

PLANO DE MOBILIDADE URBANA —

São Miguel do
Oeste | SC



Metodologia |





Metodologia

Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

Janeiro/2023

APRESENTAÇÃO

A dificuldade de deslocamento das pessoas e de bens no espaço urbano para a realização de tarefas cotidianas de maneira ágil, cômoda e segura é assunto pautado no tocante a qualidade de vida das mesmas, e os impactos disso têm sido comprovados através de estudos que demonstram as perdas relacionadas à produtividade em geral e à degradação ambiental.

Uma das maiores problemáticas neste século, está em promover acessibilidade aos espaços urbanos e mobilidade aos habitantes das cidades de forma eficiente, principalmente naquelas em que o crescimento urbano aconteceu rapidamente.

Assim, mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço público urbano. Estes deslocamentos são feitos através da infraestrutura da cidade por meio de transportes motorizados ou não, que possibilitam a população o direito de ir e vir livremente no dia a dia, priorizando os modais ativos e coletivos, uma vez que o transporte individual motorizado ocupa muito mais espaço urbano para transportar um pequeno número de pessoas.

O plano de mobilidade urbana é um instrumento da política de desenvolvimento urbano e tem como objetivo a integração entre os diferentes meios de transporte e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas no meio urbano.

EQUIPE TÉCNICA

André Ambrozio de Assis
Analista Técnico - IV
CRBio03 081941-03

Camila Martins Botelho
Analista Técnico - IV
CREA-SC 187477-9

Celso Afonso P. M. F.
Assessor de Supervisão
CREA-SC 186645-0

Felipe Quintiere Maia
Analista Técnico - IV
CREA-SC 177123-1

Gesiane Heusser Lermen
Analista Técnica - IV
CAU A 149454-6

Guilherme Müller
Assessor Geral de Direção
CRBio03 053021/03-D

Gustavo Fernandes
Coordenador de Atuação
Governamental
CAU A 268996-0

Gustavo Marcondes
Supervisor de Atuação
Governamental
CRECI 31961F

Gustavo R. F. A. de Souza
Assessor de Supervisão
CAU A 253354-5

Joselaine Tesk
Coordenadora de Atuação
Governamental
CAU-SC A 193627-1

Luis Felipe B. Kronbauer
Assessor Geral de Direção
OAB-SC 46.772

Luiz Gustavo Pavelski
Gerente de Atuação
Governamental
CREA-SC 104797-2

Maurício de Jesus
Analista Técnico - IV
CREA-SC 147737-1

Raphaela Menezes
Supervisora de Atuação
Governamental
CREA-SC 138824-3

Raquel Gomes de Almeida
Supervisora de Atuação
Governamental
CREA-SC 118868-3

Reginaldo Lemos
Analista Técnico - IV
CREA-SC 156563-3

Salomão Francisco Ferreira
Assessor de Supervisão
CRQ 13.201.489

Stella Stefanie Silveira
Supervisora de Atuação
Governamental
CAU A 190893-6

Tanara Cristina Nogueira
Analista Técnica - IV
OAB-SC 17.217

COORDENAÇÃO

Mayara Zago
Supervisora de Atuação
Governamental
CREA-SC 147796-6

APOIO OPERACIONAL

Letícia Geniqueli Reichardt
Auxiliar Administrativa

Lucca Dias da Silva
Coordenador de Atuação Governamental

Matheus Bianchin
Analista Técnico II

Tainara Aparecida Xavier
Auxiliar Administrativa

REPRESENTAÇÃO INSTITUCIONAL

Wilson Ribeiro Cardoso Junior
Presidente do Consórcio CINCATARINA
Prefeito de Fraiburgo/SC

Erlon Tancredo Costa
Vice-Presidente do Consórcio CINCATARINA
Prefeito de Rio Rufino/SC

Elói Rönna
Diretor Executivo do Consórcio CINCATARINA



CONSÓRCIO INTERFEDERATIVO SANTA CATARINA
Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar,
Sala 1305, Bairro Canto, CEP 88.070-800
Florianópolis/Estado de Santa Catarina

Wilson Trevisan
Prefeito Municipal de São Miguel do Oeste/SC

Edenilson Zanardi
Vice-Prefeito Municipal de São Miguel do Oeste/SC



MUNICÍPIO DE SÃO MIGUEL DO OESTE
Rua Marcílio Dias, 1199 - Centro, CEP 89.900-000
São Miguel do Oeste/Estado de Santa Catarina

SUMÁRIO

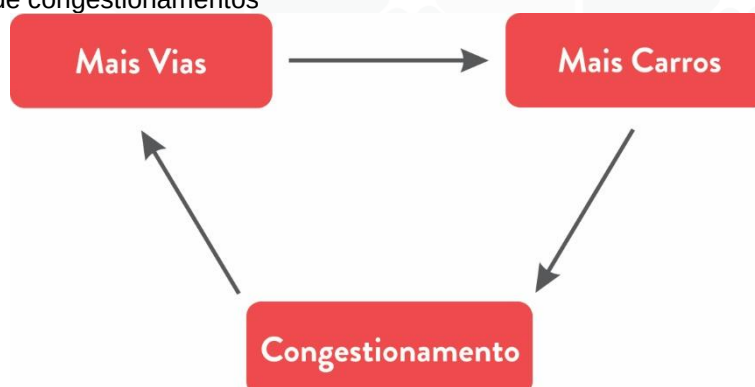
1. INTRODUÇÃO	7
2. CONCEITOS	9
2.1. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988	9
2.2. ESTATUTO DA CIDADE	10
3. METODOLOGIA	17
4. DAS SUSTENTAÇÕES TÉCNICAS	24
5. DIAGNÓSTICO	26
5.1. Leitura Técnica	26
5.1.1. Histórico	26
5.1.2. Localização	27
5.1.3. População	27
5.1.4. Densidade Demográfica	27
5.1.5. Evolução Urbana	27
5.1.6. Condicionantes Físico-Naturais	27
5.1.7. Uso e Ocupação do Solo x Mobilidade Urbana	28
5.1.8. Parcelamento do Solo Urbano	28
5.1.9. Pedestre	28
5.1.10. Bicicleta	28
5.1.11. Transporte Público Coletivo	29
5.1.12. Transporte Individual	29
5.1.13. Transporte de Cargas e Mercadorias	29
5.1.14. Circulação Viária	29
5.2. Leitura Comunitária	30
5.2.1. Formas de Participação	30
5.2.2. Aplicação das reuniões comunitárias	31
6. PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICAS	35
6.1. Pedestre	35
6.2. Bicicleta	36
6.3. Transporte Coletivo	36

6.4.	Cargas e Mercadorias.....	36
6.5.	Circulação Viária.....	36
6.6.	Requalificação Urbana.....	37
7.	MINUTA DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA.....	38
8.	AUDIÊNCIA PÚBLICA	39
8.1.	Revisão Final	39
9.	ENTREGA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA.....	40
10.	PUBLICIDADE.....	41
11.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
12.	REFERÊNCIAS.....	43

1. INTRODUÇÃO

Os problemas enfrentados diariamente pelas pessoas ao se locomoverem pelas cidades têm normalmente uma análise fragmentada, que é resultado da dissociação entre o planejamento do sistema de transporte público, a circulação de veículos particulares, o uso do solo e a proteção ambiental. Prevalece a visão de que a cidade pode se expandir continuamente, e desconsideram-se os custos de implantação da infraestrutura necessária para dar suporte ao atual padrão de mobilidade, centrado no automóvel, cujos efeitos negativos são distribuídos por toda a sociedade, inclusive entre aqueles que não possuem carro. A necessidade de fluidez provoca o aumento da capacidade das vias, estimulando o uso do carro. O aumento do número de veículos nas vias gera novos congestionamentos, alimentando um ciclo vicioso que degrada o espaço público, como podemos observar abaixo:

Figura 1 - Ciclo de congestionamentos



Fonte: CINCATARINA (2020)

Mas, como o espaço urbano é finito, este processo não pode ocorrer de forma contínua. O atual padrão de mobilidade urbana também tem efeitos diretos sobre a qualidade do meio ambiente local e global. Sociedades que privilegiam o transporte motorizado individual em detrimento do transporte público e não motorizado tendem a contribuir de forma muito mais significativa para o aquecimento global, devido às emissões de gases de efeito estufa decorrentes do uso de combustíveis fósseis.

Não por acaso, de acordo com o Instituto de Energia e Meio Ambiente (2010), em seu Programa de Mudanças Climáticas, além da melhoria do transporte público e

da revalorização do espaço urbano, a União Europeia incorporou o uso integrado da bicicleta como uma das estratégias de redução das emissões de gases de efeito estufa, da poluição do ar e dos congestionamentos.

Diante deste cenário, a Política Nacional de Mobilidade Urbana determinou que os municípios devem elaborar um plano municipal de mobilidade urbana. O plano de mobilidade urbana é o instrumento de planejamento que deve definir objetivos, metas e ações para minimizar e mitigar as problemáticas do sistema de mobilidade urbana de uma cidade. Deve ainda reduzir as desigualdades e promover 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; promover o desenvolvimento sustentável, com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e, consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Nesse sentido, o Consórcio Interfederativo Santa Catarina – **CINCATARINA** oferece direcionamento técnico, com visão coletiva e participativa para a construção da elaboração do plano de mobilidade urbana do município. Esta intervenção deve, e será amparada por uma metodologia dinâmica, a qual será apresentada no decorrer do presente documento.

Destaca-se que o Plano de Mobilidade Urbana será a composição inalterável dos seguintes materiais:

1. Diagnóstico;
2. Plano de Ações Estratégicas;
3. Minuta de Projeto de Lei.

Tais materiais representarão em sua totalidade o Plano, sendo assim os mesmos complementar-se-ão, a fim de abarcar o conteúdo mínimo do Plano e direcionar as ações e diretrizes propostas.

2. CONCEITOS

2.1. CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, por meio do caput do artigo 18, trouxe ao nosso ordenamento jurídico os princípios de organização administrativa do Estado, este compreendido pela união, estados e municípios, sendo definidos como entes autônomos.

A autonomia municipal elencada, trata-se de organização política, administrativa e financeira, dispostas nos artigos 29, 29-A, 30 e 31 da Constituição Federal. Além das disposições políticas municipais o qual se trata o artigo 29 da Constituição Federal, onde estabelece a obrigatoriedade da instituição da lei orgânica. Neste viés, compete ao município legislar sobre as políticas de desenvolvimento urbano, haja visto o interesse local da matéria, de acordo com artigo 182 da legislação pátria.

A Carta Magna foi pioneira ao instituir políticas públicas relacionadas ao desenvolvimento e planejamento urbano, direcionadas a propiciar a sustentabilidade e bem-estar social. Os dispositivos balizadores para estas políticas foram estabelecidos no capítulo II, especificamente em seu artigo 182, no qual se encontra a abordagem do tema “política urbana”, preconizando meios de efetivá-la, através de condições próprias e instrumentos a serem utilizados pelo poder público.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (BRASIL, 1988)

Para dar cumprimento, aplicabilidade e efetividade das políticas urbanas contidas na “Constituição Cidadã” faz-se necessário a regulamentação por legislação federal infraconstitucional. A sua regulamentação ocorreu através da lei federal nº 10.257, de 10 de junho de 2001, denominado Estatuto da Cidade.

2.2. ESTATUTO DA CIDADE

O Estatuto da Cidade, lei federal nº 10.257, de 10 de junho de 2001, vem para regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição, versando sobre as execuções de políticas urbanas que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, dentre essas destaca-se o artigo 2º, que trata:

Art. 2º 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 infra-estrutura 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**;

[...] (BRASIL, 2001, grifo nosso)

Traz ainda o Estatuto da Cidade em seu corpo, as competências da união, quanto as políticas urbanas e dentre estas, observamos o transporte e a mobilidade, conforme artigo 3º:

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana:

[...]

IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, **transporte e mobilidade urbana**, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público;

[...] (BRASIL, 2001, grifo nosso)

O Estatuto da Cidade não apenas regulamenta as políticas urbanas previstas na Constituição Federal, mas possui méritos que justificam seu prestígio em boa parte

do mundo. Sua história é, portanto, exemplo de como setores de diversos extratos sociais podem persistir muitos anos na defesa de uma ideia e alcançá-la, mesmo num contexto adverso. Esta legislação determina as diretrizes para a administração municipal em relação ao ordenamento e desenvolvimento das funções sociais da cidade, com a finalidade de garantir o bem-estar social dos munícipes. A partir deste momento estabelece normas de ordem pública e interesse social, que regulam o uso da propriedade urbana em prol da coletividade, da segurança e do bem-estar dos cidadãos.

Frisa-se que ao Estatuto coube a competência de tratar sobre a elaboração do Plano de rotas acessíveis, tema que está previsto em seu artigo 41:

Art. 41. O plano diretor é obrigatório para cidades:

[...]

§ 3º 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.

[...]

Veja-se que o tema em voga vem de encontro com o Plano de Mobilidade Urbana, o que o torna assunto essencial a ser trabalhado neste plano setorial, de tal forma o item será elaborado e apresentado dentro dos parâmetros legais e normas da ABNT.

Por fim, o Estatuto da Cidade possui mecanismos importantes para implementação das políticas públicas, incentivando a participação popular nos processos e decisões sobre o desenvolvimento das cidades.

2.3. POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A Política Nacional de Mobilidade foi instituída pelo Ministério das Cidades através da lei nacional nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, sendo um instrumento de desenvolvimento urbano da Constituição Federal.

A lei traz diversos avanços relacionados ao planejamento da mobilidade nas cidades e institui o princípio de igualdade na execução da Política Nacional de Mobilidade Urbana, quando reconhece que há desigualdades no uso do espaço público e na externalização dos custos do uso dos diferentes modos de transporte (entre transporte público e individual, motorizado, por exemplo).

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. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015, p. 22)

De modo a conduzir os municípios para um planejamento urbano voltado a análise dos problemas da mobilidade urbana, o artigo 6 da lei traz diretrizes que devem orientar as políticas e ações municipais acerca da mobilidade.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço (BRASIL, 2012).

A importância do desenvolvimento dos planos de mobilidade vai além da exigência de sua elaboração para receber recursos financeiros. É o principal instrumento para planejar as intervenções e investimentos em mobilidade e sua implementação deve guiar a forma de deslocamento e qualidade de vida das pessoas, juntamente com instrumentos de planejamento urbano, como o plano diretor e lei de ordenamento territorial do uso e ocupação do solo.

Ao se falar da Política Nacional de Mobilidade é necessário ainda citar o artigo 24 do mesmo texto legal, pois o mesmo traz o conteúdo mínimo a ser analisado pelos municípios quando da elaboração seus Planos de Mobilidade, conforme cita:

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**, incluindo as ciclovias e ciclofaixas;

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; e

XI - **a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.**

[...]

Frisa-se que a elaboração do Plano de Mobilidade ao qual esta metodologia referencia-se é voltado ao cumprimento de todos os requisitos mínimos ora elencados.

O artigo 24 da Lei nº 12.587/2012, em sua segunda parte traz um rol taxativo de municípios obrigados a elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana, entre esses destaca-se os municípios acima de 20 mil habitantes e os integrantes de regiões metropolitanas, que necessitam elaborar seus planos de mobilidade urbana, como requisito para que acessem recursos para investimento no setor, conforme:

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios:

I - com **mais de 20.000 (vinte mil) habitantes;**

II - **integrantes de regiões metropolitanas**, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes;

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo.

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana.

§ 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.

[...]

É oportuno grifar que atualmente 75,93% dos municípios de Santa Catarina possuem população inferior a 20.000 (vinte mil) habitantes, não se enquadrando no inciso I do respectivo artigo. Porém com o advento da lei estadual nº 495, de 26 de janeiro de 2010 que institui as regiões metropolitanas do Estado, todos os municípios hoje vêm de frente inciso II, percebe-se assim, que a determinação imposta, independe da faixa populacional.

De acordo com o Ministério das Cidades (2015), outro ponto a ser ressaltado é a importância de que cada município tenha seu plano de mobilidade urbana, mesmo que não faça parte de uma região metropolitana, pois o plano de mobilidade urbana de toda uma região contempla questões pelas quais os municípios se integram, raramente tratando as especificidades de cada um deles separadamente.

O principal objetivo do plano é estabelecer estratégias e ações acerca da mobilidade urbana e introduzir conceitos de planejamento, abandonando a ideia de que uma grande e extensa malha viária é garantia de fluidez e acesso apenas aos veículos motorizados, com prioridade aos individuais. E projetar vias como um todo (passeios, ciclovias e ciclofaixas, arborização, mobiliário urbano e vias de rolamento), estabelecendo a relação entre o planejamento do espaço urbano e a qualidade de vida, acesso a bens, serviços e lazer.

2.4. DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL (DOTS)

Ao se planejar a mobilidade urbana de um município não podemos deixar de lado as tratativas voltadas ao Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) em inglês *Transit Oriented Development (TOD)*, sendo esse um conceito voltado ao dia a dia da população.

Sobre o conceito de DOTS podemos utilizar o que diz o manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável da EMBARQ BRASIL, atual WRI BRASIL, que trata:

DOTS - Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável - é um modelo de planejamento e desenho urbano voltado ao transporte público, que constrói bairros compactos e de alta densidade, oferece às pessoas

diversidade de usos, serviços e espaços públicos seguros e atrativos, favorecendo a interação social. (EMBARQ, 2015)

Sobre o assunto ainda elenquemos o conceito trazido pelo Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), que diz:

Desenvolvimento Orientado ao Transporte (TOD) estimula uma ocupação compacta e com uso misto do solo, com distâncias curtas para trajetos a pé e próxima a estações de transporte de alta capacidade. O conceito TOD implica um cenário de rua mais vibrante, formas construídas que levam em consideração os pedestres, e características de uso do solo que tornam mais convenientes e seguro caminhar, usar a bicicleta ou o transporte público. (ITDP, 2019)

De tal modo, é essencial que no decorrer dos trabalhos, devam ser acrescentadas a integração do plano de mobilidade urbana com o plano diretor municipal, afim de alcançar os objetivos de transporte e mobilidade, bem como a criação de cidades 3C: Compactas, Conectadas e Coordenadas, com usos e modais interligados, e facilitando a movimentação dos usuários.

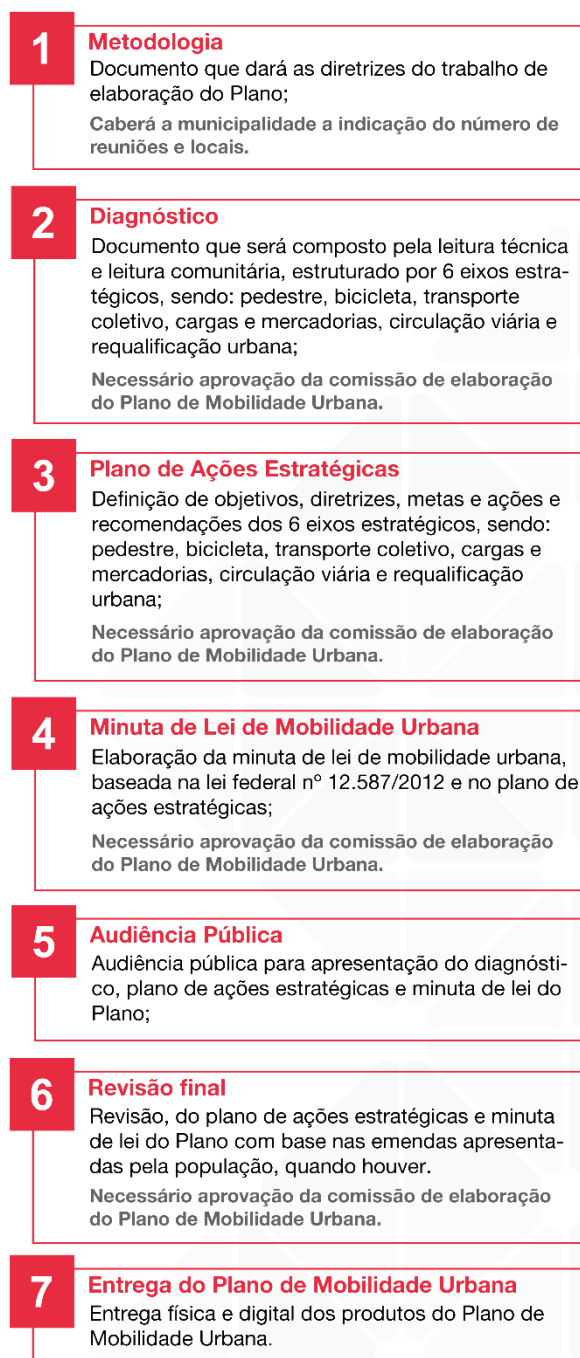
3. METODOLOGIA

A metodologia é estruturada de forma a organizar os passos a serem tomados pelos envolvidos durante o decorrer do processo, bem como, facilitar para toda a população o acompanhamento das fases e processos que estarão em elaboração.

O trabalho será segregado em 07 (sete) etapas, que terá início com a apresentação da metodologia (etapa 01) e se encerrará com a entrega do Plano de Mobilidade Urbana (Diagnóstico, Plano de Ações Estratégicas e Minuta de Lei) (etapa 07) conforme figura 02.

No decorrer de todas as fases, serão realizadas Reuniões Técnicas, eventos nos quais a Equipe Técnica do CINCATARINA se reunirá com a Comissão de elaboração e/ou com técnicos da municipalidade, para esclarecer dúvidas e/ou apresentar os materiais elaborados. As reuniões ocorrerão de forma presencial ou *online*, em número a ser decidido quando da apresentação da proposta de trabalho.

Figura 2: Etapas de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana



Fonte: CINCATARINA (2021)

A metodologia apresentada nesse documento dará as diretrizes de trabalho da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, trazendo as etapas e procedimentos de realização de cada uma delas para conhecimento do município.

Após a entrega da metodologia ao município, serão realizadas 04 (quatro) atividades preparatórias que condicionam o início dos trabalhos, sendo:

- Envio de todas as informações/respostas do checklist;
- Leitura e publicação do Regimento Geral¹ do processo de Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana;
- Nomeação da comissão de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, com publicação do ato;
- Envio do regimento e metodologia aos membros da comissão para leitura e conhecimento.

Importante destacar que a conferência da documentação e a nomeação da comissão de elaboração são atividades que dependem sobremaneira da participação do município, de modo que os trabalhos somente poderão seguir após a entrega/respostas de todos os materiais previstos no *checklist*

3.1. Comissão de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana

A comissão representará o município, estando incumbida de análise, discussão, proposição e aprovação de todo o material produzido durante a elaboração do plano, ficando suas atribuições devidamente expressas em decreto municipal que trata sobre o regimento geral do processo de elaboração do plano de mobilidade urbana.

¹ Documento que regulamentara por meio de decreto municipal todo processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, em conformidade com esta metodologia.

A comissão será nomeada por decreto municipal, devendo ser composta por membros do poder executivo municipal e da sociedade civil². Para o bom andamento dos trabalhos, orienta-se que a composição numérica dos membros da comissão seja no máximo de 10 (dez) membros titulares, e número igual de suplentes.

Destaca-se que os membros representarão as suas instituições e órgãos, como uma única voz, desta forma as reuniões e tomadas de decisões serão atribuição dos titulares, devendo os suplentes fazerem parte das discussões quando o titular não puder se fazer presente.

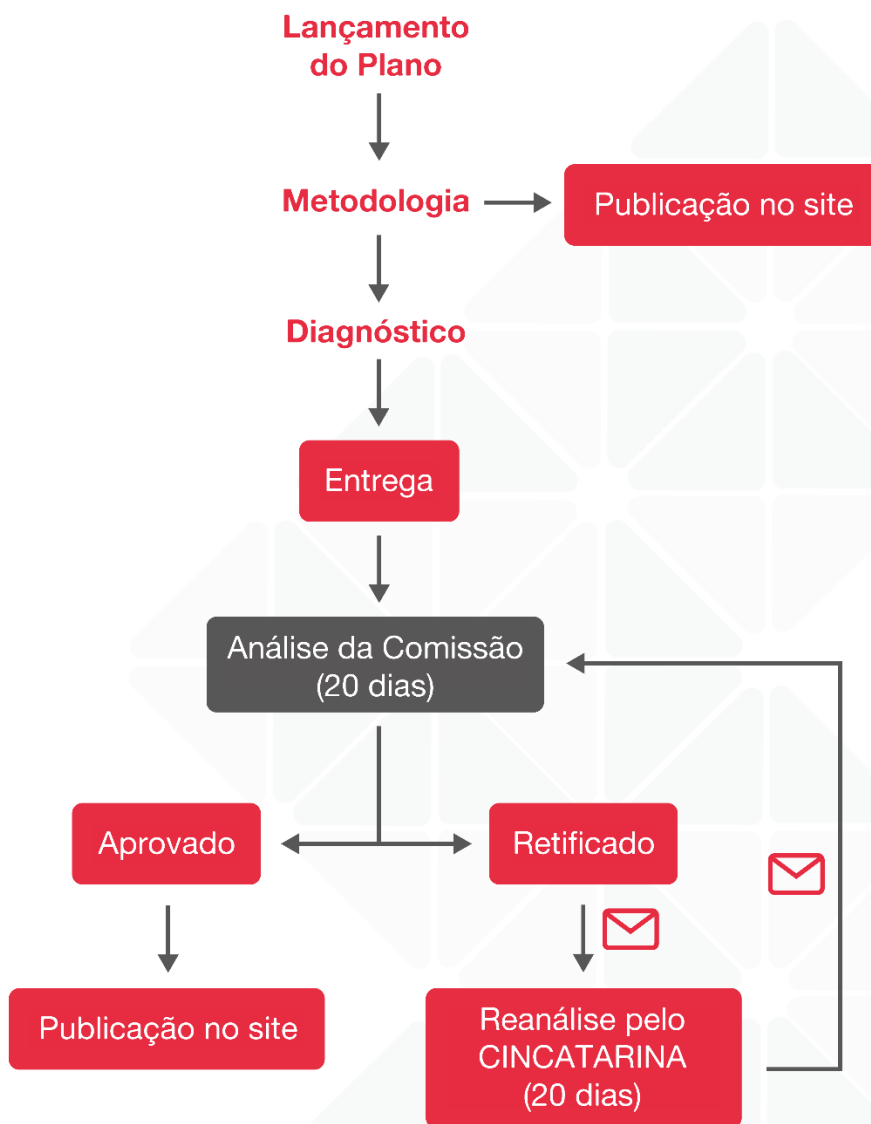
Esta comissão se reunirá sempre que houver material para estudos e debates de forma coletiva e quantas vezes achar necessário para vencer as discussões e aprovar os materiais elencados nesta metodologia.

Reforça-se que a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é uma competência do executivo municipal, e de tal forma, caberá sempre a um de seus representantes a presidência da comissão.

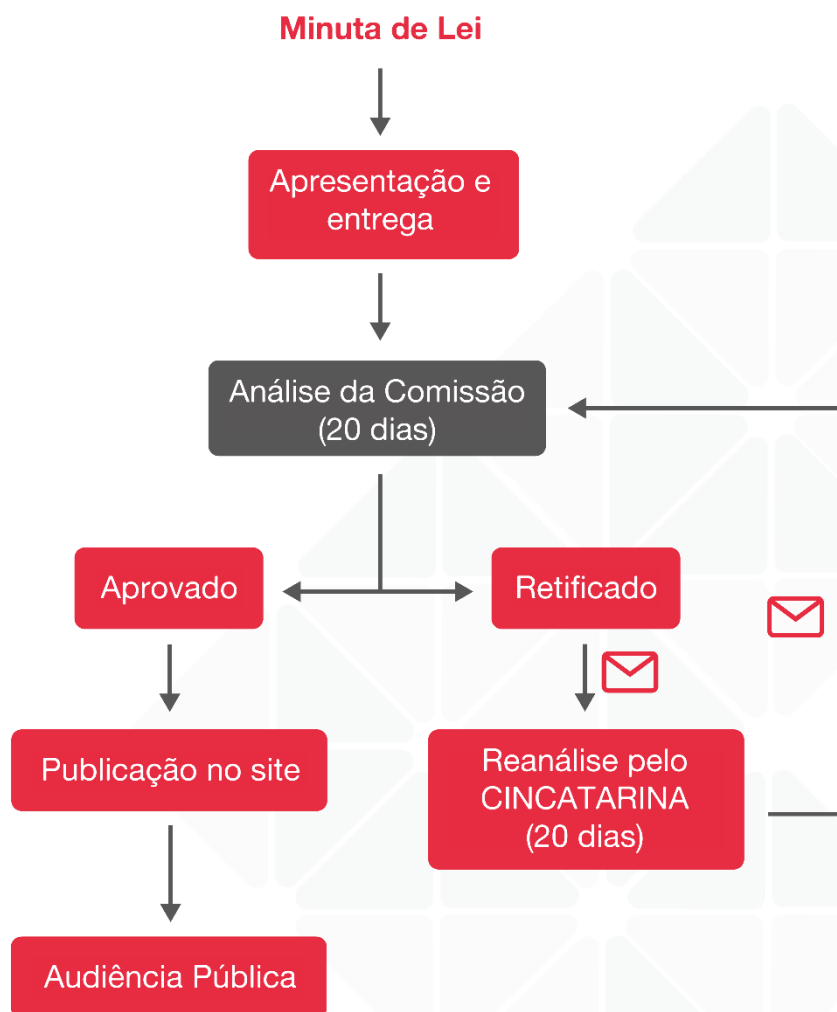
As formas como ocorrerão os encontros desta comissão estão previstas no regimento do processo de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana.

² Quando se tratar de representantes técnicos, orienta-se a expedição de convites aos conselhos de classe para indicação de seus representantes.

Figura 2 - Fluxograma de procedimentos da comissão







Fonte: CINCATARINA (2022)

4. DAS SUSTENTAÇÕES TÉCNICAS

Salienta-se que tratando-se a mobilidade urbana de política pública essencial ao bom desenvolvimento do município e do bem-estar dos seus cidadãos, e que traz diversas diretrizes e objetivos para o município, é essencial e importante ter-se uma base consolidada de legislações, conceitos e diretrizes para concretização de tais políticas, bem como para alicerçar os estudos que embasarão o diagnóstico, plano de ações estratégicas e a legislação municipal.

Importa-se então neste momento apontar as principais bases que serão levadas em consideração para esta elaboração:

Legislação

- Constituição Da República Federativa Do Brasil;
- Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, - Código de Trânsito Brasileiro;
- Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000 - Lei de Acessibilidade.
- Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2010, - Estatuto da Cidade;
- Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, - Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Lei 13.146, de 2015 - Lei Brasileira de Inclusão.

Normas Técnicas

- Norma Brasileira 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, que trata de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;
- Norma Brasileira 14022, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, que trata de acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros;

- Norma Brasileira 16537, da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, que trata de acessibilidade — sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

Manuais

- Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito;
- Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana; do Ministério das Cidades, com apoio técnico do WRI BRASIL

5. DIAGNÓSTICO

O diagnóstico irá apresentar a realidade da área urbana do município, por meio do estudo comparativo de dados e informações socioeconômicas, culturais, ambientais e de infraestrutura disponíveis no que tange a mobilidade urbana, e através da participação da comunidade.

Subsidiariamente, serão utilizados os materiais fornecidos pela administração pública municipal solicitados em *checklist*, bem como, os dados levantados em campo e as informações tabuladas nos eventos comunitários.

O diagnóstico será composto pela junção da leitura técnica e da leitura comunitária. Estando evidenciado através de condicionantes, deficiências e potencialidades, os principais elementos necessários para a posterior elaboração do plano de ações estratégicas.

5.1. Leitura Técnica

É a atividade referente ao levantamento das informações e dados existentes extraídos de trabalhos de levantamento *in loco* combinados a informações cedidas pela municipalidade e estudos das legislações pertinentes.

O objetivo deste procedimento é conhecer a realidade do município relacionada a mobilidade urbana, a partir do conjunto de informações técnicas disponíveis, de forma a analisá-las baseando-se no capítulo 4, que trata sobre as sustentações técnicas.

A leitura técnica, será segregada por temas conforme os itens 5.1.1 ao 5.1.14.

5.1.1. Histórico

Trará uma breve explanação sobre a história do município, para que se possa compreender como este se originou.

5.1.2. Localização

Elaboração da cartografia da localização do município no perímetro estadual, bem como a indicação da sua região, a demarcação dos municípios limítrofes e a distinção dos perímetros urbanos e rurais.

5.1.3. População

Apresentação das características populacionais do município, destacando a distribuição populacional por faixa etária, baseado nas classes de vulnerabilidade frente a mobilidade urbana.

5.1.4. Densidade Demográfica

Expressará o número total de pessoas residindo na área urbana dividida pela referida área de ocupação objetivando associar sua relação com a infraestrutura e serviços disponíveis.

5.1.5. Evolução Urbana

Identificará as tendências de expansão do município e sua relação com a oferta de infraestruturas para deslocamento de modais ativos, motorizados coletivos ou individuais, bem como, a capacidade de conectividade das vias existentes, condições indispensáveis para o planejamento da mobilidade urbana.

5.1.6. Condicionantes Físico-Naturais

Compreenderá a análise dos elementos ambientais que condicionam a infraestrutura de circulação dos modais ativos, tais como, declividade, hidrografia, clima e restrições ambientais, quando couber.

5.1.7. Uso e Ocupação do Solo x Mobilidade Urbana

Definirá as formas de ocupação inseridas no espaço urbano, analisando a legislação municipal vigente e buscando entender a relação deste aspecto com o funcionamento atual da mobilidade urbana no município para posteriormente criar proposições que contribuam com a distribuição de usos.

5.1.8. Parcelamento do Solo Urbano

Análise da legislação de parcelamento do solo vigente considerando a existência de componentes de mobilidade urbana, bem como entendendo os resultados inerentes da implantação desta infraestrutura nos loteamentos executados durante a vigência da legislação.

5.1.9. Pedestre

Análise da infraestrutura do espaço público urbano destinada aos pedestres, tais como, calçadas, escadarias, faixas para travessias, suas respectivas sinalizações e componentes auxiliares (mobiliários, arborização), além da legislação e diretrizes municipais que versem sobre o tema.

5.1.10. Bicicleta

Análise da infraestrutura do espaço público urbano destinada aos ciclistas, tais como, identificação da malha cicloviária, existência de estacionamento para bicicletas, faixas para travessias, suas respectivas sinalizações e componentes auxiliares (mobiliários, arborização), além da legislação e diretrizes municipais que versem sobre o tema.

5.1.11. Transporte Público Coletivo

Quando existente no município, será analisada a infraestrutura do transporte coletivo (pontos de embarque e desembarque, paradas, terminais), bem como o funcionamento do sistema (linhas, horários e itinerários).

5.1.12. Transporte Individual

Quando existentes no município, será feita a análise dos serviços prestados através do transporte individual, tais como táxis e transportes por aplicativo, além das regulamentações municipal pertinente ao tema.

5.1.13. Transporte de Cargas e Mercadorias

Identificará a localização das vagas de carga e descarga no município, bem como a análise da legislação municipal que tange sobre a restrição de circulação ou horário, quando houver.

5.1.14. Circulação Viária

Será feita a identificação de legislação específica do sistema viário consolidado ou mapeamento da hierarquização viária, se houver, para estudo e posterior atualização. Tal trabalho servirá para que seja feita a hierarquização baseada nas características funcionais das vias existentes, não considerando apenas a largura.

Neste tópico também haverá a identificação dos polos geradores de viagem, enquadrados através de metodologia própria do CINCATARINA que será apresentada juntamente ao estudo.

As áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, se existentes, serão analisadas neste item.

Apresentará subitens que abordarão sobre os estacionamentos reservados nos espaços públicos (PCD e Idosos), bem como sobre a existência do serviço e

regulamentações quanto ao estacionamento rotativo. Além disso, a evolução da frota veicular e comparativos populacionais serão abordados neste item.

5.2. Leitura Comunitária

Visa dar cumprimento à diretriz geral, prevista no inciso II do artigo 2º do Estatuto da Cidade, que orienta no sentido de a política urbana ser gerida de forma democrática, com a participação da população e de associações representativas na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Tal como, nos artigos 14 e 15 da Lei Federal nº 12.587/2012, que asseguram a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política.

Para tanto, a elaboração da leitura comunitária será embasada em dados coletados através de reuniões comunitárias (dados coletivos) e questionários (dados individuais), onde os participantes terão a oportunidade de elencar sua realidade e contribuir para elaboração do plano de mobilidade urbana. As contribuições serão tabuladas e analisadas no Diagnóstico e nortearão a elaboração do plano de ações estratégicas, junto a leitura técnica.

5.2.1. Formas de Participação

A população poderá contribuir por meio das seguintes plataformas:

Digital: Será de responsabilidade do CINCATARINA a criação, manutenção e suporte técnico do site (página web), com link vinculado ao site do município contendo informações sobre a elaboração do plano de mobilidade urbana, nos parâmetros mínimos estabelecidos:

a) Material informativo sobre a relevância e importância do plano de mobilidade urbana;

b) Informações sobre o plano de mobilidade urbana (estrutura organizacional, membros do grupo de trabalho, composição dos conselhos, cronograma da audiência, reuniões e disponibilização dos documentos e contribuições);

Neste espaço a população poderá contribuir através de questionário eletrônico disponíveis para acesso de seus computadores e smartphones. Para fins estatísticos das informações coletadas através dos formulários, serão considerados para esse fim, no mínimo 20 (vinte) contribuições, para fins de amostragem. Caso não seja alcançado o número mínimo de contribuições elas serão somente juntadas ao processo, não podendo ser considerado fidedigno para análise macro.

Físico: Será de responsabilidade do município o recebimento das contribuições da população, que poderá protocolar e contribuir, na forma física, utilizando-se do questionário padrão, junto a prefeitura municipal, que ficará disponível para impressão pelo próprio interessado na página web ou que poderá ser impresso pelo órgão público a pedido.

Presencial: Será de responsabilidade do Município o recebimento das manifestações da população feitas nos levantamentos a campo, nas reuniões comunitárias e na audiência pública, as quais serão registradas em ata quando da realização dos eventos. O tempo para as participações será estipulado pelo regimento interno, não devendo ser ultrapassado, a fim de propiciar a participação de todos os interessados. Por sua importância na consecução do Diagnóstico Comunitário, merecem destaque as Reuniões Comunitárias.

5.2.2. Aplicação das reuniões comunitárias

A realização das reuniões comunitárias ocorrerá em locais pré-estabelecidos, sendo que as quantidades de reuniões serão definidas na etapa 1 dos trabalhos, conforme as exigências do Município.

Destaca-se que é dever da municipalidade indicar e reservar os locais para os encontros, **bem como a disponibilização das mesas, cadeiras e demais materiais necessários ao bom desenvolvimento dos eventos.**

No início da reunião, a equipe técnica do CINCATARINA apresentará as etapas que envolvem a elaboração do plano de mobilidade urbana, explicando sobre a importância da participação popular e fornecendo explanação os eixos temáticos que norteiam o Diagnóstico.

Após, serão criados grupos com a população presente, objetivando aumentar a eficácia da comunicação coletiva e garantir a intensa criação e geração de ideias consistentes, debatendo sobre variados temas. Para tanto, se utilizará a Metodologia CDP, com utilização da técnica de “Metaplan”.

A Metodologia CDP (Condicionantes, Deficiências e Potencialidades) consiste em um método de ordenação criteriosa e operacional dos problemas e fatos, resultados de pesquisas e levantamentos, que proporciona uma apresentação compreensível, facilmente visualizável e compatível com a situação das áreas de interesse para o planejamento.³ Segundo este método, os dados coletados são classificados em três grupos:

- *Condicionantes*: são elementos que devem ser mantidos, preservados ou conservados e, sobretudo considerados no planejamento, podendo ser classificados como restrições e/ou impedimentos. Exemplo disso são as características naturais do Município: rios, morros que não podem ser alterados, ou os aspectos antrópicos que fazem parte do patrimônio cultural da cidade.
- *Deficiências*: são situações de caráter negativo para o desempenho das funções urbanas qualitativas para o desenvolvimento da área em estudo e da sua comunidade. São situações que devem ser melhoradas ou problemas que devem ser eliminados. Exemplos disso podem ser: carência de infraestrutura

³ DUARTE, Fábio. **Planejamento urbano**. 2.ed.rev., atual. e ampl. Curitiba: IBPEX, 2011, p. 31.

ou equipamentos, corpos d'água poluídos, desmatamentos etc.

- *Potencialidades*: são os aspectos positivos do Município que, se bem explorados e/ou otimizados, poderão resultar em melhoria da qualidade de vida dos habitantes. Exemplos disso podem ser: áreas propícias à urbanização, áreas com potencial paisagístico para o turismo, potencialidades para novas utilizações de prédios históricos etc.

Para a coleta dos dados, utiliza-se a Dinâmica CDP, a qual consiste em dividir os participantes das reuniões em grupos de no mínimo 4 (quatro) pessoas, aos quais serão distribuídas fichas de três cores distintas e canetas, cada cor representando uma função (condicionante, deficiência e potencialidade).

Cada grupo se reunirá em apartado dos demais, para apontar, discutir, registrar e classificar de forma coletiva quais os elementos que observam na realidade do Município, em cada um dos eixos temáticos que norteiam o Diagnóstico. O grupo poderá elaborar quantas fichas achar necessárias, a fim de contemplar os grupos CDP de todos os eixos norteadores. Todas as fichas serão reunidas e fixadas ou transcritas em um painel para que todos consigam visualizá-las.

Esse envolvimento das pessoas nas discussões coletivas é promovido pela aplicação da técnica “Metaplan”, a qual se destina a esclarecer dúvidas, gerenciar conflitos e levar um grupo a alcançar, de forma consistente, os objetivos propostos para discussão. As discussões e complementações serão feitas no próprio evento, onde os participantes poderão debater e validar os temas abordados.

Ao final da reunião, a Equipe Técnica do CINCATARINA fará a leitura de cada uma das contribuições, seguindo a ordem dos eixos, e solicitará que todos os presentes manifestem sua concordância com a proposição do grupo. Se a resposta for afirmativa, a contribuição será validada.

Do resultado da dinâmica, serão elaborados cartogramas que representarão de forma visual as informações obtidas dos debates. Estes materiais irão compor o Diagnóstico Leitura da Realidade.

Para que seja observada a ampla participação popular nas reuniões

comunitárias recomenda-se um quórum mínimo de 8 (oito) pessoas da sociedade civil, sob pena de cancelamento desta, sem previsão de nova reunião para localidade.



6. PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICAS

O Plano de Ações Estratégicas apresentará objetivos, diretrizes, objetivos, metas e ações e, recomendações para o município, de modo a garantir a funcionabilidade da mobilidade urbana do município seguindo o estabelecido na Lei Federal nº 12.587/2012 e buscando a integração destes através de um desenho urbano conectado, compacto e coordenado.

As proposições elaboradas neste documento, como já mencionado, são embasadas nas conclusões retiradas do Diagnóstico considerando as particularidades do município. Essas proposições, serão apresentadas nos seis eixos estratégicos, que são:

1. Pedestre;
2. Bicicleta;
3. Transporte Coletivo;
4. Cargas e Mercadorias;
5. Circulação Viária;
6. Requalificação Urbana.

6.1. Pedestre

Abordará essencialmente sobre o traçado das rotas acessíveis, conectadas a infraestrutura do transporte coletivo e integrando as edificações com maior circulação e concentração de pessoas, indicando diretrizes construtivas e direcionamento para posterior elaboração de projetos.

Trará diretrizes referente a travessias para pedestres, escadas e passagens, acessibilidade, mobiliários urbanos e atualizações de legislações e decretos municipais que tratam o tema.

6.2. Bicicleta

Trará projeções de malha ciclovitária nas vias municipais, bem como a previsão de estacionamentos para bicicletas, junto a diretrizes para posterior elaboração e projeto, como sinalização, integrações, travessias e infraestruturas auxiliares, conforme a realidade do município.

6.3. Transporte Coletivo

Se houver o sistema de transporte público coletivo na cidade, trará direcionamento para possíveis alterações de linhas, principalmente quanto a áreas não atendidas pelo sistema ou aquelas identificadas em diagnóstico.

Abordará sobre a infraestrutura quanto a necessidade de adaptações de acessibilidade nos pontos de embarque e desembarque, e terminais, quando for o caso, bem como sua integração com os demais componentes da via.

6.4. Cargas e Mercadorias

Trará direcionamento quanto a implantação de vagas para carga e descarga nas vias públicas municipais, bem como referente a restrição de horários para realização desta atividade, conforme realidade do município.

6.5. Circulação Viária

Trará a definição da hierarquização viária das vias consolidadas do município, seguindo essencialmente a funcionalidade da via no sistema viário. Tal como, trará diretrizes para o ordenamento do sistema viário em prol da circulação prioritária dos modais ativos e coletivos.

Definirá priorizações para pavimentações e intervenções viárias nas vias, de acordo com a hierarquização.

Direcionará a necessidade de manutenção da sinalização viária, bem como tratará sobre áreas de estacionamento, quando necessário.

Além disso será apontado, quando o município dispuser de estudo, as vias projetadas na área do perímetro urbano ou de expansão urbana, e as do meio rural, que serão as preferenciais, a fim de viabilizar maior conectividade e melhorar o fluxo estimado decorrente do desenvolvimento da cidade e de garantir a mobilidade urbana no Município.

6.6. Requalificação Urbana

Neste tópico, será elencado recomendações de requalificação urbana, em vias existentes do município, através de cenários exemplificativos. Onde será apresentado a maneira de promover as ações previstas nos itens anteriores de maneira integrada, igualitária e que promova a circulação e fluidez dos modais de transporte.

7. MINUTA DE LEI DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

A elaboração da minuta do projeto de lei do plano de mobilidade urbana baseado no plano de ações estratégicas aprovado, definirá princípios, diretrizes, objetivos, metas e ações voltadas ao município.

Dentre alguns dos temas de relevância na lei do plano de mobilidade, destacam-se a importância de diretrizes para transporte público coletivo e individual, direitos dos usuários do sistema nacional de mobilidade urbana, gestão democrática, planejamento execução e avaliação das políticas de mobilidade, capacitações, identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo, acessibilidade e demais instrumentos de gestão do sistema de transporte.

8. AUDIÊNCIA PÚBLICA

A audiência pública terá como objetivo resguardar a participação da sociedade civil na avaliação do Plano de Mobilidade Urbana proposto, por meio da apresentação do diagnóstico, do plano de ações estratégicas e da minuta de lei.

Na audiência pública, a população poderá apresentar propostas de emendas a minuta de lei e ao plano de ações estratégicas, de forma escrita ou oral, esta última devendo ser redigida a termo na respectiva ata. Essas emendas serão encaminhadas para análise da comissão de elaboração, que deliberará a respeito.

A audiência será elaborada em conformidade com os preceitos do regimento geral, e seguirá os tempos de sessão e fala designados por este.

8.1. Revisão Final

Em momento subsequente a audiência pública, serão documentadas todas as emendas apresentadas na oportunidade pela população, caso houver, essas serão levadas para análise, debate e aprovação de inclusão no texto dos materiais do Plano de Mobilidade Urbana pela comissão de elaboração.

As formas como essas emendas serão analisadas e aprovadas seguirá o rito do regimento geral, podendo serem incluídas ou não de acordo com os debates da comissão.

9. ENTREGA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Após as alterações da minuta de lei, caso haja, o documento final redigido será entregue ao município, que fará a adequação da proposta em papel timbrado e demais padrões da municipalidade.

Igualmente será feita a entrega do diagnóstico e do plano de ações estratégicas devidamente aprovados.

10. PUBLICIDADE

Será de responsabilidade do Município, por meio de sua assessoria de imprensa, a criação da campanha publicitária da elaboração do plano de mobilidade urbana. A campanha terá como principal objetivo a divulgação das atividades a serem desenvolvidas em todo o processo de elaboração.

A presente metodologia estabelece os elementos mínimos a serem utilizados na campanha publicitária, que serão:

- a) Publicação de anúncios e editais no Diário Oficial do Município e nos jornais, sites de notícias e redes sociais, convocando a população a participar da audiência pública e reuniões comunitárias, com 15 (quinze) dias de antecedência;
- b) Materiais Institucionais (publicidade com mensagem de cunho social), afixados nas repartições públicas, espaços públicos, locais de grande circulação de pessoas e eventos públicos;
- c) Materiais e notícias vinculadas na imprensa local (site corporativo, jornais, rádio);
- d) Elaboração de materiais informativos.

A publicidade na elaboração do plano de mobilidade urbana é considerada como a principal ação a ser desenvolvida pelo município, devendo ser realizada de forma clara e objetiva. A contribuição da população no processo de publicidade, campanhas de divulgação e informações da elaboração do plano de mobilidade urbana é primordial para que possamos atingir todos os segmentos da sociedade.

Destaca-se que os materiais produzidos (convites para eventos, diagnóstico, plano de ações estratégicas e minuta de lei) serão disponibilizados no site da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana com no mínimo 15 (quinze) dias de antecedência, possibilitando o livre acesso aos documentos por quem se interessar.

11. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento deste processo baseado na leitura da realidade municipal é fundamental para que o planejamento da mobilidade urbana não seja executado em desconformidade com as expectativas da sociedade.

De tal forma, é essencial que na elaboração do plano de mobilidade urbana, sejam preservadas as características do local, considerando promover maior conectividade e integração entre os meios de transporte, visando priorizar o transporte coletivo e ativo, nos deslocamentos das pessoas, considerando a lei nº 12.587/2012.

Ainda, se faz necessário a compatibilização com o plano diretor e demais políticas públicas municipais relacionadas a mobilidade urbana, para que haja um desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável, considerando que, a integração do uso do solo e parcelamento do solo com a mobilidade urbana é um dos princípios norteadores para a funcionalidade da cidade.

Além disso, é de suma importância considerar as necessidades da população e remover o engessamento existente na utilização do automóvel, por isso, o planejamento da infraestrutura viária deve prever essencialmente o uso de todos os modais de transporte de maneira democrática.

A construção do projeto de planejamento e desenvolvimento para a cidade, como dito acima, deve integrar a participação popular e membros da sociedade civil submetidos por uma visão técnica. Salientamos ainda, a valorização da participação popular como sendo de extrema importância para o êxito desse processo.

12. REFERÊNCIAS

BRASIL, EMBARQ. **Manual De Desenvolvimento Urbano Orientado Ao Transporte Sustentável**. Disponível em: <<https://wricidades.org/sites/default/files/DOTS%20Cidades.pdf>> acesso em: 26 ago. 2020.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 05 mar. 2020.

BRASIL. **Estatuto da Cidade** - Lei 10.257, de 10 de junho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelecem diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257>. Acesso em: 03 mar. 2020.

BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 22 jul. 2020.

ITDP. **Princípios do desenvolvimento orientado ao transporte**. Disponível em: <<https://www.itdp.org/publication/principios-desenvolvimento-orientado-ao-transporte/>>. acesso em: 19 out. 2020.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. Disponível em: <http://energiaeambiente.org.br/wp-content/uploads/2010/01/a_bicicleta_e_as_cidades.pdf>. Acesso em: 06 out. 2021.

WIKIWAND. **Lista de municípios de Santa Catarina por população**. Disponível em: <https://www.wikiwand.com/pt/Lista_de_munic%C3%ADpios_de_Santa_Catarina_por_popula%C3%A7%C3%A3o> Acesso em: 16 dez. 2022.

PLANO DE MOBILIDADE URBANA

São Miguel do Oeste | SC

O plano de mobilidade urbana busca promover a qualificação do transporte sustentável (ativo e coletivo), o desenvolvimento urbano compacto por meio da miscigenação das atividades complementares nos bairros e a distribuição equitativa das oportunidades urbanas no território municipal. As diretrizes estabelecidas pelo Plano corroboram para redução das emissões de poluentes no setor de transporte através do desestímulo à utilização de veículos individuais motorizados, apresentando assim, soluções viáveis para o desenvolvimento orientado ao transporte sustentável e para a formação mais humanizada da cidade.

O Consórcio Interfederativo Santa Catarina CINCATARINA é um consórcio Público, Multifinalitário, constituído na forma de associação Pública com personalidade jurídica de direito público e natureza autárquica interfederativa.



CNPJ: 12.075.748/0001-32

www.cincatarina.sc.gov.br

cincatarina@cincatarina.sc.gov.br

Sede do CINCATARINA

Rua General Liberato Bittencourt, 1885, 13º Andar, Sala 1305,
Bairro Canto Florianópolis/Estado de Santa Catarina – CEP 88.070-800
Telefone: (48) 3380 1620

Central Executiva do CINCATARINA

Rua Nereu Ramos, 761, 1º Andar, Sala 01, Centro
Fraiburgo/Estado de Santa Catarina – CEP 89.580-000
Telefone: (48) 3380 1621