,3 para o 5º ano (INEP, 2015). Quando considerada a rede estadual, o índice é de 4,9 para o 9º ano. Importante pontuar que o IDEB considera as análises de fluxo escolar e médias de desempenhos nas avaliações, calculado a partir dos dados sobre aprovação escolar - Censo Escolar, e a média de desempenho nas avaliações do INEP, o Prova Brasil, para os municípios (INEP, 2015).

| 4ª série / 5º ano | | | | | | |
|-------------------|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | Ideb Observado | | | | | |
| Município ↕ | 2005 ↕ | 2007 ↕ | 2009 ↕ | 2011 ↕ | 2013 ↕ | 2015 ↕ |
| Cordeirópolis | 4.7 | 5.4 | 5.9 | 5.7 | 6.2 | 6.3 |

| 8ª série / 9º ano | | | | | | |
|-------------------|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | Ideb Observado | | | | | |
| Município ↕ | 2005 ↕ | 2007 ↕ | 2009 ↕ | 2011 ↕ | 2013 ↕ | 2015 ↕ |
| Cordeirópolis | 4.8 | 4.8 | 5.1 | 5.1 | 4.8 | 4.9 |

Figura 3. IDEB do município

O Produto Interno Bruto - PIB é um importante indicador de economia e

representa, em valores monetários, a soma de todos os bens e serviços finais produzidos. O PIB de Cordeirópolis, de acordo com o IBGE o é de R\$1.678.843,00 mil no ano de 2014, sendo o PIB Per Capita de R\$73.168,14.

De acordo com a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Sustentável, a economia local é baseada na indústria de transformação. A cidade contabiliza mais de 500 empresas instaladas, nos diversos setores e está entre as 80 com maior participação estadual no Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). Vale destacar a presença de empresas como a Nestlé Brasil, desde 2004, as cerâmicas Carmelo Fior, Incefra, Ceral e Grupo Rocha.

Além do setor ceramista, a cidade também conta com indústrias dos setores: moveleiro, metalúrgico, químico, além de tecelagem e logística, que são importantes para a geração de empregos, arrecadação e desenvolvimento do município.

A seguir, apresenta-se uma tabela resumo dos principais dados, além dos índices sociais e econômicos do município:

| | | |
|---------------------------|--|----------------------|
| ÍNDICES SOCIAIS | IDHM (2010) | 0,758 |
| | IDHM – Longevidade (2010) | 0,858 |
| | Índice Gini | 0,4 |
| | IDEB Municipal e Estadual (2013) – apenas 9º ano | 4,9 |
| DADOS GERAIS | Área do Município 2016 | 137,579 km² |
| | Bioma | cerrado |
| | População estimada | 23.793 pessoas |
| | Densidade demográfica (2010) | 153,22 hab/km² |
| | Gentílico | Cordeiopopolense |
| ÍNDICES ECONÔMICOS | PIB 2014 | R\$ 1.678.843,00 |
| | PIB per capita | R\$ 73.168,14 |
| | Renda Per Capita Média | 3,3 salários mínimos |

Figura 4. Resumo dos principais dados gerais, índices sociais e econômicos
Fonte: PNUD (2015) e IBGE (2015)

2.1. Formação Histórica

Ainda no século passado iniciou-se a colonização de Cordeirópolis, nome decorrente da antiga fazenda Cordeiro. O Distrito de Paz de Cordeiro, criado em 7 de agosto de 1889, era então formado das povoações de Cordeiro e de Cascalho.

A luta pela sua emancipação iniciou-se bem cedo; já em setembro de 1902, a população reivindicava ao Congresso Legislativo do Estado a criação do Município. Em 1943, em decorrência de Decreto Federal, a população de Cordeiro, mediante plebiscito, escolheu novo nome para a localidade, que passou a chamar-se Cordeirópolis.

O distrito criado com a denominação de Cordeiro, por Lei nº 645, de 07 de agosto de 1899, no Município de Limeira e no decreto-lei Estadual nº 14.334, de 30 de novembro de 1944, passou a denominar-se Cordeirópolis.

No quadro fixado pelo referido Decreto-lei, para vigorar em 1945-1948, o Distrito de Cordeirópolis permanece no Município de Limeira.

Elevado à categoria de município com a denominação de Cordeirópolis, por Lei Estadual nº 233, de 24 de dezembro de 1948, desmembrado de Limeira.

Fixado o quadro territorial para vigorar no período de 1949-1953, o município é constituído do Distrito Sede. Em divisão territorial datada de 1/07/1960, o município é constituído do Distrito Sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 15/07/1999.



Figura 5. Antiga Estação Ferroviária do Município

Fonte: <http://www.marcoarelioasilva.com.br/cordeiropolis.html>

A formação administrativa da cidade seguiu, portanto, a seguinte ordem (IBGE, 2015):

Distrito criado com a denominação de Cordeiro, por Lei nº 645, de 07 de agosto de 1899, no Município de Limeira. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911,

figura no Município de Limeira o Distrito de Cordeiro.

Em divisão referente ao ano de 1933, este distrito está grafado Cordeiro e figura no mesmo Município de Limeira. Em divisões territoriais datadas de 31-XII-1936 e 31-XII-1937, Cordeiro é distrito apenas judiciário e figura no Município de Limeira.

No quadro anexo ao Decreto-Lei Estadual nº 9073, de 31 de março de 1938, o Distrito de Cordeiro permanece no Município de Limeira. No quadro fixado pelo Decreto-Lei Estadual nº 9775, de 30 de novembro de 1938, para 1939-1943, o Distrito de Cordeiro permanece no Município de Limeira.

Decreto-lei Estadual nº 14334, de 30 de novembro de 1944, passou a denominar-se Cordeirópolis. No quadro fixado pelo referido Decreto-lei, para vigorar em 1945-1948, o Distrito de Cordeirópolis permanece no Município de Limeira.

Elevado à categoria de município com a denominação de Cordeirópolis, por Lei Estadual nº 233, de 24 de dezembro de 1948, desmembrado de Limeira, foi constituído como distritosedeno dia 26 de março de 1949.

Fixado o quadro territorial para vigorar no período de 1949-1953, o município é constituído do Distrito Sede. Assim permanece no quadro fixado pela Lei Estadual nº 2456, de 30-XII-1953 para 1954-1958. Em divisão territorial datada de 1-VII-1960, o município é constituído do Distrito Sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 15-VII-1999.

2.2. Principais Eventos

Foram inventariados mais de 45 eventos que são realizados no município no ano sendo os principais deles a Semana Italiana, Campeonato de Balonismo, Concurso de Bandas e Fanfarras (CONFABAN), Festa da Padroeira de Cascalho, Campeonato de Gibs e Gaiolas, Festa do Peão, Carnaval da Família, Aniversário do Município e Cantatas de Natal.



Figura 06. Carnaval da Família

Fonte: <<http://www.gazetainfo.com.br>>



Figura 07. Concurso de Bandas e Fanfarras

Fonte: <<https://www.facebook.com/prefeituramunicipal.cordeiropolis>>

3. SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO



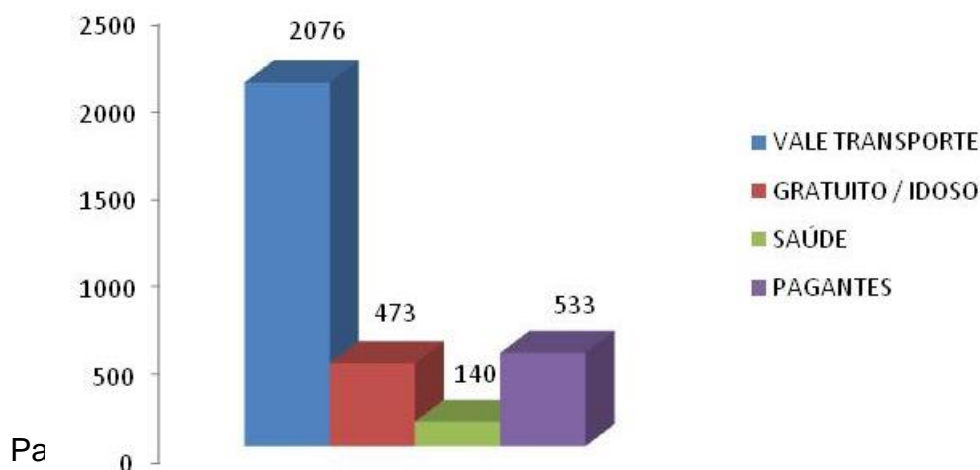
Figura 08: Serviço de transporte público coletivo

Em 25 de janeiro de 2019 foi publicado no Diário Oficial do Estado, anúncio de Concorrência para concessão onerosa do serviço de transporte coletivo urbano que estava inativo desde o ano de 2008. O certame realizado no dia 28 de fevereiro de 2019, teve como empresa vencedora pelo critério de menor tarifa a empresa G10, que passou a operar no município a partir do dia 1º de Abril operando 17 linhas em 40 pontos do município.

| | | | | | | | | | | | | |
|------------|-------------|-----------|------------|-----------|-----------------|-------------|------------|-------------|---------------|--------|------------|--------------------|
| PROGRESSO | SÃO FRANC | SÃO LUIS | SÃO LUIS | PROGRESSO | JD CORDEIRO | CORDEIRO II | ELDORADO | JD ELDORADO | CENTRO | CENTRO | CENTRO | CASCALHO |
| SORVETERIA | MERC. BRITO | BAR IVONE | COMP CERTO | CRISTO | TATAJUBA/ESCOLA | CAMPINHO | ASSEMBLEIA | BORRACHARIA | HOSPITALZINHO | POSTÃO | PREFEITURA | NESTLE/BARREIRENSE |
| 06:00 | 06:03 | 06:05 | 06:07 | 06:10 | 06:13 | 06:15 | 06:18 | 06:20 | 06:30 | 06:32 | 06:35 | 06:45 |
| PROGRESSO | SÃO LUIS | SÃO LUIS | SÃO LUIS | PROGRESSO | JD CORDEIRO | CORDEIRO II | ELDORADO | JD ELDORADO | CENTRO | CENTRO | CENTRO | SANTA RITA |
| SORVETERIA | MERC. BRITO | BAR IVONE | COMP CERTO | CRISTO | TATAJUBA/ESCOLA | CAMPINHO | ASSEMBLEIA | BORRACHARIA | HOSPITALZINHO | POSTÃO | PREFEITURA | ROTATORIA |
| 08:00 | 08:03 | 08:05 | 08:07 | 08:10 | 08:13 | 08:15 | 08:18 | 08:20 | 08:30 | 08:32 | 08:32 | 08:35 |
| PROGRESSO | SÃO LUIS | SÃO LUIS | SÃO LUIS | PROGRESSO | JD CORDEIRO | CORDEIRO II | ELDORADO | JD ELDORADO | CENTRO | CENTRO | CENTRO | ENGENHO VELHO |
| SORVETERIA | MERC. BRITO | BAR IVONE | COMP CERTO | CRISTO | TATAJUBA/ESCOLA | CAMPINHO | ASSEMBLEIA | BORRACHARIA | HOSPITALZINHO | POSTÃO | PREFEITURA | ENGENHO VELHO |
| 09:00 | 09:03 | 09:05 | 09:07 | 09:10 | 09:13 | 09:15 | 09:18 | 09:20 | 09:30 | 09:32 | 09:32 | 09:40 |
| PROGRESSO | SÃO LUIS | SÃO LUIS | SÃO LUIS | PROGRESSO | JD CORDEIRO | CORDEIRO II | ELDORADO | JD ELDORADO | CENTRO | CENTRO | CENTRO | PLANALTO |
| SORVETERIA | MERC. BRITO | BAR IVONE | COMP CERTO | CRISTO | TATAJUBA/ESCOLA | CAMPINHO | ASSEMBLEIA | BORRACHARIA | HOSPITALZINHO | POSTÃO | PREFEITURA | ESCOLA AMALIA |
| 11:00 | 11:03 | 11:05 | 11:07 | 11:10 | 11:13 | 11:15 | 11:18 | 11:20 | 11:30 | 11:32 | 11:32 | 11:35 |
| PROGRESSO | SÃO LUIS | SÃO LUIS | SÃO LUIS | PROGRESSO | JD CORDEIRO | CORDEIRO II | ELDORADO | JD ELDORADO | CENTRO | CENTRO | CENTRO | PLANALTO |
| SORVETERIA | MERC. BRITO | BAR IVONE | COMP CERTO | CRISTO | TATAJUBA/ESCOLA | CAMPINHO | ASSEMBLEIA | BORRACHARIA | HOSPITALZINHO | POSTÃO | PREFEITURA | CENTRO DE LAZER |
| 12:30 | 12:33 | 12:35 | 12:37 | 12:40 | 12:45 | 12:47 | 12:50 | 12:52 | 13:00 | 13:02 | 13:05 | 13:10 |
| PROGRESSO | SÃO LUIS | SÃO LUIS | SÃO LUIS | PROGRESSO | JD CORDEIRO | CORDEIRO II | ELDORADO | JD ELDORADO | CENTRO | CENTRO | CENTRO | CASCALHO |
| SORVETERIA | MERC. BRITO | BAR IVONE | COMP CERTO | CRISTO | TATAJUBA/ESCOLA | CAMPINHO | ASSEMBLEIA | BORRACHARIA | HOSPITALZINHO | POSTÃO | PREFEITURA | NESTLE/BARREIRENSE |
| 13:00 | 13:03 | 13:05 | 13:07 | 13:10 | 13:15 | 13:20 | 13:25 | 13:27 | 13:30 | 13:32 | 13:35 | 13:45 |
| PROGRESSO | SÃO LUIS | SÃO LUIS | SÃO LUIS | PROGRESSO | JD CORDEIRO | CORDEIRO II | ELDORADO | JD ELDORADO | CENTRO | CENTRO | CENTRO | PLANALTO |
| SORVETERIA | MERC. BRITO | BAR IVONE | COMP CERTO | CRISTO | TATAJUBA/ESCOLA | CAMPINHO | ASSEMBLEIA | BORRACHARIA | HOSPITALZINHO | POSTÃO | PREFEITURA | CENTRO DE LAZER |

A empresa dispõe de 02 veículos para operação da linha com ano de fabricação de 2012 e 2013. Atualmente são transportados uma média de 3.222 passageiros por mês, em um total de 3.300 km percorridos.

| PASSAGEIROS TRANSPORTADOS | Vale Transporte | Gratuito/Idoso | Saúde | Pagantes | Total |
|---------------------------|-----------------|----------------|-------|----------|-------|
| QUANTIDADE | 2076 | 473 | 140 | 533 | 3222 |



| Objetivo: Priorizar o transporte público coletivo sobre o individual motorizado | | | | |
|--|--|-----------|--|------------------|
| Meta: Aumentar em 10% a participação do transporte público na matriz de deslocamento da população em 8 anos; | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos |
| ▪ Mobilização e realização de campanhas de conscientização para utilização do transporte público. | Diretoria de Trânsito / Diretoria de Comunicação | semestral | Aumento no número de passageiros que utilizam o transporte coletivo | R\$ 500,00 / ano |
| ▪ Definição de padrões de qualidade para o serviço de transporte coletivo (pontualidade, regularidade, velocidade média) | Sec. de Governo / Diretoria de Trânsito | Jul/2023 | Documento oficializado com os padrões a serem avaliados | Recursos Humanos |
| ▪ Avaliação dos padrões de qualidade para o serviço de transporte coletivo (pontualidade, | Diretoria de Trânsito | Anual | Produção de relatório com oficialização à empresa contratada das melhorias necessárias | Recursos Humanos |

| | | | | |
|--|---|-------|---|------------------|
| regularidade, velocidade média) | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Reavaliar necessidade de Readequação de rotas e horários, a partir de relatório produzido com monitoramento dos pontos existentes; | Sec. de Governo / Diretoria de Trânsito | Anual | Documento oficializando o prestador de serviços das mudanças realizadas | Recursos Humanos |

4. CIRCULAÇÃO VIÁRIA



Figura 09: Circulação viária em Cordeirópolis/SP.

O município de Cordeirópolis localiza-se no principal entroncamento viário do interior de São Paulo entre as vias: Anhanguera (SP-330), Rodovia dos Bandeirantes (SP-348) e Rodovia Washington Luiz (SP-310), o que representa um fluxo intenso e diversificado, vindos de importantes centros consumidores do Brasil e do Mercosul. Além disso, faz interligação através da Rodovia Dr. Cássio de Freitas Levy com o município de Limeira e através da Rodovia Constante Peruchi entre os municípios de Santa Gertrudes e Rio Claro, além do Bairro de Cascalho.

Algumas das principais vias de tráfego, caracterizadas pelo Plano Diretor como vias arteriais são a Avenida Presidente Vargas que faz a interligação da região Central com a Zona Oeste do Município, Avenida Aristeu Marciano que interliga a região Sul e Oeste, as Ruas Flaminio Levy e Rua do Barro Preto que interligam a região Central com a Zona Norte, Rua Uarde Abraão de Campos Toledo e Rua Valdomio Bertanha que interligam a Zona Sul com a área Central.

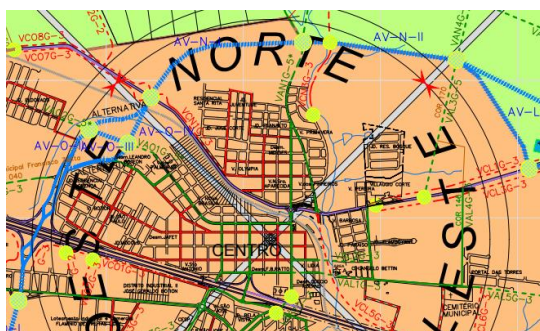


Figura 09: Anexo VI, Lei Complementar 177 de 29 de Dezembro de 2011
 Segundo dados do SAMU, em 2018 ocorrem 117 acidentes de transito no município, os principais acidentes registrados são entre motos e carros, quedas de bicicleta e moto, e atropelamentos. Os principais bairros de ocorrência são o Centro com 31 acidentes registrados, Jardim Cordeiro com 14 acidentes, Jardim Eldorado com 10 acidentes, Jardim Bela Vista, Jardim Progresso e São José com 20 acidentes, três bairros que integra a região sul do município.

| | JAN | FEV | MAR | ABR | MAI | JUN | JUL | AGO | SET | OUT | NOV | DEZ | TOTAL |
|-----------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| ACIDENTES DE TRÂNSITO | 8 | 15 | 9 | 7 | 10 | 11 | 9 | 18 | 15 | 9 | 13 | 9 | 133 |

| Tipo de Transporte | Quantidade |
|--------------------|------------|
| CARRO XMOTO | 35 |
| QUEDA BIBICLETA | 29 |
| QUEDA MOTO | 26 |
| ATROPELAMENTO | 15 |
| CARRO X CARRO | 10 |
| CARRO X BIKE | 4 |
| MOTO X MOTO | 4 |
| CAPOTAMENTO | 3 |
| CARRO X ÁRVORE | 3 |
| MOTO X BICICLETA | 2 |
| CARRO X POSTE | 1 |
| MOTO X CAMINHÃO | 1 |
| Total | 133 |

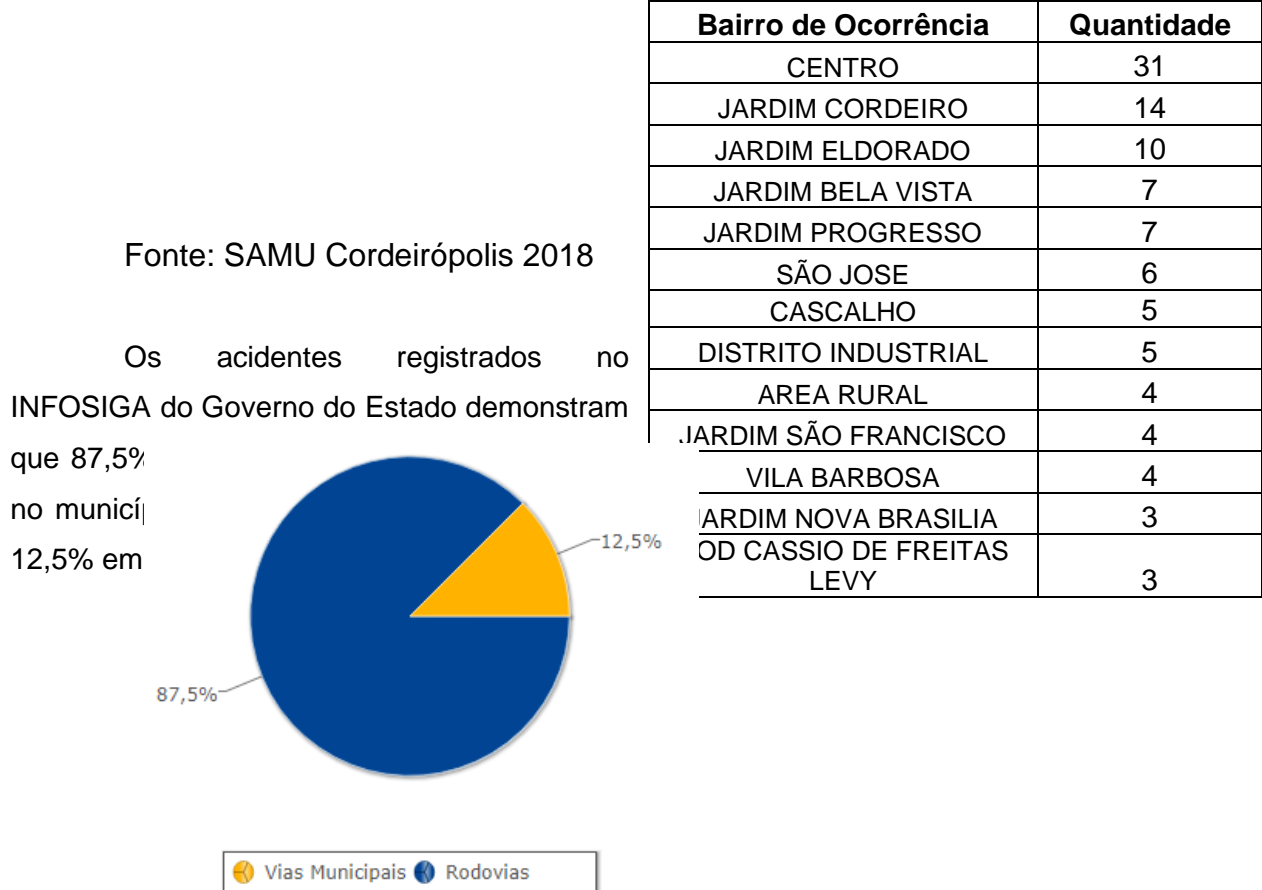


Figura 10: Óbitos por vias - Governo do Estado de São Paulo
<http://www.respeitoavida.sp.gov.br/relatorios/>

| Objetivo: Promover a segurança viária | | | | |
|---|---|---------------|--|---|
| Meta: Diminuir em 50% acidentes de trânsito na área urbana do município em 10 anos | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos Financeiros |
| ▪ Funcionamento da Escolinha de Trânsito | Diretoria de trânsito | anual | 900 alunos com frequência na Escolinha de Trânsito / ano | R\$ 1.000,00 / ano para aquisição de materiais educativos |
| ▪ Realizar campanha de conscientização para a população local (respeito ao pedestre, serviços de transporte, legislação de trânsito, segurança no trânsito etc.); | Diretoria de Trânsito / Diretoria de Comunicação | anual | 1 Campanha em redes sociais / rádio / jornais / por ano | R\$ 100,00 /ano |
| ▪ Implantar o sistema de lombadas eletrônicas com controle de velocidade especialmente próximo aos pontos de maior acidentes | Diretoria de Trânsito / Secretaria de Justiça e Cidadania | 2022 | Sistema implantado | R\$ 500.000,00 |
| ▪ Aquisição de veículos, viaturas e motocicletas para o Departamento de Trânsito; | Diretoria de Trânsito / Secretaria de Justiça e Cidadania | Jul / 2023 | 1 veículo adquirido a cada 5 anos | R\$ 60.000,00 |
| ▪ Realização de estudo | Diretoria de | Realizar novo | Relatório de estudo para | R\$ 10.000,00 |

| | | | | |
|--|---|------------------------|---|---------------------------------------|
| para colocação ou realocação de semáforos | Trânsito | estudo a cada 10 anos. | realocação de semáforos | |
| ▪ Aprovação do plano Municipal de Arborização Urbana. | Secretaria Municipal de Meio Ambiente | Dez /2022 | Relatórios anuais | RH próprios |
| ▪ Divulgação da ouvidoria como principal canal para atendimento as questões relacionadas ao trânsito e serviços de transporte; | Diretoria de Trânsito / Coord. Administrativa / Ouvidor Municipal | 1 vez ao ano | 1 ação de divulgação realizada ao ano | Uso dos canais de comunicação oficial |
| ▪ Substituir lombadas das via Avenida Aristeu Marciano para lombada eletrônica com redutor de velocidade | Diretoria de Trânsito | Dez / 2022 | Parceria com Sec Serviços Públicos para remoção de lombadas | Maquinário SSP |
| ▪ Realizar audiências públicas para estipular mudanças de direção nas vivas dos bairros | Diretoria de Trânsito | permanente | Audiência Pública para alteração de sentido | Mão de obra Propria |

5. INFRAESTRUTURAS DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA



Figura 11: Instalação de ciclovias no município de Cordeirópolis-SP

A infraestrutura do Sistema de Mobilidade Urbana Municipal é adequada quanto à qualificação de vias, havendo constante reparo dos pavimentos do município principalmente nas vias principais, mas também nas vias secundárias. A sinalização viária horizontal e vertical também tem manutenção permanente. Em ambos os casos não há um cronograma e diagnóstico de vias mais danificadas. Como município de pequeno porte, ainda é possível fazer esse diagnóstico visual facilmente, porém deve-se projetar a medio e longo prazo, um diagnóstico e cronograma para manutenção das vias.



Figura 12: Manutenção na sinalização das vias no município de Cordeirópolis

O município possui 15 paradas de ônibus, sendo necessária a instalação de pontos de ônibus adequados, atendendo com eficiência a população e estimulando para que o transporte público, reativado no ano de 2018 seja realmente utilizado pela população local.

Quanto à mobilidade por bicicleta, o município não apresenta uma rede cicloviária. A infraestrutura existente de cerca de 4km de ciclovias está presente em uma faixa do Centro residencial do município, uma faixa na zona Sul e na Rodovia que interliga o Centro do município com a Zona rural.

Na região Central do município, as ruas estreitas com estacionamento em ambos os lados não comportam ciclofaixa. Para adequação é necessária a proibição de estacionamento em um dos lados da via. Esta medida ainda requer grande conscientização da população que solicita vasta área de estacionamento de veículos e ainda não entende a importância da bicicleta como meio de transporte condenando a instalação de ciclofaixas, principalmente em frente de suas casas. Pode-se iniciar a implantação de um sistema de mobilidade por bicicleta por meio da implantação de ciclorrotas e definir um cronograma à medio e longo prazo para implantação de uma rede cicloviária completa.

As ciclorrotas caracterizam-se por ruas que recebem sinalização com placas de regulamentação e advertência e pintura de solo, indicando aos motoristas que a via é uma rota para bicicletas na qual a atenção deve ser redobrada e a velocidade

reduzida para 30km/h.

Por fim, mas prioritário para a Política de Mobilidade Urbana, as calçadas da região Central do município construídas no estilo mosaico português apresentam diversas imperfeições, dificultando a passagem de idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida. Nas demais regiões da cidade, a Lei Complementar 275 de 29 de Abril de 2019, estabelece o prazo de 1 ano para construção de calçadas e de 5 anos para novos loteamentos. Porém a legislação municipal não apresenta regulamentação quanto as calçada em mau estado de conservação.

| Objetivo: Propiciar boas condições de infraestrutura urbana, garantindo a segurança do pedestre e a ampliação do sistema cicloviário. | | | | |
|---|--|------------|---|----------------------|
| Meta: Construção de uma rede cicloviária que interligue todos os bairros e qualificação das calçadas na região Central | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos Financeiros |
| ▪ Criação de parque linear no entorno de toda a zona Sul da cidade com rede cicloviária | Secretaria de Esportes / Secretaria de Obras | 2024 | Obra entregue e parque em utilização pela população | R\$ 700.000,00 |
| ▪ Criação de uma rede cicloviária com interligação entre todos os bairros ao Centro da Cidade | Diretoria de Trânsito | 2023 | Rede cicloviária delimitada e sinalizada | R\$ 50.000,00 |
| ▪ Manutenção da rede cicloviária municipal | Diretoria de Trânsito | anual | Manutenção anual realizada | R\$ 20.000,00 / ano |
| ▪ Aumentar o número de bicicletários na região central e nos bairros | Diretoria de Trânsito | Dez / 2024 | Instalação de 5 bicicletários até dez /2024 | R\$ 10.000,00 |
| ▪ Manutenção e readequação da sinalização horizontal e vertical do município | Diretoria de Trânsito | anual | Manutenção anual realizada | R\$ 400.000,00 |
| ▪ Aumentar a fiscalização das calçadas da área Central para facilitar locomoção de pedestres quanto a manutenção da qualidade e obstrução de vias (árvores, objetos utilizados pelo comércio, remoção de raízes de árvores, etc.) | Secretaria de Obras | anual | Diagnóstico de calçadas identificadas como impróprias e relatório com as benfeitorias realizadas após notificação aos proprietários | Recursos humanos |
| ▪ Fiscalizar a construção e manutenção das | Secretaria de Obras | anual | Diagnóstico de calçadas identificadas como | Recursos humanos |

| | | | | |
|---|---|---------------------|--|---------------------|
| calçadas dos bairros periféricos para garantir a mobilidade dos pedestres | | | impróprias e relatório com as benfeitorias realizadas após notificação aos proprietários | |
| ▪ Diagnóstico e instalação de Sinalização vertical referente a informações turísticas | Secretaria de Cultura | Dez / 2023 | Placas instaladas | 200.000,00 |
| ▪ Instalação de 15 pontos de ônibus (abrigo, sinalização, bancos, acessibilidade, informações aos usuários) | Secretaria Serviços Públicos | Jan 2022 a Dez 2031 | 5 pontos instalados por ano | R\$ 75.000,00 |
| ▪ Instalação / manutenção de placas de sinalização de informação | Diretoria de Trânsito | anual | Placas instaladas, manutenção realizada | R\$ 10.000,00 / ano |
| ▪ Criação de uma gerência de pavimentos para estudos, implantação, monitoramento e manutenção; | Secretaria de Governo / Serviços Públicos | Jan / 2023 | Criação de cronograma delimitando áreas e prazos para implantação ou manutenção de pavimento | Recursos Humanos |
| ▪ Definir cronograma de pavimentação / manutenção asfáltica por ano | Secretaria Serviços Públicos | anual | Plano de Trabalho para execução da manutenção / pavimentação de vias | Recursos Humanos |
| ▪ Pavimentação / Manutenção de vias detalhada no Cronograma produzido pela Diretoria de Trânsito | Secretaria Serviços Públicos | anual | X metros de vias pavimentadas / reperadas ano | |
| ▪ Finalizar construção do anel viário no Município | Secretaria de Obras | Dez / 2024 | Obra finalizada | R\$ 35.000.000,00 |
| ▪ Finalizar prolongamento da Avenida Presidente Vargas | Secretaria de Obras | Dez / 2023 | Obra finalizada | R\$ 3.000.000,00 |
| ▪ Alça de Acesso Pedro Boldrini | Secretaria de Obras | DEZ /2024 | Obra finalizada | R\$ 1.500.00000 |
| ▪ Pavimentação da COR 283 | Secretaria de Obras | DEZ /2022 | Obra finalizada | R\$ 12.000.000 |

6. ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA



Figura 13: Veículo de transporte Escolar acessível para alunos da rede municipal

O município de Cordeirópolis ao longo dos anos tem implementado ações para desenvolvimento das políticas públicas de acessibilidade para pessoas com deficiência. Aquisição de veículos acessíveis para o transporte escolar, veículos acessíveis para o transporte de pacientes, rebaixamento de guias nas ruas centrais do município, entradas acessíveis em prédios públicos, vagas de estacionamento em toda região central para pessoas com deficiência e transporte público com acessibilidade, dentre outras ações.

| Objetivo: Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade atendendo aos princípios do desenho universal e as normas técnicas e assegurando o deslocamento das pessoas com dificuldades de mobilidade. | | | | |
|---|--|----------|--|---------------------|
| Meta: Prover 100% de acessibilidade nos veículos de transporte coletivo público em privado e na infraestrutura urbana da área Central e polos geradores de viagens no município | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos |
| ▪ Revisão da Legislação municipal sobre calçadas, no que couber, para adequação quanto aos quesitos de acessibilidade. | Secretaria de Obras | 2023 | Lei publicada com revisões realizadas | Recursos humanos |
| ▪ realizar o rebaixamento de xx guias ou meios-fios em esquinas e locais onde houver faixa para travessia de pedestres na área central da cidade e próximo aos polos geradores de viagens; | Secretaria de Serviços Públicos | 2026 | Parceria com Secretaria de Serviços Públicos | Mão de Obra própria |
| ▪ Garantir que todos veículos utilizados pelo transporte público coletivo tenham acessibilidade com recursos de plataforma elevatória e piso rebaixado. | Diretoria de Trânsito | contínuo | 100% dos veículos adaptados | |
| ▪ Implantar sinalização no passeio público de rotas para a circulação de deficientes visuais próximas a escolas e hospitais; | Secretaria de Educação / Secretaria de Saúde | 2024 | Sinalização implantada | R\$ 10.000,00 |
| ▪ Incluir requisitos de acessibilidade em todos os projetos; | Todas as Secretarias / Secretaria de Obras | contínuo | Relatório com check list para inclusão em projetos | RH |
| ▪ Realizar estudo prévio para definição das intervenções de acessibilidade a serem realizadas, incluindo, pontos de parada, travessias, interior de veículos, piso tátil etc.; | Diretoria de Trânsito | 2023 | Assessoria contratada e estudo realizado | R\$ 10.000,00 |
| ▪ Realizar campanhas educativas e capacitação de todos motoristas, incluindo do transporte coletivo para conscientizar as pessoas sob as necessidades das pessoas com deficiência nas questões referente a mobilidade urbana | Diretoria de Trânsito / Escola de Governo | contínuo | 1 ação por ano | RH |

7. TRANSPORTE DE CARGAS



Figura 14: Transporte de Carga no município de Cordeirópolis

O Plano Diretor do Município dispõe em seu Artigo 8º dispõe como diretriz da Política de Mobilidade Urbana Municipal a garantia de fluidez do transporte de Carga. A localização do município no entroncamento das principais rodovias brasileiras e a concentração de grandes empresas, principalmente cerâmicas e o centro de distribuição da Nestlé, faz com que o fluxo de transporte de carga na pequena cidade de 24.000 habitantes seja intenso.

Ainda o Plano Diretor estabelece:

Art. 147 – São diretrizes da política municipal de transporte de cargas:

- I. estruturar medidas reguladoras para o transporte de carga, inclusive para cargas perigosas, compatíveis com os sistemas viário de circulação e com as atividades geradoras de tráfego;
- II. promover o controle, monitoramento e fiscalização, diretamente ou em conjunto com órgãos da esfera estadual ou federal, da circulação de cargas perigosas e dos índices de poluição atmosférica e sonora nas vias do Município;
- III. promover a integração do sistema de transporte de cargas, compatibilizando-o com a racionalização das atividades de carga e descarga no

Município.

Art. 148 – São ações previstas pela política municipal de transporte de cargas:

- I. elaborar um Plano de Orientação de Tráfego – POT – para caminhões e cargas perigosas;
- II. definir as principais rotas, os padrões de veículos e os pontos de carga e descarga a serem utilizados no abastecimento e na distribuição de bens dentro do Município;
- III. estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas, bem como restrições de tonelagem nos principais eixos ou áreas da cidade;
- IV. construir acessos seguros nos entroncamentos principais ao longo da Rodovia Constante Peruchi (SP316) e Estrada Municipal Dr. Cássio de Freitas Levy (COR 030 / SPV017);
- V. viabilizar a retirada da rota dos caminhões de alta tonelagem da Rua do Barro Preto;
- VI. incentivar a criação de terminais próximos a entroncamentos rodoviários e distantes das zonas residenciais.

Outra legislação que delimita as diretrizes de transporte de carga no município é o Código de Postura, que define locais, horários e fora para carga e descarga de na zona urbana.

Além das diretrizes dispostas no Plano Diretor, o município também necessita solucionar o local de estacionamento de caminhões dentro da zona urbana, e também dispor de local apropriado para estacionamento, carga e descarga, visando dar conta do intenso fluxo de transporte no município.

Importante ressaltar, por fim, necessidade de ações para conter a emissão de poluentes, principalmente relacionados ao transporte de caminhões de argila. O município de Cordeirópolis em 2016 foi o 5º município do estado de São Paulo com maior índice de microgramas de material particulado por m³, segundo estudo registrado pelo IEMA (Instituto de Energia e Meio Ambiente).

| Objetivo: Promover o desenvolvimento econômico, viabilizando a entrega de mercadorias e Mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos do deslocamento de cargas no município, | | | | |
|---|--------------|--------|--|----------------------|
| Meta: Possibilitar rota de qualidade fora da zona urbana central para o transporte de cargas e reduzir a emissão de poluentes no município | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos Financeiros |

| | | | | |
|--|---|------------|---|------------------|
| ▪ Implantar Pátio de Caminhões para estacionamento e carga e descarga | Secretaria de Obras | 2023 | Centro Logístico implantando | R\$ 200.000,00 |
| ▪ Fiscalizar uso de lonas no transporte de caminhões | Secretaria de Obras | permanente | Mínimo de 2 ações de fiscalização / ano | Recursos Humanos |
| ▪ Fiscalizar carga e descargada de mercadorias conforme legislação municipal | Secretaria de Obras | permanente | Mínimo de 2 ações de fiscalização / ano | Recursos Humanos |
| ▪ Regulamentar a circulação de veículos pesados na zona urbana, após finalização do anel viário; | Secretaria de Governo / Diretoria de Trânsito | Dez / 2024 | Documentos instituído e publicado | Recursos Humanos |
| ▪ Implantação de sinalização viária específica para veículos de carga | Secretaria de Governo / Diretoria de Trânsito | Dez / 2024 | Sinalização adquirida e instalada | R\$ 10.000,00 |

8. POLOS GERADORES DE VIAGENS



Figura 15: Programa habitacional “Meu Pedaco de Chão” com lotes dentro da malha urbana, retistrigindo sua expansão em áreas sem equipamentos públicos.

Os principais equipamentos geradores de viagens do município são os equipamentos públicos como escolas e unidades de saúde, empreendimentos comerciais da região central e conjuntos habitacionais. Nas regiões mais afastadas da região Central estão localizados os distritos industriais que também geram viagens, mas com foco em transporte de cargas e veículos.

Localizados principalmente na região central, os principais polos geradores de viagens são os comércios. Os equipamentos públicos estão bem distribuídos nos diversos bairros do município. Alguns dos polos geadores de viagens disponíveis são: 10 locais com equipamentos de saúde públicos, 17 escolas, 3 predios de assistência social, 1 câmara municipal, 1 predio de atendimento ao trabalhador, 6 agências bancárias, 6 supermercados e minimercados e 1 terminal rodoviário.



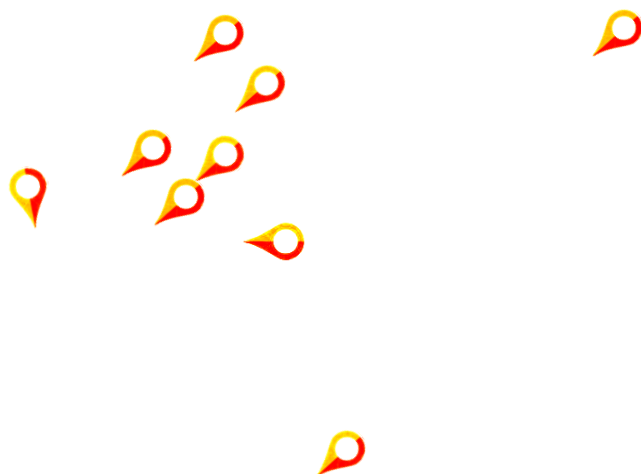


Figura 16: Distribuição de Equipamentos de Saúde Públicos do Município de Cordeirópolis

Importante ressaltar que o município tem um bom equilíbrio na distribuição de serviços essenciais em todas as principais regiões do município, principalmente atendimento de saúde, educação e de lazer, evitando grandes deslocamentos para a população e de viagens motorizadas. Destaca-se ainda que mesmo na Zona Rural do município, há disponível agência de correio, escola e unidade de saúde.



Figura 17: Distribuição de Equipamentos de Educação Pública do Município de Cordeirópolis

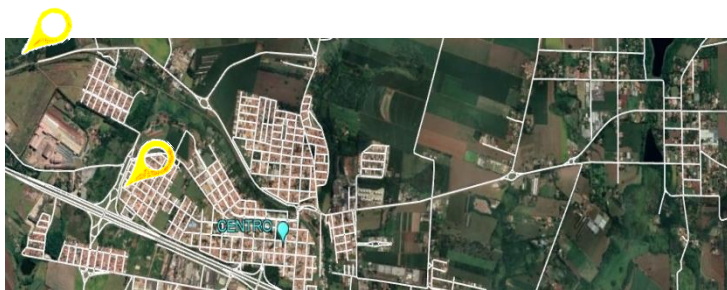


Figura 18: Distribuição de Equipamentos Sociais no Município de Cordeirópolis

Em duas principais localizações do município estão localizados os distritos industriais, uma mais próximos a região central e outro um pouco mais afastado da região central que se alonga por toda região rural do Bairro de Cascalho até a Rodovia Anhanguera. Porém ambos os distritos industriais com localização estratégica para escoamento de transporte de carga.

| Objetivo: Estimular o adensamento nas regiões providas de infraestrutura de mobilidade urbana, restringir a expansão horizontal da malha urbana. | | | | |
|---|-----------------------------------|------------|--|--|
| Meta: 100% dos empreendimentos imobiliários populares concentrados nas zonas com infraestrutura implantada | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos Financeiros |
| ▪ Revitalizar 01 praça por ano; | Secretaria de Serviços Públicos | Dez / 2025 | praças revitalizadas / ano | R\$ 300.000,00 / ano |
| ▪ Implantar 350 casas em projeto habitacional popular em local com presença de serviços básicos de saúde, educação etc. até o ano de 2025; | Secretaria de Justiça e Cidadania | 2025 | 350 casas implantadas | R\$ 12.500.000,00 desapropriações / construção |
| ▪ Estudo de fechamento ou estreitamento da via para fluxo de automóveis nas ruas próximas a CEI, e em outros locais identificados como necessários como | Diretoria de Trânsito | 2023 | Parceria com Serviços Públicos | R\$ 100.000,00 |

| alternativa de redução de velocidade | | | | |
|---|---|----------|--|------------------|
| ▪ Implantação de creche na região do Jardim Lise | Secretaria de Obras / Secretaria de Educação | Dez/2022 | Creche em funcionamento | R\$ 1.800.000,00 |
| ▪ Implantação de escola na região do Jardim São Luiz | Secretaria de Obras / Secretaria de Educação | Dez/2023 | Escola em funcionamento | R\$ 4.000.000,00 |
| ▪ Garantir mobilidade urbana no planejamento dos novos bairros ou conjuntos habitacionais a serem implantados (arborização, calçadas, pavimentação, ponto de parada, ciclovias, etc.) | Secretaria de Justiça e Cidadania / Secretaria de Obras | contínuo | Projetos com garantia de políticas de mobilidade | RH |

9. ÁREAS DE ESTACIONAMENTO



Figura 19: Área de Estacionamento na Região Central

Principalmente a região central do município está bastante saturada em disponibilidade de estacionamento sendo disponíveis apenas os estacionamentos das

vias públicas que são gratuitos, e inexistem estacionamentos privados. Faltam incentivos como ciclovias na região central, diminuição de áreas de estacionamento para estímulo a caminhada a pé e de bicicleta, principalmente considerando a pouca extensão do município, em que a caminhada a pé e por bicicleta poderia ser bem mais estimulada.

Outras ações possíveis de serem implementadas é o aumento de áreas para estacionamento de bicicletas (paraciclos) na região Central, e verificação da viabilidade para cobrança de estacionamento, bem como fomento ao uso pela população do transporte público.

| Objetivo: Estabelecer a política de estacionamento como instrumento de gestão da mobilidade urbana e racionalizar o estacionamento de todos os modos de transporte na área central da cidade e nos principais polos geradores de viagem. | | | | |
|---|---|------------|--|----------------------|
| Meta: Aumentar em 50% fluxo de pedestres, bicicletas e transporte público na área central | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos Financeiros |
| ▪ Realização de estudo para contagem das vagas existentes ao longo da via urbana na área central da cidade e nos principais polos geradores de viagem. | Diretoria de Transito | 2022 | Equipe de Transito | Mão de Obra Propria |
| ▪ Realização de estudo de viabilidade para implantação de vagas de Zona Azul na área Central | Secretaria de Governo | 2026 | Empresa especializada | Cotação |
| ▪ Fomentar a criação de estacionamento privado a | Secretaria de Governo / Desenvolvimento economico | 2030 | Estacionamento implantado | |
| ▪ Demarcação de área de vagas na região central, incluindo motos e bicicletas | Secretaria de Governo | permanente | Áreas demarcadas | Mao de Obra Propria |
| ▪ Implantar 5 paraciclos decorativos na área Central do Município | Secretaria de Governo / Serviços Públicos | 2024 | Paraciclos implantados | R\$ 15.000,00 |

10. ÁREAS E HORÁRIOS DE ACESSO E CIRCULAÇÃO RESTRITA OU CONTROLADA



Figura 19: Área proibida de estacionamento em bairro do Município

Não há vias fechadas para circulação de veículos motorizados no município, apenas restringe área de estacionamento durante determinado horário do dia para circulação de bicicletas.

| Objetivo: Estimular a criação de ambientes mais seguros e amigáveis para a circulação de pedestres e fomentar o lazer; | | | | |
|--|---|--------|--|----------------------|
| Meta: Aumentar 1 área livre para circulação de pedestres, crianças e ciclistas na área central | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos Financeiros |
| ▪ Fechar as ruas (ou realizar projeto piloto) no entorno da Praça da Matriz aos domingos e feriados com expansão de atividades culturais | Secretaria de Governo / Diretoria de Trânsito | 2024 | Ruas fechadas e ações implementadas | RH |

11. MECANISMOS E INSTRUMENTO DE FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E INFRAESTRUTURA DE MOBILIDADE DE URBANA



Figura 20: Recurso para financiamento de pavimentação no Município de Cordeirópolis

Considerando o financiamento do transporte público coletivo, o município de Cordeirópolis atualmente concede subsídio para o transporte público no valor de R\$ 15.804,65/mensais através da Lei Ordinária Nº 3208, o subsídio foi implementado ate o termino do período declarado pela OMS de pandemia pelo SARS0-Covid-19. Anteriormente não havia subsídio do município. O custo atual das passagens municipais é de R\$ 3,80.

O orçamento municipal tem delimitado dotações para a execução das ações do Plano de Mobilidade Urbana no município, principalmente em relação a infraestrutura urbana nos anos referente ao Plano Plurianual de 2022 a 2024. Seguem algumas Ações especificadas na peça orçamentária do município.

- OBRAS VIÁRIAS
- CONSTRUÇÃO ANEL VIÁRIO
- MELHORIAS URBANAS
- PRÓ MORADIA - VIVER SEM RISCO
- MEU PEDAÇO DE CHÃO
- REFORMA HABITACIONAL
- ILUMINAÇÃO PÚBLICA
- RESIDUOS SÓLIDOS
- SERVICOS FUNERÁRIOS
- CONSERVAÇÃO DE PRAÇAS JARDINS E ÁREAS VERDES
- CONSERVAÇÃO DAS VIAS PÚBLICAS

| Objetivo: Prover meios para aumentar captação de recursos para qualificação da mobilidade urbana | | | | |
|---|--------------|--------|--|----------------------|
| Meta: Prover anualmente a disponibilização de 1 recursos externo para investimento em políticas de mobilidade urbana | | | | |
| Ação | Responsáveis | Prazos | Mecanismos e indicadores para avaliar o alcance dos resultados | Recursos Financeiros |
| ▪ Buscar recursos de financiamento para construção do Anel Viário | NAE | 2024 | Recursos disponibilizado | R\$ 50.000.000,00 |

| | | | | |
|--|-----------------------|----------|------------------------------|-----------------------|
| ▪ Fazer parcerias com setor privado para implantação de pontos de ônibus no município | Diretoria de Trânsito | Até 2024 | Pontos de ônibus implantados | RH |
| ▪ Aporte de recursos de emenda parlamentar estadual e federal para infraestrutura viária | NAE | anual | Recursos disponibilizado | R\$ 1.000.000,00 /ano |

12. SISTEMÁTICA DE AVALIAÇÃO E ATUALIZAÇÃO

1. Periodicidade para atualização do plano: (10 anos) novaatualização em 2032

2. Órgão responsável pelo acompanhamento da implantação: Secretaria de Governo, Segurança e Trânsito com Participação das Secretarias: Finanças e Orçamento, Obras, Habitação, Serviços Públicos e Meio Ambiente.

3. Revisão periódica – uma reunião anual para elaboração da LOA

4. Instituição de banco de dados permanente sobre mobilidade urbana:

- Número mensal de passageiros que utilizam o transporte coletivo
- Número de passageiros por ponto e rota.
- Número de alunos que frequentaram a escolinha de trânsito
- Número de vagas de estacionamento na zona Central
- Kilômetros de vias a serem pavimentadas anualmente
- Kilômetros de calçadas a serem instaladas no município (revisão a cada 5 anos)
- Kilômetros de calçadas a serem reparadas (revisão a cada 5 anos)

5. Realização de processos periódicos de consulta à sociedade:

Audiência Pública anual em conjunto com a elaboração da LOA.

6. indicadores para monitoramento e avaliação do Plano de MobilidadeUrbana, estão contidos no anexo I.

- Audiência Pública para definição das ações finais que compõe o Plano
- Realizada em xx/xx/2021 – Local: Câmara Municipal de Cordeirópolis Horário

7. Instituição do Plano de MobilidadeUrbana.

O Plano foi instituído pela Lei

BIBLIOGRAFIA

Ministério das Cidades (2013), Política Nacional de Mobilidade Urbana – Cartilha da Lei nº 12.587/12, Ministério das Cidades, Brasília.

Ministério das Cidades (2015), PlanMob – Caderno de Referência para Elaboração de

Plano de Mobilidade Urbana, Ministério das Cidades, Brasília.

COSTA, A. G. V; MARTORELLI, M. Roteiro simplificado para elaboração de planos de mobilidade em pequenos e médios municípios brasileiros. In: 7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável – PLURIS 2016, Maceió, 2016.