



## **EQUIPE TÉCNICA DO COMITÊ DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA**

(LEI FEDERAL 12.587/2012-MOBILIDADE URBANA)

DANIEL LOUZADA- Secretário Municipal de Desenvolvimento  
Econômico

GUSTAVO DA COSTA ROSA- Chefe de Setor de Transito

JOSÉ NILDO DEFANTE- Chefe do Setor de Lançadoria

GILBERTO PEIXOTO- Diretor do Departamento Técnico da  
Lançadoria

JULIANO JUSTI- Agente de Fiscalização

VALMIR ESPAGNOL- Chefe do Setor de Controle Interno

ELIANA REGINA RASCAGLIA BARBETTA -Chefe de Setor





## **ESTRUTURA ADMINISTRATIVA MUNICIPAL**

### **Prefeito**

**Dr. FRANCISCO DIAS MANÇANO JR.**

Secretário Municipal de Indústria, Comércio e Abastecimento

DANIEL LOUZADA

Secretário Municipal de Planejamento e Meio Ambiente

MAUCIR ALVES

Secretário Municipal de Administração

BRUNO LOUZADA FRANCO

Secretário Municipal de Educação

JOÃO MARQUES GOUVEIA NETO

Secretário Municipal da Saúde

ELIZABETH CORREIA LEITE

Secretário Municipal de Emprego e Relações do Trabalho

ANTÔNIO MADURO

Secretário Municipal de Obras e Serviços

LUCIMARA AP.DAS GRAÇAS CORTEZZI

Secretário Municipal de Ação Social e Desenvolvimento Humano

MARCIO CONTARIM

Secretário Municipal de Transportes

MAURO GARAVELLO

Diretora de Cultura

SAMIRA BAUAB

Diretor do Departamento Técnico do RH

ROGÉRIO AP.DE MIGUEL

Diretor de Contabilidade

DANIEL LEONARDO DE SOUZA





## PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA GUARIBA-SÃO PAULO

Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012





## REALIZAÇÃO



PREFEITO MUNICIPAL  
DR. FRANCISCO DIAS MANÇANO JR.





## Coordenação do Plano de Mobilidade Urbana

### **Sergio Rosenbaum**

Economista e Consultor de Sistemas de Gestão  
Corecon 34634 2ª Região SP

### **Cesar Danesi**

Arquiteto Urbanista  
CAU A11091-4

### **Luciana Campos Rosenbaum**

Gestora Ambiental  
CRQ IV 04266440

### **Emerson Nogueira Rachid**

Especialista em Direito Ambiental

### **Carla Tarifa Rodrigues**

Especialista em Sistemas de Construtivos

### **Clayton N.Weda**

Técnico Ambiental e Segurança do Trabalho

### **Robson Geremias**

Gestor de Sistemas de Gestão Integrados

### **Gabriela Campos**

Estagiária





## SUMÁRIO

### GLOSSÁRIO - 07

<b>PARTE I - VISÃO E CONTEXTO</b>	11
<i>CAPÍTULO I – Introdução</i>	12
1.1 O Plano de Mobilidade Sustentável	13
1.2 A Política Nacional de Mobilidade	15
1.3 O Desenvolvimento do PlanMOB	19
1.4 O Plano e o Papel da Sociedade	24
<i>CAPÍTULO II – Contexto - 26</i>	
2.1 A História da Cidade	26
2.2 A Geografia da Cidade	27
2.3 O Ordenamento Territorial <i>versus</i> Mobilidade Urbana	29
2.4 A Situação da Mobilidade em Guariba	31
<b>PARTE II - DESAFIOS,     ESTRATÉGIAS E PROPOSTAS</b>	33
<i>CAPÍTULO III - Desafios e Estratégicas</i>	34
3.1 Os Desafios	35
3.2 As Estratégias	36





*CAPÍTULO IV - Propostas para Mobilidade Sustentável*

4.1 Transporte a pé	37
4.2 Transporte por bicicleta	44
4.3 Transporte Coletivo por Ônibus	47
4.4 Transporte Motorizado Individual	49
4.5 Transporte de Cargas	51
4.6 Mobilidade e Desenvolvimento Sustentável	54

*CAPÍTULO V - O Sistema Integrado de Mobilidade*

5.1 A Hierarquia	70
5.2 A Tipologia	71
5.3 As Vias do Transporte Coletivo	72
5.4 As Vias Cicláveis	74
5.5 A Mobilidade Regional	77

*CAPÍTULO VI - Resultados Esperados 79*

**PARTE III - IMPLEMENTAÇÃO 83**

*CAPÍTULO VII - Implementação do Plano 84*

*CAPÍTULO VIII - Monitoramento e Acompanhamento 86*

*CAPÍTULO IX - Custos, fontes e estratégia de financiamento 88*





Prefeitura Municipal de Guariba  
Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Lei federal 12587 / 2012

9.1 O Fundo de Mobilidade Sustentável	88
9.2 O Estacionamento Rotativo	90
9.3 Outras fontes	91
ANEXOS:	93







## GLOSSÁRIO

**Acessibilidade:** Condição do indivíduo de atingir um destino desejado dentro de suas capacidades individuais, com autonomia e condições seguras.

**Adensamento:** Uso intensivo do espaço urbano, geralmente associado ao crescimento vertical, concentra pessoas, moradia ou trabalho em uma região.

**Alvará de Conclusão de Obra:** É o documento entregue por parte do poder público municipal ao proprietário após todas as vistorias na construção, emitido após o mesmo receber o habite-se – que exigido no cartório para averbação do imóvel.

**Alvará de Construção:** É o documento requerido para iniciar qualquer construção no município.

**Áreas Verdes Urbanas e IAVU (índice de áreas verdes urbanas):** Para o plano de mobilidade, são as áreas públicas urbanas destinadas à recreação e lazer ao ar livre para a população, a Sociedade Brasileira de Arborização Urbana sugere 15m<sup>2</sup>/habitante.

**Completeness nos bairros e índice de completeness:** Completeness é o parâmetro que analisa a relação entre o número de destinos acessíveis a pé e o equilíbrio proporcional da área de todos os destinos no raio de um pedestre (400m). O nível de completeness do bairro está relacionado ao percentual dos usos identificados presentes no bairro. O índice de completeness é o indicador que fornece o valor da completeness do bairro, necessário para o enquadramento.

**Corredor estruturante:** os eixos, ou corredores estruturais são aqueles espaços que ordenam o desenvolvimento da cidade e o seu crescimento linear e, por isso, coincidem com as principais vias do sistema de circulação urbana. Caracterizam-se por apresentarem altas densidades demográficas, priorizar a instalação de equipamentos urbanos, concentrar infraestrutura urbana, definir paisagem própria e, ordenar o sistema viário e o transporte coletivo.





**Desenho universal:** O termo "*Universal Design*" foi usado primeiramente em 1985, pelo arquiteto americano Ronald Mace, definindo-o como "a criação de ambientes e produtos que podem ser usados por todas as pessoas na sua máxima extensão possível.



**Espaço Compartilhado:** Aquele cujo objetivo é fazer coabitar os diferentes usuários da rua. Nestas áreas as velocidades ficam limitadas, com tráfego controlado, a sinalização é mínima, os pisos são diferenciados e elevados, a prioridade é à direita nas conversões, mas a prioridade de deslocamento é dos pedestres, ciclistas e do transporte coletivo.

**Faixa preferencial:** São os espaços das vias destinados à circulação preferencial do transporte coletivo, mas que podem permitir, de forma regulamentada, a circulação de táxis, veículos oficiais e de fretamento, bem como a circulação de automóvel particular em trechos específicos para a realização de cruzamentos e/ou conversões

**Índice de caminhabilidade (*walkability*):** é o indicador que serve para aferir a qualidade das calçadas através de critérios pré-definidos. As metodologias tendem a ser variadas e utilizam critérios divergentes e/ou complementares entre si. Algumas delas analisam apenas aspectos de infraestrutura, enquanto outras agregam a análise de critérios relacionados ao entorno., iluminação, existência de lojas, bicicletários, etc.

**Índice cicloviário:** é o indicador que serve para aferir a qualidade das vias cicláveis através de critérios pré-definidos. As metodologias tendem a ser variadas e utilizam critérios divergentes e/ou complementares entre si. Algumas delas analisam apenas aspectos de infraestrutura, enquanto outras agregam a análise de critérios relacionados ao entorno.

**Índice de redução da poluição ambiental:** Entre os poluentes atmosféricos se incluem o monóxido de carbono, o ozônio, o dióxido de enxofre, os óxidos de nitrogênio e os particulados. Estes poluentes advêm principalmente da queima de combustíveis fósseis, particularmente das usinas elétricas a carvão e automóveis movidos por gasolina. Organização Mundial de Saúde (OMS) divulgou que 3 milhões de pessoas morrem anualmente devido aos efeitos da poluição atmosférica. Isto representa o triplo das mortes anuais em acidentes





automobilísticos. O objetivo é reduzir esses índices, proporcionando qualidade do ar.

**Índice de redução da poluição sonora:** A Organização Mundial de Saúde (OMS) classifica o ruído como uma das formas de contaminação ambiental. Algumas reações fisiológicas são correlacionadas com níveis de ruído-ambiente são toleráveis até 65dB. A partir de 70dB os problemas de saúde podem se agravar se a exposição for contínua, dependendo também da predisposição de cada indivíduo. O objetivo é reduzir esses índices, proporcionando conforto sonoro à população.

**Índice de trafegabilidade de rotas:** É aquele que indica a disponibilização da via com o mínimo de interrupções de tráfego ao usuário, sendo que um menor índice indica melhor disponibilização.

**Mobilidade sustentável:** É a capacidade de pessoas, bens e mercadorias se moverem de um ponto para outro em equilíbrio com o desenvolvimento econômico, social da e ambiental sociedade humana.

**Modais:** são os modos de transporte da cidade.

**Organização das Nações Unidas (ONU):** Organização internacional com o objetivo de facilitar a cooperação em termos de direito internacional, segurança internacional, desenvolvimento econômico, progresso social, direitos humanos e da paz mundial. A ONU foi fundada em 1945, logo após a Segunda Guerra Mundial, com o objetivo de deter as guerras entre os países e para facilitar diálogo entre os mesmos.

**Organização Mundial da Saúde (OMS):** É uma agência especializada em saúde, fundada no ano de 1948 e é subordinada à Organização das Nações Unidas, tendo sua sede em Genebra, na Suíça. A OMS foi criada com o objetivo de desenvolver ao máximo possível o nível de saúde de todos os povos, ou seja, melhorar o estado de completo bem-estar físico, mental e social dos cidadãos.

**Paraciclos:** É o suporte físico onde a bicicleta é presa, ser instalada como parte do mobiliário urbano ou dentro de área delimitada, chamada de bicicletários.

**Vias cicláveis:** são os espaços destinados ao tráfego de pessoas utilizando bicicleta como meio de transporte.





**Ciclovias:** Via fisicamente segregada e exclusiva, podendo ser uni ou bidirecional e estar no nível da calçada ou da faixa de rolamento de veículos.

**Pedonal:** Termo utilizado para caracterizar uma área dedicada à circulação de pedestres (peões em português europeu), podendo eventualmente circular em os transportes públicos ou transportes de cargas em horários bem determinados (como nos casos de fornecedores do comércio). Não é apenas uma área destinada ao passeio, mas aos deslocamentos diários sendo provida de sinalização de trânsito específica.

**Sistema rotativo ou Área Azul:** estacionamento pago de carros e motos de forma a não permanecerem por mais de 2 horas estacionado na mesma vaga, possibilitando a rotatividade no uso do espaço público.

**Vazios Urbanos:** Vazios urbanos são espaços não construídos, não qualificados como áreas livres e sem uso no interior do perímetro urbano de uma cidade.

**Ciclofaixas:** é uma das faixas de rolagem destinada exclusivamente ao tráfego de bicicletas, não possuindo divisões físicas - apenas por delimitação de pintura na via. Normalmente as ciclofaixas são de mão única no sentido da via (entretanto é possível a implantação deste tipo de faixa bidirecional);

**Ciclorrotas:** rotas amigáveis pré-estabelecidas para o tráfego de bicicletas, não possuindo nenhuma delimitação entre os veículos. É também conhecida como via de tráfego compartilhado.

**Zonas 30:** é o espaço que recebe a limitação da velocidade de circulação dos veículos motorizados a 30km/h. Estes espaços são locais com grande movimentação de veículos, motos, bicicletas e circulação de pedestres.





# PARTE I

# VISÃO E CONTEXTO



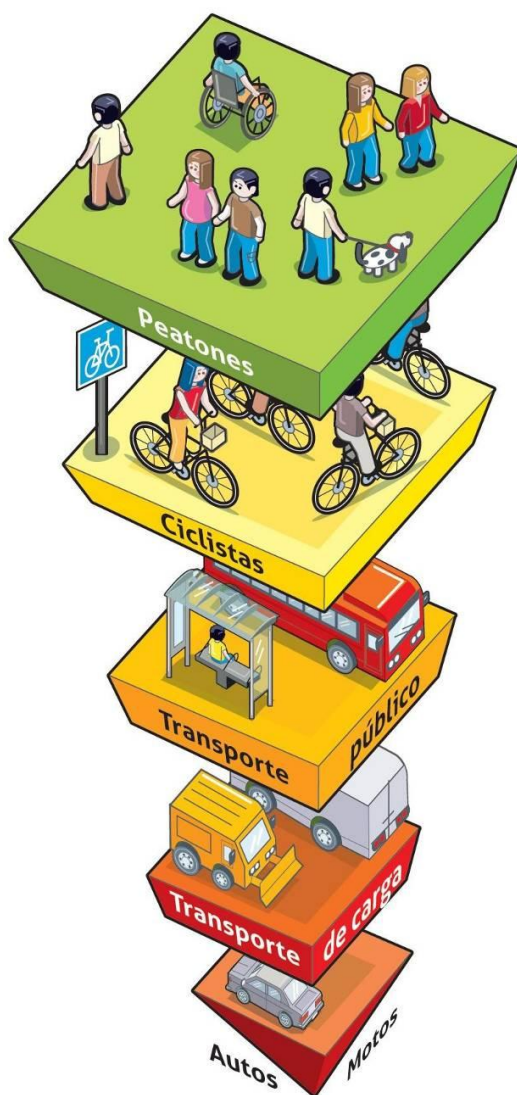


## CAPÍTULO I

### INTRODUÇÃO

Este capítulo introduz a origem do Plano de Mobilidade, as diretrizes para sua elaboração e resgata o resumo dos trabalhos realizados.

Traz ainda, uma visão resumida para o que o leitor possa compreender o conteúdo do plano e situar-se no seu papel de cidadão.





## 1.1 O Plano de Mobilidade Sustentável

O Plano de Mobilidade Sustentável de Guariba (PlanMOB) é o instrumento de planejamento de mobilidade e deslocamentos dos cidadãos e cargas em geral. É também, um complemento do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Guariba (Lei Municipal nº 2.163 de 14 de Dezembro de 2006) e de efetivação da Política Nacional de Mobilidade (Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012). Conforme diretriz da Política Nacional este plano deverá ser revisado a cada dez anos.

O **PlanMOB** visa atender todas as diretrizes estratégicas do Plano Diretor (abaixo elencados), posto que não é possível pensar-se em mobilidade sustentável sem integração transversal aos elementos de planejamento da cidade.

- I. Promoção Econômica;
- II. Promoção Social;
- III. Qualificação do Ambiente Natural;
- IV. Qualificação do Ambiente Construído;
- V. Integração Regional;
- VI. Estruturação e Ordenamento Territorial;
- VII. Mobilidade e Acessibilidade;
  - a. O favorecimento dos modos não motorizados sobre os motorizados;
  - b. A priorização do transporte coletivo sobre o individual;
  - c. A promoção da fluidez com segurança.
- VIII. Gestão do Planejamento Participativo.

O principal objetivo é estabelecer estratégias e ações acerca da mobilidade





sustentável na cidade. O **PlanMOB** introduz novos conceitos de planejamento, abandonando antigos conceitos, de que uma grande e extensa malha viária é garantia de fluidez e acesso e, que o veículo particular deva ser priorizado sob o coletivo.

Estabelece também que a via deve ser projetada como um todo - calçada, ciclo estrutura, arborização, mobiliário urbano e vias de rolagem - e não somente o local do veículo motorizado.

O plano apresenta a idéia de que todos os meios são necessários para a fluidez e trânsito de pessoas e bens. Porém, estabelece a prioridade entre os diferentes modais e tão importante quanto, tenta mitigar os efeitos colaterais que certos modos trazem a cidade. Expõe ainda a relação entre o planejamento do uso e ocupação do solo, as questões de qualidade de vida e acesso a bens, serviços e lazer.







## 1.2 A Política Nacional de Mobilidade

A Política Nacional de Mobilidade foi instituída pelo Ministério das Cidades através da Lei Federal 12.587 de 13 de janeiro de 2012, sendo essa um instrumento de desenvolvimento urbano da Constituição Federal.

A lei traz diversos avanços relacionados ao planejamento da mobilidade nas cidades. Ao definir o princípio da política “a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços” e a “equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros”, de forma implícita, a lei institui o princípio de equidade na execução da Política de Mobilidade Urbana, quando reconhece que há desigualdades no uso do espaço público (vias e logradouros) e na externalização dos custos do uso dos diferentes modos de transporte (entre transporte público e individual, motorizado, por exemplo).

Como se sabe, o uso intensivo dos meios de transporte individual motorizado constitui importante fonte de externalidades negativas ao meio urbano (poluição e congestionamento), com impactos econômicos, sociais e ambientais. A inserção dessa noção de equidade na lei avança no sentido de buscar uma correção das externalidades negativas geradas pelos meios de





transporte urbano, sobretudo pelo uso intensivo dos automóveis.



Rua Nove de Julho – Centro - Guariba





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. **TC**







## 1.3 O Desenvolvimento do PlanMOB

A primeira ação da Prefeitura de Guariba, através da RQR Consultoria, que instrumentalizou a elaboração do plano de mobilidade deu-se em Março de 2015 com a pesquisa O/D - Origem Destino, a qual levantou dados por amostragem representativa. Foi realizado no caderno de diagnóstico que apresentou informações sobre os diversos modos de transporte de pessoas e bens como: transporte a pé, coletivo, por bicicleta, de cargas, por veículos automotores, e mobilidade na área rural.

Foram realizados estudos que resultaram nos mapas dos pólos de atração de viagens, mapas dos tempos de percursos e distâncias aos equipamentos públicos, além de tabelas sobre o quantitativo de veículos e taxa de crescimento anual e a relação do crescimento populacional e o seu potencial de consumo.

O desenvolvimento do plano teve início em março de 2015, com a formação de uma equipe de elaboração. O planejamento das primeiras ações buscou, desde o início, estar em consonância com o que preconiza a Política Nacional da Mobilidade. A equipe definiu as ações, as etapas e o cronograma de atividades, que foram apresentados ao Conselho da Cidade para apreciação e validação.





Neste planejamento foram definidas as formações de um comitê executivo, do conselho gestor e das cooperações técnicas:

- Daniel Louzada – Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico
- Gustavo da Costa Rosa - Chefe do setor de transito
- José Nildo Defante – Chefe do Setor de Lançadoria
- Gilberto Peixoto – Diretor do Departamento Técnico da Lançadoria
- Juliano Justi – Agente de Fiscalização
- Valmir Espagnol – Chefe do Setor de Controle Interno
  
- Eliana Regina Rascaglia Barbeta – Chefe de Setor

O Conselho Gestor teve atribuição indicada à Câmara de Mobilidade do Conselho da Cidade, formado por representantes do poder público e da sociedade civil.

O Conselho Gestor teve atribuição indicada à Câmara de Mobilidade do Conselho da Cidade, formado por representantes do poder público e da sociedade civil.

Em 16 de Março, realizou-se o primeiro Workshop para o Alinhamento Estratégico do PlanMOB, promovido pela RQR Consultoria. Na oportunidade



estiveram presentes os servidores potencialmente envolvidos com a elaboração do plano. A proposta inicial para a elaboração do plano foi ajustada para as orientações e metodologia apresentada pela RQR Consultoria.





Após a fase de preparação, definição do escopo e procedimentos gerais, a elaboração do plano foi continuada com as leituras técnica e comunitária, concluídas em Agosto de 2015. Essa fase foi de extrema importância para o levantamento de informações sobre a mobilidade na cidade a partir do ponto de vista da população, garantindo uma gestão participativa e o controle social durante todo o processo.



A leitura comunitária envolveu a realização de:

- Consultas públicas;
- Sugestões encaminhadas pela população

As consultas públicas tiveram como objetivo recolher informações para viabilizar a elaboração de um quadro da mobilidade e acessibilidade da região consultada, trabalhando com a população a discussão e a compreensão dos problemas, conflitos e potencialidades do município em relação ao tema e a identificação das prioridades de ação do PlanMOB.

Estabeleceram-se medidas de curto e médio prazo, tais como: integração intermodal; implantação da infraestrutura do transporte coletivo; organização de itinerários; educação para o trânsito; redução de estacionamentos nas vias públicas; qualificação das vias, dos veículos do transporte coletivo e dos abrigos de ônibus; implantação de sistema de informação aos usuários; segregação da via para transporte coletivo; área azul central revertida como subsídio ao transporte coletivo; áreas específicas para ciclovias, ciclo faixas e rotas exclusivas para caminhões. Uma apresentação prévia do Plano de Ação foi realizada para o comitê, a fim de envolver o Conselho Gestor de forma antecipada acerca do desenvolvimento do PlanMOB.





Prefeitura Municipal de Guariba  
Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Lei federal 12587 / 2012

FASE	DESCRIÇÃO	DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES	PERIODO
1ª.	DIAGNÓSTICO PARA ESTRUTURAÇÃO DOS TRABALHOS	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Leitura da Realidade Municipal – Reunião com Chefe do setor de Trânsito e o Secretário de Meio Ambiente. ( Análise da lei nº 2.163 - de 14 de dezembro de 2.006 institui a revisão do plano diretor de desenvolvimento urbano de Guariba, cria o sistema de planejamento e gestão urbana).</li><li>✓ Estudo da Dinâmica da Cidade . ( Análises de Campo).</li></ul>	Até 30 dias
2ª.	ELABORAÇÃO DO PROJETO PRELIMINAR DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – 1ª. ANÁLISE.	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Estudo do funcionamento da Oferta e Demanda de Transportes da Cidade – (Análise de documentos e visita de campo).</li><li>✓ Estudo de avaliação do crescimento de médio e longo Prazo para a cidade.</li><li>✓ Elaboração e apresentação do Projeto Preliminar.</li><li>✓ Avaliação do Projeto pela Sociedade Civil. – realização de Audiência Pública.</li></ul>	Até 60 dias
3ª.	APROVAÇÃO DO PROJETO PRELIMINAR DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA – 2ª. ANÁLISE.	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Reanálise do Projeto e validação com o grupo de Trabalho envolvido designado pelo poder executivo.</li><li>✓ Avaliação do Projeto revisado pela Sociedade Civil, realização de nova Audiência Pública.</li></ul>	Até 90 dias
4ª.	PUBLICAÇÃO DO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Revisão final do Plano.</li><li>✓ Envio de Projeto de lei de aprovação do Plano à Câmara Municipal.</li><li>✓ Publicação da lei que aprova o plano Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Guariba.</li></ul>	Até 120 dias prorrogados por mais 60 dias







O Ministério das Cidades orienta os municípios na elaboração de seus planos de mobilidade para que cada um assuma a sua própria versão, mais estratégica ou mais executiva, com seus diferentes níveis de aprofundamento. Para qualquer caso, o resultado final do Plano de Mobilidade será “[...] um conjunto de normas e diretrizes que devem ser transformadas em lei ou decreto e medidas concretas a serem implementadas durante o seu horizonte de vigência para atingir as metas fixadas, a partir do diagnóstico das condições de mobilidade dos municípios.” (Ministério das Cidades, p.24) Sendo assim, no mínimo, para uma versão estratégica do PlanMOB deverá ser elaborado um Plano de Ação, compreendendo um conjunto de medidas a serem executadas pelo poder público, pelo setor privado ou pela sociedade, para atendimento das suas diretrizes. É importante destacar que uma ação é entendida como um comando para que algo venha a ser planejado, projetado ou executado.

Este plano, aqui apresentado, segue as orientações do Ministério das Cidades e apresenta todas as informações necessárias para o completo entendimento do seu conteúdo em 3 partes. A primeira parte trata da visão sobre a mobilidade sustentável e todas as questões a ela relacionadas, necessárias para o alcance de todos os objetivos definidos no plano. Traz, ainda, alguns aspectos importantes acerca do contexto físico, social e econômico, condicionantes do desenvolvimento da cidade.

Na segunda parte, o plano apresenta os objetivos, as diretrizes, as ações prioritárias, os instrumentos, as metas e os prazos de execução, os indicadores, os agentes envolvidos e todas as observações relacionadas com cada eixo temático desenvolvido. Apresenta, também, a nova proposta de hierarquia e tipologia viárias, vias de pedestres, do transporte coletivo, vias





cicláveis, além do mapa geral com o Sistema Integrado de Mobilidade de Guariba.

Na terceira etapa, apresenta as informações referentes à implementação do plano e quais os procedimentos para sua institucionalização, as formas de monitoramento durante a fase de execução das ações previstas no plano e das formas de acompanhamento por parte da população. Finalmente, aborda as questões a respeito do seu financiamento, custos e fontes de recurso para a viabilidade de suas ações dentro dos prazos estabelecidos.

O processo de elaboração do Plano de Mobilidade finaliza com a validação deste Plano de Ação em audiência pública, sua revisão e edição do Decreto-Lei.

## 1.4 O Plano e o Papel da Sociedade

As questões de mobilidade envolvem todos os segmentos da sociedade, por isto os processos de discussão pública devem ser amplamente divulgados e abertos à participação de todos os interessados.

Controle social significa a participação do cidadão na gestão pública, na fiscalização, no monitoramento e no controle das ações da administração pública. O planejamento da mobilidade deve ser realizado com a máxima participação da sociedade, garantindo a legitimação e sustentação desde sua concepção e implementação, uma vez que o Plano é realizado em prol da e pela sociedade.





Além da participação no planejamento e desenvolvimento do Plano ser um direito dos cidadãos, a participação popular é o caminho para buscar soluções para promover a mobilidade, fundamental para que o PlanMOB Guariba seja um reflexo das necessidades locais e da cidade como um todo, porque é na soma de todas as formas de participação que é possível garantir o melhor e mais completo resultado.



Nas Resoluções da 1ª Conferência Nacional das Cidades, estão elencados os princípios que garantem a gestão democrática e o controle social: o acesso à informação e à participação e o controle social nos processos de formulação, tomada de decisão, implementação e avaliação das políticas públicas.

Para garantir a participação social este Plano contou com as fases de leitura comunitária e leitura técnica, conforme descrito no capítulo anterior de desenvolvimento do Plano. Dessa forma, pode-se construir o Plano de forma conjunta buscando informar e pactuar ações com a sociedade, discutindo, compreendendo os problemas, conflitos e potencialidades do município, do ponto de vista dos diversos segmentos sociais.





## CAPÍTULO II

### CONTEXTO

#### 2.1 A História da Cidade

*Fundada em 21 de setembro de 1895 (119 anos) Guariba nasceu com a crescente cultura do café no Brasil ao final do século XIX. Com a cidade sendo atendida pela estrada de ferro Araraquara – Jaboticabal inaugurada em 06 de Junho de 1892.*



*Estação de Guariba.*

*Foram formando-se em grandes propriedades agrícolas, que pela excelência das terras, tornaram utilizadas para plantio de café, riqueza econômica do país na época.*

*Após sucessivas reuniões para a fundação do povoado, ao lado da estação férrea, surgiram avanços para o povoado com a construção da Capela de São Mateus, o Padroeiro da cidade, cuja imagem foi doada por Joaquim Mateus de Corrêa. Na época a expansão da cafeicultura no leste Paulista proporcionou condições necessárias ao desenvolvimento da cidade que recebeu muitas famílias de imigrantes europeus.*

*Com o aumento de imigrantes italianos e a crise de 1929 no setor cafeeiro,*





*gerava insatisfação dos produtores e trabalhadores rurais.*

*Na crise do café Guariba sofreu uma retração econômica, somente superada por volta de 1950, quando a firma Prado e Chaves instalou uma usina de açúcar. A cultura da Cana-de-açúcar espalhou por toda a região, atraindo grande migração de principalmente mineiros e nordestinos para a cidade*

*Em Maio de 1984 houve greve histórica dos bóias-frias, por culpa de baixo salários e custo alto de mercadorias nos supermercados locais do município, resultando em descontentamento dos trabalhadores. Ouve vandalismo intenso no município e repressão dos migrantes trabalhadores na época maioria Baianos e Mineiros. Chegando ao fim com a intervenção da tropa de choque da Polícia Paulista. A partir da greve, ouve muitas conquistas trabalhista rural estendendo as outras categorias de trabalhadores.*

*A greve provocou uma grande repercussão nacional e internacional, devido a não existir protestos e violência urbana no interior de São Paulo na época considerado pacato, e também por mostrar as terríveis condições de exploração a que eram submetidos os trabalhadores rurais. O protesto alavancou muito nas mudanças da lei trabalhista rural, conquista firmadas através de um acordo que ficou conhecido como “Acordo de Guariba”*

*Fonte IBGE*





## 2.2 A Geografia da Cidade

Diversos aspectos da natureza e da interação do ser humano com ela descrevem a paisagem de um lugar. Ao tratarmos dos desafios de se pensar na mobilidade nas cidades contemporâneas, especialmente naquelas onde o crescimento urbano ocorreu de forma intensa, muitos deles explicam-se pela forma como se deu esta relação e a evolução da ocupação de seu território.



População estimada 2015 <sup>(1)</sup>	38.499
População 2010	35.486
Área da unidade territorial (km²)	270,289
Densidade demográfica (hab/km²)	131,29
Código do Município	3518602
Gentílico	guaribense
Prefeito	FRANCISCO DIAS MANÇANO JÚNIOR





### 2.3 O Ordenamento Territorial *versus* Mobilidade Urbana

O presente capítulo contextualiza o cenário municipal acerca dos aspectos geográficos e influência sobre a malha e configuração urbana, apresenta a relação direta da mobilidade com o ordenamento territorial e por fim a projeção de crescimento populacional e oferta de emprego, relacionado ao desenvolvimento da cidade.

O modelo de crescimento de uma cidade tem relação direta com a forma de deslocamento das pessoas e dos bens que nela circulam. Para que este crescimento venha acompanhado de desenvolvimento urbano, é necessário considerar não apenas as questões relacionadas com o transporte, mas com o sistema de mobilidade como um todo. Segundo o Ministério das Cidades, pensar de forma articulada as questões da mobilidade com as políticas de uso e ocupação do solo são fundamentais, por exemplo, para a formação de cidades mais compactas, isentas de vazios urbanos, onde a dependência dos deslocamentos motorizados é minimizada.

As questões de transporte, circulação e mobilidade foram tratadas de maneira integrada com a política de ordenamento territorial durante a fase de elaboração do plano.

Este Plano de Mobilidade apresenta diversas ações prioritárias que adéquam ou introduzem questões vitais à política de ordenamento territorial para um modelo de mobilidade urbana que pretende ser sustentável. O diagnóstico deste Plano apontou a necessidade de Guariba ampliar o seu índice de adensamento urbano de forma a otimizar a infraestrutura e os serviços oferecidos nas áreas mais consolidadas dos bairros, reduzindo a necessidade de deslocamentos e otimizando o fluxo de pessoas e bens nos espaços.





Salientamos que o plano não adota a densidade como único ou preponderante fator do planejamento urbano, mas como um viés eminentemente técnico sem deixar em segundo plano as demais condicionantes que modelam a cidade. Fatores como a paisagem, cultura, condições sócio econômicas e meio ambiente são necessários para se determinar o adensamento ideal. É fato que ainda não existe um consenso se uma cidade deve ser mais compacta ou mais espalhada para ser mais sustentável. No entanto, alguns autores consagrados definiram considerações sobre o tema de forma que a densificação seja apropriada localmente, ambientalmente, economicamente e socialmente aceitável, respeitando os limites de sua capacidade de utilização.

Neste plano de mobilidade, para se alcançar um maior adensamento nos bairros, propõem-se consolidar suas centralidades. Para isso, o plano propõe maior potencial construtivo e de usos permitidos no raio destas centralidades que devem ter, como referência, a localização das estações do transporte coletivo. Assim, trabalha-se com o conceito de que as Estações da Cidadania ofereçam outros serviços além do acesso aos meios de transporte no interior de sua edificação. A Estação deve “abrir-se” para o entorno, conectar-se fisicamente ao espaço urbano, ter seus ambientes humanizados, oferecer a integração intermodal e o acesso aos serviços da administração

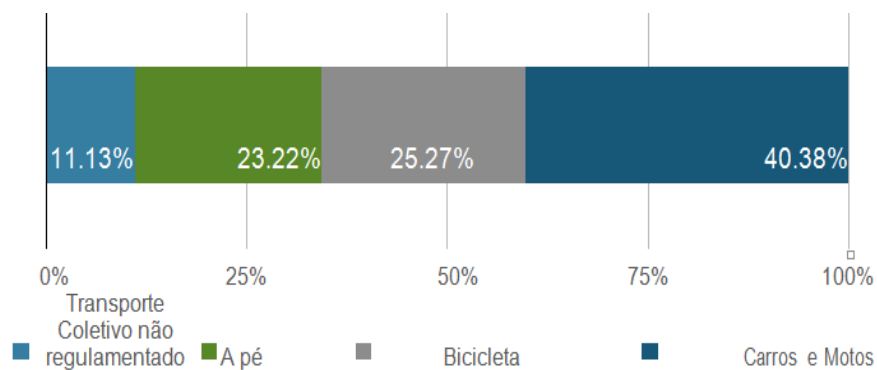






## 2.4 A Situação da Mobilidade em Guariba

Esta mobilidade se expressa pelo uso de muitos modos de transporte, isoladamente ou de forma conjunta. A divisão modal pode ser analisada da forma tradicional, pelo modo principal de viagem (figura abaixo), definido por uma hierarquia que vai, no caso, do ônibus ao modo a pé; ou pela quantidade de deslocamentos, quando se consideram todos os trechos percorridos pelas pessoas.



Nota-se que em Guariba, quando se avalia a divisão modal por veículos, possui elevados percentuais de uso de bicicletas (25,27%) e superiores a outras cidades brasileiras, que possuem rede ciclo-viária implantada. Somado este percentual ao modo a pé (23,22%), as viagens não motorizadas correspondem a 48,49%; Já as viagens motorizadas, 51,51%, entre os modais motorizados, 11,13% correspondem ao transporte coletivo não regulamentado, tirando também o transporte coletivo escolar, enquanto o restante ao transporte individual(carros e motos)

Foram realizadas diversas pesquisas de contagem de tráfego,





principalmente em horários de pico. Foi constatado que independente do horário da contagem, os carros representam em média 45% da frota.





## PARTE II

# DESÁFIOS, ESTRATÉGIAS E PROPOSTAS





## CAPÍTULO III

### DESÁFIOS E ESTRATÉGIAS

Neste capítulo são apresentados os desafios e as estratégias que são fundamentais para a compreensão das propostas apresentadas neste plano.

Várias cidades brasileiras passam por desafios semelhantes em relação a busca de uma mobilidade sustentável, entretanto, Guariba tem suas especificidades locais que necessitam de uma atenção mais dedicada e única em alguns casos.

É relevante salientar que um plano de mobilidade não se sustenta por si só, mas dependem da elaboração de projetos e estudos complementares que devem ser pensados de forma a integrações nas mais diversas partes do sistema de mobilidade





### 3.1 Os Desafios

Um dos principais desafios das cidades contemporâneas está em promover mobilidade e acessibilidade a seus habitantes, principalmente naquelas onde o crescimento urbano ocorreu de forma intensa. A qualidade de vida tem sido alvo de debate pautado especialmente na questão das dificuldades de deslocamento das pessoas e de bens no espaço para a realização das tarefas mais cotidianas, de forma ágil, confortável e segura. Além disso, os impactos nas economias locais têm sido comprovados com diversos estudos, que demonstram os custos e as perdas proporcionadas à saúde, à produtividade em geral e à degradação ambiental.

Conforme diagnóstico de mobilidade, o cenário que encontramos na cidade não é favorável ao deslocamento dos pedestres. As calçadas, responsabilidade única do proprietário do lote por sua execução e manutenção, apresentam sérios problemas de acessibilidade, continuidade de rotas e falta de padronização, assim como na maioria das cidades brasileiras.

A cidade de Guariba, ao não apresentar mecanismos que regulem ou condicionem o transporte por automóvel, corrobora para ineficiência de todo o sistema de mobilidade.

Este plano de mobilidade aqui apresentado vem propor a superação destes desafios através da apresentação de medidas que podem ser classificadas sinteticamente, segundo sua natureza, em físicas, operacionais, gerenciais e comportamentais. Algumas medidas são bastante independentes umas das outras, mas várias delas devem ocorrer juntamente com a melhoria de oferta do transporte coletivo e meios não motorizados de circulação.





De forma geral, as propostas apresentadas neste plano buscam transpor o maior desafio das cidades brasileiras, que é o de implementar os conceitos definidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana para a construção de cidades sustentáveis. Para tal se fez necessário pensar no fortalecimento da gestão pública, na prioridade aos transportes coletivos e não motorizados, na inclusão social, na gestão democrática e na sustentabilidade ambiental.

O objetivo geral, definido neste Plano consiste em garantir a mobilidade urbana e a acessibilidade universal e para que esse seja atingido, é importante atentar-se ao fato de que o **PlanMOB**, assim como Plano Diretor, por si só não produz resultados, mas sim o conjunto de planos adjacentes a ele. Estes planos são específicos a cada área, e tem o objetivo de detalhar as ações a ele relacionadas,

### 3.1 AS Estratégias

segundo as orientações definidas neste plano. Desta forma, cada área de interesse receberá a atenção necessária e, o conjunto final destes planos, resultará em uma política de mobilidade completa e estratégica transversal a todos.





## CAPÍTULO IV

### PROPOSTAS PARA A MOBILIDADE

Este capítulo apresenta o Plano de Ação do **PlanMOB** expondo as diretrizes estratégicas, ações prioritárias, instrumentos, metas, indicadores, órgãos municipais responsáveis e objetivos específicos de cada eixo: transporte a pé; transporte por bicicleta; transporte coletivo; transporte motorizado individual e transporte de cargas. É importante salientar que o tema financiamento é comum a todos os eixos, sendo abordado as formas de subsídio buscando viabilizar as ações. O Plano traz o conjunto de medidas a serem planejadas, projetadas ou executadas.

#### 4.1 Transporte a pé.

(A) OBJETIVO ESPECÍFICO:

Qualificar os deslocamentos a pé.

(B) DIRETRIZES:

1. Aumentar a atratividade pelo deslocamento a pé, através da qualificação das calçadas e incentivo pelo caminhar.





2. Garantir a completude nos bairros, considerando moradia e trabalho.
3. Garantir acesso por deslocamento a pé aos parques e praças da cidade.
4. Priorizar os deslocamentos a pé nas centralidades
5. Elevar a segurança dos pedestres nas travessias

(C) AÇÕES PRIORITÁRIAS:

1. Elaborar estudo quantitativo e qualitativo, aferindo índice de caminhabilidade , sobre a situação atual das calçadas na cidade;
2. Normatizar a padronização de construção, instalação, manutenção, requalificação e intervenção de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e infraestrutura, considerando as especificidades locais;







3. Estabelecer os critérios mínimos de segurança viária do município na análise de projetos, considerando a implantação de sinalização para pedestres com deficiência visual (tátil ou sonora) e sinalização lumínica e sonora em pontos de travessia de meio de quadra.
4. Flexibilizar as legislações existentes sobre calçadas, autorizando o poder público a instalar, executar, manter, requalificar calçadas de lotes privados e permitir a cobrança por tais serviços do proprietário.
5. Incluir dispositivos lumínicos de alerta para motoristas em locais de travessia de pedestres e ciclistas.
6. Implantar iluminação pedonal inicialmente em locais de maior fluxo de pessoas e nas centralidades.
6. Aumentar o espaço pedonal nas áreas centrais e nas vias de maior fluxo de pedestres, prevendo a diminuição de raios de curvatura, elevação das faixas de travessias para o nível da calçada, espaços compartilhados (pedestres, ciclistas e ônibus), calçadões e zonas 30.





8. Revitalizar e ampliar a acessibilidade e segurança viária de cruzamentos e rotas de caminhada nas praças e espaços públicos.
9. Qualificar as calçadas nas vias das áreas centrais e nas vias de maior presença de pedestres com arborização urbana adequada e de porte médio, garantindo seu desenvolvimento, e implantar mobiliário urbano padronizado - em conformidade com normativas municipais;
10. Implantar passeios públicos que fazem frente aos lagos da cidade, estimulando o caminhar e inserindo a paisagem no cotidiano da cidade;
11. Incluir nos projetos públicos viários e de edificações sinalização e comunicação visual e sonora de forma acessível;
12. Fortalecer a fiscalização das calçadas, estabelecendo setores e plano de ação;
13. Tornar os espaços públicos existentes acessíveis espacialmente.





(D) INSTRUMENTOS:



Leis municipais referentes a calçadas

(E) METAS:

1. Reduzir anualmente em 10% o número de acidentes de trânsito até 2020;
2. Reduzir anualmente em 10% o número de vítimas fatais de trânsito até 2020;
3. Manter o índice de deslocamentos a pé acima de 20%
4. Estabelecer o Índice de Áreas Verdes Urbanas de recreação e lazer (IAVU) por habitante, e garantir uma acesso a essas áreas por no máximo 15 minutos de caminhada.
5. Atualizar anualmente o diagnóstico sobre os índices de caminhabilidade da cidade.





(F) INDICADORES:

1. Índices de caminhabilidade
2. Índice de completude (400m de distância percorrida)
4. Distribuição de áreas verdes urbanas

(I) OBSERVAÇÕES:

1. A taxa de redução foi estabelecida pela Resolução nº 02/2009 da ONU (Organização das Nações Unidas), da qual a República Federativa do Brasil é signatária, que estabeleceu a “Década de Ação pela Segurança do Trânsito”.
2. Infraestrutura e Equipamentos Públicos





AV. RIBEIRÃO PRETO – OBSTRUÇÃO NO PASSEIO.



RUA SHINZU SHIMITSU – Necessidade de passeio para pedestre.





## 4.2 Transportes por Bicicleta

### (A) OBJETIVO ESPECÍFICO:

Aumentar o índice de deslocamentos por bicicleta.

### (B) DIRETRIZES:

1. Criar atratividade do sistema de transporte por bicicletas
2. Garantir a qualidade de infraestrutura das vias cicláveis, considerando a segurança dos ciclistas e bicicletas
3. Garantir a completude nos bairro, considerando moradia e trabalho

### (C) AÇÕES PRIORITÁRIAS:

1. Elaborar uma avaliação quantitativa e qualitativa da situação das ciclovias e ciclofaixas e aferir um índice cicloviário;
2. Elaborar pesquisa de demandas locais com usuários e elencar trajetos necessários e passíveis de receber vias cicláveis;
3. Estabelecer os critérios mínimos de segurança viária do município na análise de projetos;
4. Estudar a possibilidade de executar vias cicláveis no mesmo nível do passeio público;
5. Estudar a possibilidade de transportar bicicletas juntamente ao transporte coletivo;
6. Considerar nos projetos o emprego de ciclovias em vias acima de 50km/h e





ciclofaixas nas demais;

7. Definir rotas de ligação dos bairros aos centros e um anel cicloviário e definir trajetos contínuos;
8. Definir a rede cicloviária da cidade em mapas e estabelecer padrões mínimos de infraestrutura;
9. Incluir nos projetos públicos sinalização com identificação das vias cicláveis (nomenclatura e mapas) e que permita o planejamento de roteiros;
10. Implantar sinalização, incluindo semafórica, em vias cicláveis;
11. Implantar bicicletários com proteção contra intempéries e sistema de segurança nas estações de integração e paraciclos próximos à comércios e serviços em áreas centrais e em abrigos de ônibus estratégicos;
12. Implantar zonas 30 para viabilizar o compartilhamento do espaço;
13. Implementar um sistema de compartilhamento de bicicletas na cidade;
14. Reduzir a disponibilidade de vagas de estacionamento de veículos nos edifícios públicos e ampliar as vagas para bicicletas;
15. Estabelecer cronograma físico-financeiro para a implantação e/ou revitalização das vias cicláveis, priorizando execução dos trechos de conexão das vias existentes;
16. Realizar a gestão do sistema cicloviário de forma integrada à gestão da mobilidade;
17. Construir e revitalizar as vias cicláveis considerando os critérios de análise





para aferir índices ciclo-viário;

18. Editar lei que exija que médios e grandes empreendimentos possuam vestiários e vagas de bicicletas definidas;

Fortalecer a fiscalização da qualidade da infraestrutura das vias cicláveis e sobre o comportamento dos ciclistas, assim como campanhas



Cruzamento das Ruas Rui Barbosa com Rua Joaquim Matos Correa



AV. Ribeirão Preto – Previsão de construção de Ciclovía.







## 4.3 Transportes Coletivos por Ônibus

### (A) OBJETIVO ESPECÍFICO:

Implementar os deslocamentos por transporte coletivo público regulamentado.

### (B) DIRETRIZES:

1. Implementar atratividade do sistema de transporte coletivo publico regulamentado.
2. Garantir a qualidade da infraestrutura voltada ao transporte coletivo
3. Implementar o uso de corredores estruturantes como corredores exclusivos de ônibus;
4. Reduzir o custo operacional do sistema através de ações de eficiência e de financiamento para modicidade da tarifa
5. Garantir o acesso próximo aos pontos de Embarque/desembarque sistema de transporte coletivo





**(C) AÇÕES PRIORITÁRIAS:**

1. Estruturar um sistema centralizado contínuo de fiscalização e monitoramento do sistema e de câmeras, dispondo de informações dos diversos envolvidos, e compartilhando-as com os gestores, operadores e usuários;
2. Fortalecer o órgão gestor do sistema de transporte coletivo;
3. Criar ferramenta, ou firmar convênios com empresas que já a ofereçam, de consulta e planejamento de roteiros, com informações em tempo real, integrada aos demais modais e de forma acessível a todos (sítios eletrônicos, aplicativos para celulares, via telefone);
4. Disponibilizar em todos os pontos de ônibus informações como linhas que passam pelo ponto, mapas de localização, número de telefone de atendimento ao usuário, entre outras que possam ser relevantes;
5. Criar o índice de análise dos requisitos de qualidade nos ônibus, abrigos e estações;
6. Criar e implementar um SAC em conformidade com as leis e normativas vigentes





## 4.4 Transportes Motorizados Individuais

### (A) OBJETIVO ESPECÍFICO:

Diminuir o índice de deslocamentos por transporte motorizado individual.

### (B) DIRETRIZES:

- 1.Reduzir a atratividade dos deslocamentos rotineiros realizados através de carros e motos;
- 2.Utilizar mecanismos de regulação para incentivar a mobilidade sustentável.

### (C) AÇÕES PRIORITÁRIAS:

- 1.Definir rotas de ligação dos bairros aos centros e trajetos alternativos, com fluidez e padrão mínimo de sinalização;
- 2.Viabilizar a consulta e o planejamento de roteiros passíveis de serem realizados através de carros e motos;
- 3.Elaborar um estudo sobre as novas vagas de estacionamento a serem oferecidas através do sistema rotativo, inclusive nas áreas de centrais;
- 4 Garantir porcentagem mínima de táxis acessíveis (em conformidade com as leis vigentes e especificações do CONATRAN - Conselho Nacional de Trânsito);





5. Revisar a cobertura de oferta dos serviços de táxis e veículos autorizados na cidade (quantidade, localização, pontos de táxis, vagas) e considerar pontos com atividades noturnas



AV. EVARISTO VAZ – PREVISÃO DE ESTACIONAMENTO DE MOTOS



RUA NOVE DE JULHO – PREVISÃO DE ÁREA AZUL



## 4.5 Transportes de Cargas

### (A) OBJETIVO ESPECÍFICO:

Reduzir os impactos deste modo sobre a circulação urbana, meio ambiente e vizinhança.

### (B) DIRETRIZES:

1. Organizar os deslocamentos realizados por veículos rodoviários de cargas na cidade, especialmente em áreas de alta circulação de pedestres, residenciais e de proteção e preservação ambiental;

2. Coibir o transporte irregular de carga e ampliar o monitoramento preventivo no deslocamento de cargas perigosas.

### (C) AÇÕES PRIORITÁRIAS:

1. Elaborar estudo técnico específico sobre a circulação de cargas e operações associadas (identificando origem/ destino, tipo de veículos, volumes transportados, identificação de gases poluentes e sua quantidade, etc);

2. Atualizar as restrições de circulação e abrangência permitida à circulação de veículos de carga e descarga no centro e regularizar as demais áreas da cidade;

3. Executar correções em vias de grande circulação de veículos transportadores de carga (médio e de grande porte): geometria, cruzamentos, pavimentação;





4. Implantar placas indicativas de trânsito nas principais rotas de acesso até os principais destinos;

5. Proibir o estacionamento permanente de caminhões (carga, guinchos, fretes) nas vias residenciais;

6. Ampliar a fiscalização sobre veículos em circulação não licenciados/cadastrados e/ou em não conformidade com as normas de transporte (caminhoneiros, motociclistas, freteiros, motoristas de Fiorinos, etc).

(D) INDICADORES:

1. Índice de trafegabilidade de rotas;

2. Índice de redução da poluição sonora do entorno imediato das vias de grande circulação de veículos de carga pesada;

3. Índice de redução da poluição ambiental (do ar e por consequência de acidentes) do entorno imediato das vias de grande circulação de veículos de carga pesada;

4. Indicadores de acidentes e impacto sobre a circulação viria e vizinhança nos trajetos da cadeia logística com envolvimento direto de veículos de carga.



ENTRADA DA CIDADE PELA ESTRADA MUNICIPAL

FAZENDA SANTA CRUZ





ENTRADA DA CIDADE PELO TREVO DA RODOVIA  
JOSÉ CORONA



DIFICULDADE DE MANOBRA DE VEÍCULO PESADO NO CENTRO DA CIDADE





## 4.6 Mobilidade e Desenvolvimento Sustentável

### (A) OBJETIVO ESPECÍFICO:

Reorientar as políticas e estratégias de desenvolvimento urbano de forma a integrá-las ao planejamento da cidade e seus sistemas de transporte

### (B) DIRETRIZES:

1. Garantir o acesso à infraestrutura e equipamentos públicos;
2. Estabelecer um novo paradigma para uma gestão integrada das políticas de transporte público, circulação, uso e ocupação do solo;
3. Difundir o conceito de mobilidade sustentável visando a mudança de comportamento das pessoas para uma melhor qualidade de vida na cidade e na sociedade;
4. Promover equidade do uso da malha viária por todos os modos de transporte;
5. Ampliar e aperfeiçoar a intermodalidade do transporte de pessoas no município;
6. Ampliar e aperfeiçoar a intermodalidade do transporte de cargas no município;
7. Definir a visão estratégica de Guariba para a mobilidade regional.

### (C) AÇÕES PRIORITÁRIAS:

1. Desenvolver banco de dados compartilhado que inclua informações sobre políticas públicas e a mobilidade, com a abertura de canal de informação, comunicação e participação pública







2. Criar plataforma digital de consulta e planejamento de roteiros passíveis de serem realizados através de todos os modais, inclusive cargas;
3. Equipar a unidade de gestão ambiental para atuar no; monitoramento e controle das emissões de poluentes
4. Estudar a viabilidade de estabelecer parceria entre a prefeitura, lojistas e moradores para requalificar áreas da cidade;
5. Incluir na LOT (Lei de Ordenamento Territorial) o conceito de fachada ativa, especialmente nas faixas viárias, condicionando o uso do terreno com comércio/ serviços;
6. Incluir na LOT o conceito de Fruição Pública - quando o empreendedor destinar dentro do lote privado uma conexão entre espaços públicos e o mesmo seja de uso público;
7. Desenvolver plano de divulgação acerca de campanhas para a mobilidade sustentável;
8. Instigar o ensino sobre mobilidade e acessibilidade, desde o nível fundamental na rede escolar, propagando a visão de cidadania na circulação, valorização do pedestre, do ciclista e meios de transporte coletivo, preservação do meio ambiente, saúde e inclusão social;
9. Capacitar os técnicos da administração municipal que atuam na gestão de políticas urbanas nos conceitos de mobilidade sustentável
10. Elaborar campanhas contínuas de marketing afirmativo para a mobilidade sustentável, promovendo o uso do transporte coletivo e não motorizados e também de bicicletas demonstrando os benefícios sociais, ambientais, econômicos e de saúde, assim como o uso racional dos veículos individuais motorizados, através de exemplos de campanhas como o "Dia Mundial Sem Carro" e "Semana do Trânsito Seguro.





A hierarquia e tipologia do sistema viário envolvem de forma integrada o transporte coletivo, ciclo-viário e motorizado individual. Da mesma forma, abarca a infraestrutura de cada modal: o modal Coletivo necessita de ruas específicas faixas exclusivas e preferenciais pontos de embarque/desembarque e os abrigos de ônibus; o modal Ciclo-viário envolve as vias cicláveis, bicicletários, para-ciclos e estações de aluguel de bicicletas.

Sendo assim, este capítulo expõe a hierarquia e tipologia da malha viária da cidade, assim como os mapas gerais e específicos. Após, apresenta a malha proposta e existente dos subsistemas de infraestrutura ciclo-viária e coletiva.

A seguir especificam-se os logradouros correspondentes às classes hierárquicas da malha viária da cidade e apresentam-se os mapas de cada classe localizando esta distribuição.( ver MAPA 1).





MAPA 1 – CICLOFAIXAS E CICLOVIAS

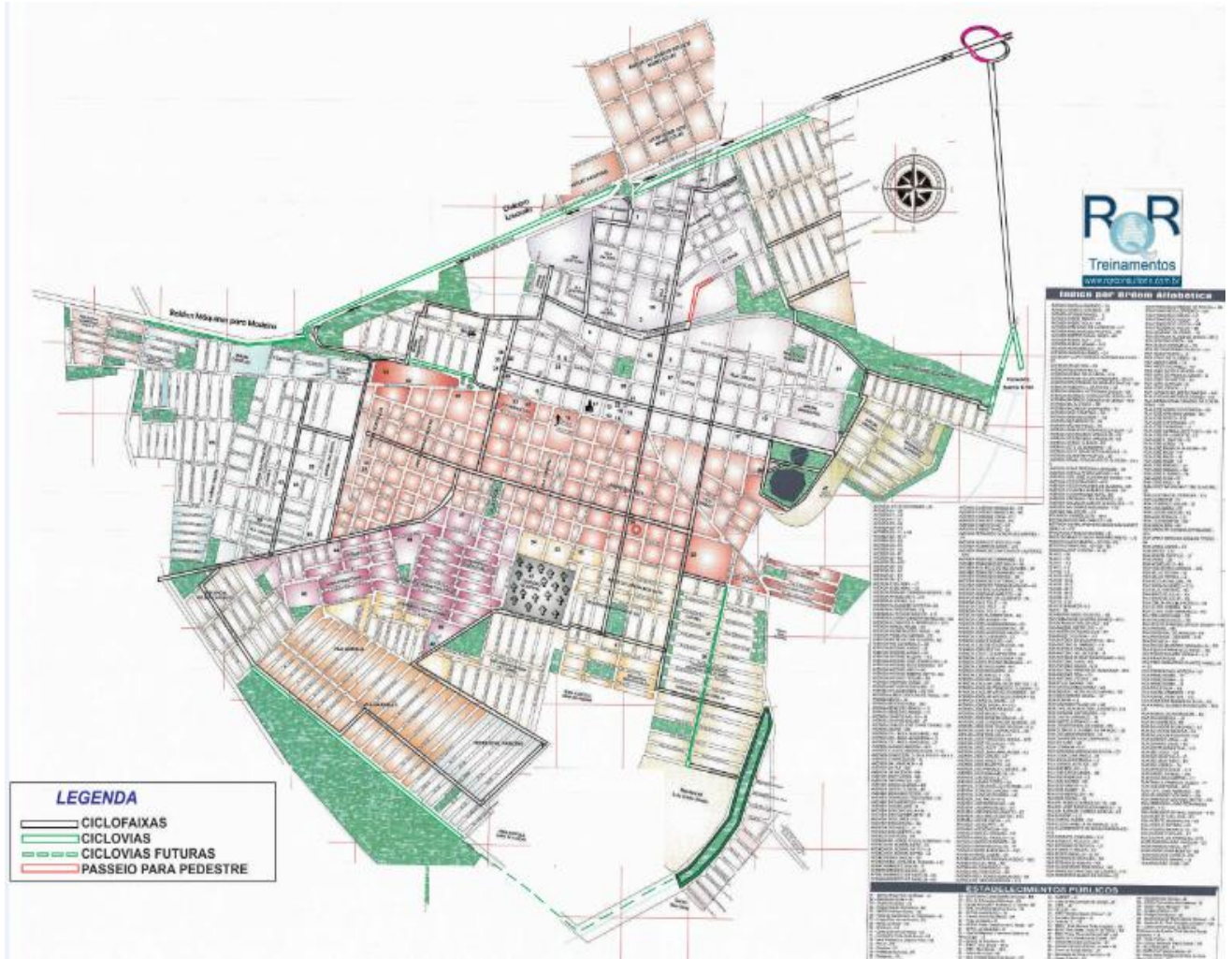




TABELA 1 - CICLOVIAS

## CICLOVIAS- 12 Km PLANEJADOS

Av. Ribeirão Preto

Av. Amadeu Mazzi

Marginal da Rodovia José Corona

Av. Ricieri de Oliveira

Rua Otávio Evangelista de Souza

Rua Paulo Eduardo Garavello

Marginal da Estrada Municipal





TABELA 2 – CICLO-FAIXAS

### Ruas e Avenidas para implantação das CICLO-FAIXAS 25 Km PLANEJADOS

Rua Maria Aparecida Ciganha Caporusso

Av Manuel Moreira

Rua Pascoal Luciziane

Rua Sérgio Viziack

Rua Luis Semolim

Av. Ernesto de Angelis

Av. Mario caseri

Rua José caporusso

Av. Princesa Isabel

Rua Otávio Evangelista

Av. dos Maturo

Rua dos Bellodi

Av. Domingos Frutuoso

Rua dos Guzzo

Av. Cunha Bueno

Rua 9 de julho

Av. Ernesto Bucchi

Rua Nelo Petrini

Rua Sampaio Vidal

Av. Italo Politi

Rua José Corrêa Filho

Rua Ernesto Pontarim

Av. Cel Neca Junqueira

Rua Dona Constância

Av. Santos Dumont

Av. francisco Volch

Av. Antonio Albino

Rua dos Greco

Rua Ernesto Pelucci

Rua Romualdi Morandim

Rua André Mario de Miguel

Av. João José louzada

Av. Marcelo Ragazi

Av. Luis Barrichelo

Rua Siqueira Campos

Av. Eng. Carlos Tesari

Rua Prefeito Sebastião Duarte Varella

Rua Olivia Corrêa





MAPA 2 – TRANSPORTE COLETIVO CIRCULAR







TABELA 3 – ROTA DE FUGA

## ROTA DE FUGA CAMINHÕES PESADOS

### 1a. Rota: 4 Km.

Entrada - Brigadeiro Faria lima sentido Rodovia Lauro Corona

Rua Otávio Evangelista de Souza

Rua Feres Sadala

Av. sagrado Coração de Jesus

Saída - Estrada Vicinal Prefeito Sebastião Duarte Varela

### 2a. Rota: 5 Km

Entrada - Estrada Vicinal Prefeito sebastião Duarte Varela

Av. sagrado Coração de Jesus

Av. Victor Valenti de Oliveira

Rua Tufik José Abimussi

Estrada Municipal

Saída - José Corona

### 3a. Rota - 3 Km

Entrada Trevo da Usina sentido Rodovia José Corona

Estrada Municipal - Fazenda Santa Cruz

Saída Área Rural







TABELA 4 – ÁREA AZUL

<b>ÁREA AZUL - Guariba</b>	
<b>RUAS E AVENIDAS</b>	
Rua Rui Barbosa	<b>CENTRO</b>
Rua 9 de Julho	
Rua Antonio Albino	
AV. Joaquim Matheus Corrêa	
Av. Evaristo Vaz	
Av. Cel. Neca Junqueira	
Av. Sobral Neto	
Av. 10 de Abril	

TABELA 5 – ESTACIONAMENTO DE MOTOS

<b>ESTACIONAMENTO DE MOTOS</b>	
Av. 10 de Abril entre Rua 9 de Julho e Dona constância	<b>CENTRO</b>
Av. Evaristo Vaz - Praça	

TABELA6 – ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS

<b>ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS</b>	
Rua 10 de Abril entre Rua 9 de Julho e Rua Rui Barbosa	<b>CENTRO</b>
Rua Rui Barbosa - Praça	





### **A) VIAS DE TRANSPORTE PÚBLICO:**

As vias de transporte público coletivo fazem a linha “ circular da cidade “ com a finalidade de captação e distribuição de tráfego. A velocidade máxima dos veículos motorizados será de até 50 km/h.





Prefeitura Municipal de Guariba  
Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Lei federal 12587 / 2012

TABELA 7 – ITINERÁRIO DO ÔNIBUS CIRCULAR

ITINERÁRIO - ÔNIBUS CIRCULAR - Guariba nova rota = 28,1 Km - 1:50h - Percurso - 36 pontos					
RUAS E AVENIDAS	Km	VILAS e BAIRROS	RUAS E AVENIDAS	Km	VILAS e BAIRROS
Feres Sadala	0	Mangolini	Italo Politi	16,7	Residencial monte alto
	0,6	Centro		17,1	
Siqueira Campos	0,7	Jordão	Av. José C. Leite Filho	17,2	Jardim Paulistano
	1,4			17,9	Nova Guariba
Marcelo Ragazi	1,5	Lago	Av. Eugênio Mangolini	18	Cohab II
AV. João Paulo II	1,6	Jdim Progresso		18,1	Jdim Monte Alegre
	1,8		Jdim Progresso	Rua Nelo Petrini	18,2
Tufic José Abmussi	1,9	Vila Virginia			18,5
	2,5	Residencial Laurentiz	Av. Paschoal de Laurentiz	18,6	Jdim Hortência
Funicheli		18,8		Cohab II	
Estrada Municipal	2,6	Fazenda sta. Cruz	Av. Ernesto de Angelis	18,9	Cohab II
	5,7			19,1	Jdim São Bento
Tufic José Abmussi	5,8	Jdim Progresso	Av. Milton Rocca	19,2	Jdim São Bento
	6,7	Vila Virginia		19,3	Jdim São Bento
Luiz Barreto	6,8	Residencial Macaubas	Rua Américo Fabiano Luiz	19,4	Jdim São Bento
	7			19,8	Jdim São Francisco
Amadeu Mazzi	7,1	Vila Roca	Av. Mario Cazeri	19,9	Cohab II
		Jardim Irajá		20,1	Vila Chiquito
Bartolomeu Mana	7,8	Vila Amorim	Av. Salvador Pontieri	20,2	Vila Chiquito
		Vila Roca		20,3	
	7,9	Vila Amorim	Av. Francisco Mariano	20,4	Jdim Paulistano
		Vila Roca		21,2	
	8,1	Vila Gomes de Azevedo	21,3	Vila Mariana I	
Antonio Mazzi	8,2	Vila Roca	22,2	Vila Mariana II	
	8,4		Av. Paschoal Lucizani	22,3	Vila Mariana II
Francisco Volchi	8,5	vila roca	Av. Maria Ap. Ciganha Caporussu	22,5	Vila Mariana II
	9,4	vila amorim		22,6	Vila Mariana I
		vila gomes de zevedo	23,5	Vila Mariana II	
Joaquim Matheus Correa	9,5	vila gomes de zevedo	Rua Rafael Fabricio	23,8	Residencial Nelson Caporussu
			Av. Ernesto de Angelis	23,8	Vila Chiquito
Antônio Albino	9,6	vila landgraf	Av. João de Souza Silva	23,9	Vila Chiquito
				24	
Cruza a Rodovia José Corona		Distrito Industrial	Rua Carmine Caporussu	24,1	Vila Chiquito
Rua João Viziack	9,7	Distrito Industrial	Rua Rosário Vitorino basile	24,3	Residencial Mario Caseri
	10,5				
Antônio Albino	10,6	vila pacifico	Rua Tânia Fabrício Guzo	24,8	Residencial Mario Caseri
	11,5				
feres sadalla	11,6	centro	Rua Jorge Atique Sobrinho	24,9	Jdim Gaivotas
	11,7	jardim boa vista	Av. castelo Branco	25	Residencial Clementino politi
R. Cel Neca Junqueira	11,8	jardim boa vista	Av. Conceição de Angelis Politi	25,6	Jdim Gaivotas
	12,1	vila jordao			Residencial Clementino politi
R. Nelo Petrini	12,2	jardim boa vista	Rua Paulo eduardo Garavelo	25,9	Residencial Clementino politi II
	13	vila jordao			Residencial Clementino politi
Av. Sagrado Coração de Jesus	13,1	Varella	Av. José Politi	26,5	Jdim Gaivotas
	13,5				Bairro Alto
Vicinal Guariba	13,6	residencial bela vista	Rua Castelo Branco	27,8	Jdim Hortência
	14				Jdim Monte Alegre
R. Dilson Laurino	14,1	cohab 1	Rua Feres Sadala.	28,1	Vila Mangolini
	14,2				
R. Luiz Feraldi	14,3	Cohab 1			
	14,7				
R. Ribeirão Preto	14,8	cohab 1			
	15,4	vila Varella	Ponto Inicial - Feres Sadala - Ginásio sentido Prainha		
José Mazzi	15,5	cohab 1			
	16,6	altos do jardim boa vista	Ponto Inicial - Feres Sadala - Uma Quadra abaixo do Forum - Sentido Hospital		





## B) GUIAS REBAIXADAS

A meta da Prefeitura de Guariba, através da Secretaria de Transportes e Trânsito, é

garantir acessibilidade e segurança aos pedestres e melhorar o trânsito de veículos,

portanto, está padronizando a execução das guias rebaixadas para acesso de veículos.





### C) VIAS SECUNDÁRIAS:

As vias secundárias têm por objetivo diminuir o carregamento das vias principais estabelecendo a ligação entre os bairros, sendo ainda relevantes para o sistema de transporte coletivo. A velocidade máxima dos veículos motorizados será de até 50 km/h.



AV. DR. SOBRAL NETO – JARDIM BOA VISTA.





#### D) VIAS LOCAIS:

A rede viária local, geralmente constitui acessos a áreas residenciais e a velocidade máxima dos veículos motorizados é de até 40 km/h.



RUA NELO PETRINI – JARDIM BOA VISTA





## E) VIAS DE PEDESTRES:

As vias para pedestres têm os pedestres e ciclistas como prioridade, sua implantação inicia nas centralidades. Propõe-se o nivelamento entre a calçada e a rua, proporcionando zonas 30 de uso compartilhado. A circulação de veículos motorizados é controlada, com velocidade máxima de 30 km/h. Não possui vagas de estacionamento para veículos motorizados, apenas vagas para veículos oficiais e carga e descarga para veículos de pequeno e médio portes. A utilização de mobiliário para pedestres e ciclistas, tais como bancos e para-ciclos serão constantes nessas vias. Nas áreas de grande intensidade no fluxo de pedestres, a velocidade dos veículos motorizados pode ser reduzida para 15 km/h ou até mesmo impedidos de trafegar



PRÉDIO DOS CORREIOS DE GUARIBA – RUA EVARISTO VAZ - Centro



PRÉDIO DA PREFEITURA DE GUARIBA – RUA EVARISTO VAZ - Centro





## CAPÍTULO V

# O SISTEMA INTEGRADO DE MOBILIDADE

## 5.1 A Hierarquia

A hierarquia e tipologia do sistema viário envolvem de forma integrada o transporte coletivo, cicloviário e motorizado individual. Da mesma forma, abarca a infraestrutura de cada modal: o modal Coletivo necessita de ruas específicas faixas exclusivas e preferenciais pontos de embarque/desembarque e os abrigos de ônibus; o modal Cicloviário envolve as vias cicláveis, bicicletários, paraciclos e estações de aluguel de bicicletas.

Sendo assim, este capítulo expõe a hierarquia e tipologia da malha viária da cidade, assim como os mapas gerais e específicos. Após, apresenta a malha proposta e existente dos subsistemas de infraestrutura cicloviária e coletiva.

A seguir especificam-se os logradouros correspondentes às classes hierárquicas da malha viária da cidade e apresentam-se os mapas de cada classe localizando esta distribuição







## 5.2 As tipologias

Nas tipologias de ruas deverão ser instalados sinalização e mobiliário para que o pedestre e o ciclista possam não só circular como também permanecer, principalmente em áreas centrais, aonde se concentram comércio e serviços. É importante considerar a utilização do espaço para diferentes fins por diversas faixas de idade e tipos humanos.

Dependendo da largura da calçada e fluxo de pedestres, poderão ser instalados nas faixas livres e de serviço das calçadas mobiliários como: bancos, mesas, bebedouros, bancas, paraciclos, floreiras, lixeiras, telefones públicos, caixas de correio, dentre outros, com o objetivo de criar espaços de permanência. É importante lembrar que a largura mínima para a faixa de circulação é de 1,20m, não podendo ser obstruída por nenhum elemento fixo ou móvel, garantindo um deslocamento seguro, acessível e contínuo.

Nas áreas centrais, devem ser previstas sinalização vertical e horizontal para ciclistas e pedestres indicando direção e distâncias em metros de pontos de referência e equipamentos urbanos como pontos de ônibus, estações, prédios públicos, centros comerciais, etc.





## 5.3 As Vias do Transporte Coletivo:

As ruas do tráfego para transporte coletivo, inicialmente atendem os bairros com maior adensamento populacional. O percurso total é de 14,280 Km, priorizando o percurso bairro-centro-centro-bairro.

A seguir, apresenta-se o mapa das vias do transporte coletivo por ônibus e as distâncias dos pontos de parada para embarque e desembarque do usuário.

MAPA 2 – TRANSPORTE COLETIVO CIRCULAR

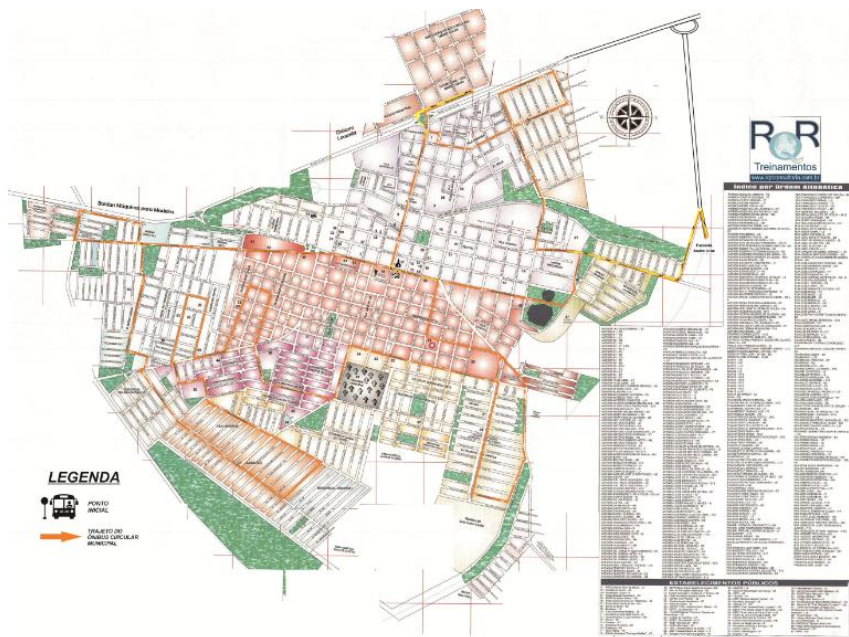


FOTO ILUSTRATIVA DE ÔNIBUS PARA TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO





Prefeitura Municipal de Guariba  
Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Lei federal 12587 / 2012

TABELA 7 – ITINERÁRIO DO ÔNIBUS CIRCULAR

ITINERÁRIO - ÔNIBUS CIRCULAR - Guariba nova rota = 28,1 Km - 1:50h - Percurso - 36 pontos					
RUAS E AVENIDAS	Km	VILAS e BAIRROS	RUAS E AVENIDAS	Km	VILAS e BAIRROS
Feres Sadala	0	Mangolini	Italo Politi	16,7	Residencial monte alto
	0,6	Centro		17,1	
Siqueira Campos	0,7	Jordão	Av. José C. Leite Filho	17,2	Jardim Paulistano
	1,4			17,9	Nova Guariba
Marcelo Ragazi	1,5	Lago	Av. Eugênio Mangolini	18	Cohab II
AV. João Paulo II	1,6	Jdim Progresso		18,1	Jdim Monte Alegre
	1,8		Jdim Progresso	Rua Nelo Petrini	18,2
Tufic José Abmussi	1,9	Vila Virginia			18,5
	2,5	Residencial Laurentiz	18,6	Jdim Hortência	
Estrada Municipal		2,6	Fazenda sta. Cruz	Av. Paschoal de Laurentiz	18,8
	5,7	18,9		Cohab II	
Tufic José Abmussi	5,8	Jdim Progresso	Av. Ernesto de Angelis	19,1	Jdim São Bento
	6,7	Vila Virginia			
Luiz Barreto	6,8	Residencial Macaubas	Av. Milton Rocca	19,2	Jdim São Bento
	7			19,3	
Amadeu Mazzi	7,1	Vila Roca	Rua Américo Fabiano Luiz	19,4	Jdim São Bento
		Jardim Irajá		19,8	Jdim São Francisco
	7,8	Vila Amorim		19,9	Cohab II
Bartolomeu Mana	7,9	Vila Roca	Av. Salvador Pontieri	20,2	Vila Chiquito
		Vila Amorim		20,3	
	8,1	Vila Gomes de Azevedo	Av. francisco Mariano	20,4	Jdim Paulistano
				21,2	
8,2		Av. Paschoal Lucizani	21,3	Vila Mariana I	
Antonio Mazzi	8,4	Vila Roca		22,2	Vila Mariana II
Francisco Volchi	8,5	vila roca	Av. Maria Ap. Ciganha Caporussu	22,3	Vila Mariana II
		vila amorim		22,5	
	9,4	vila gomes de zevedo		22,6	Vila Mariana I
Joaquim Matheus Correa	9,5	vila gomes de zevedo	Rua Rafael Fabricio	23,8	Residencial Nelson Caporussu
			Av. Ernesto de Angelis	23,8	Vila Chiquito
Antônio Albino	9,6	vila landgraf	Av. João de Souza Silva	23,9	Vila Chiquito
			24		
Cruza a Rodovia José Corona		Distrito Industrial	Rua Carmine Caporussu	24,1	Vila Chiquito
Rua João Viziack	9,7	Distrito Industrial	Rua Rosário Vitorino basile	24,3	Residencial Mario Caseri
	10,5				
Antônio Albino	10,6	vila pacifico	Rua Tânia Fabrício Guzo	24,8	Residencial Mario Caseri
feres sadalla	11,6	centro	Rua Jorge Atique Sobrinho	24,9	Jdim Gaivotas
	11,7	jardim boa vista	Av. castelo Branco	25	Residencial Clementino politi
R. Cel Neca Junqueira	11,8	jardim boa vista	Av. Conceição de Angelis Politi	25,6	Jdim Gaivotas
	12,1	vila jordao			Residencial Clementino politi
R. Nelo Petrini	12,2	jardim boa vista	Rua Paulo eduardo Garavelo	25,9	Residencial Clementino politi II
	13	vila jordao			
Av. Sagrado Coração de Jesus	13,1	Varella	Av. José Politi	26,5	Jdim Gaivotas
	13,5				
Vical Guariba	13,6	residencial bela vista	Rua Castelo Branco	27,8	Bairro Alto
	14				Jdim Hortência
R. Dilson Laurino	14,1	cohab 1	Rua Feres Sadala.	28,1	Vila Mangolini
	14,2				
R. Luiz Feraldi	14,3	Cohab 1			
	14,7				
R. Ribeirão Preto	14,8	cohab 1			
	15,4	vila Varella	Ponto Inicial - Feres Sadala - Ginásio sentido Prainha		
José Mazzi	15,5	cohab 1			
	16,6	altos do jardim boa vista	Ponto Inicial - Feres Sadala - Uma Quadra abaixo do Forum - Sentido Hospital		





## 5.4 As Vias Cicláveis:

As vias cicláveis em Guariba são dos tipos ciclofaixas, ciclovias e ciclorotas. As ciclofaixas são aquelas em mesmo nível da faixa de rolamento, sinalizadas por pintura e tartarugas; as ciclovias são aquelas em mesmo nível da calçada ou isoladas fisicamente da faixa de rolamento, enquanto as ciclorotas compartilham a faixa de rolamento com os demais veículos, sendo do ciclista a preferência. Apresenta-se a seguir a malha cicloviária projetada para a cidade de Guariba.

MAPA 1 – CICLOFAIXAS E CICLOVIAS



TABELA 1 - CICLOVIAS

CICLOVIAS- 12 Km PLANEJADOS
Av. Ribeirão Preto
Av. Amadeu Mazzi
Marginal da Rodovia José Corona
Av. Ricieri de Oliveira
Rua Otávio Evangelista de Souza
Rua Paulo Eduardo Garavello
Marginal da Estrada Municipal





TABELA 2 – CICLO-FAIXAS

### Ruas e Avenidas para implantação das CICLO-FAIXAS 25 Km PLANEJADOS

Rua Maria Aparecida Ciganha Caporusso

Av Manuel Moreira

Rua Pascoal Luciziane

Rua Sérgio Viziack

Rua Luis Semolim

Av. Ernesto de Angelis

Av. Mario caseri

Rua José caporusso

Av. Princesa Isabel

Rua Otávio Evangelista

Av. dos Maturo

Rua dos Bellodi

Av. Domingos Frutuoso

Rua dos Guzzo

Av. Cunha Bueno

Rua 9 de julho

Av. Ernesto Bucchi

Rua Nelo Petrini

Rua Sampaio Vidal

Av. Italo Politi

Rua José Corrêa Filho

Rua Ernesto Pontarim

Av. Cel Neca Junqueira

Rua Dona Constância

Av. Santos Dumont

Av. francisco Volch

Av. Antonio Albino

Rua dos Greco

Rua Ernesto Pelucci

Rua Romualdi Morandim

Rua André Mario de Miguel

Av. João José louzada

Av. Marcelo Ragazi

Av. Luis Barrichelo

Rua Siqueira Campos

Av. Eng. Carlos Tesari

Rua Prefeito Sebastião Duarte Varella

Rua Olivia Corrêa





CICLOFAIXA NA AV.LUIZ BARRICHELLO



CICLOVIA AMADEU MAZZI



CICLOVIA NA AV.RIBEIRÃO PRETO



IMAGEM ILUSTRATIVA DE USO DA CICLOVIA





## 5.5 A Mobilidade Regional

Municípios de pequeno porte, como Guariba caracterizam-se por estruturas urbanas menos complexas e de menor diversidade de oferta de oportunidades. Pelo seu tamanho ,não colocam em condição de destaque no âmbito regional e se caracterizam com pouca oferta de emprego e de serviços em relação aos municípios vizinhos, como Jaboticabal e Ribeirão Preto.

Ribeirão Preto caracteriza-se principalmente pela concentração de atividades industriais e localização estratégica, além disso, a oferta de serviços, como por exemplo na área da saúde, também caracteriza-se como polo de atração. O transporte intermunicipal coletivo é composto em sua maioria por ônibus, sendo utilizado largamente para deslocamento da população residente nos municípios que abrangem a região.

De acordo com o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades (SeMob), a Administração Municipal precisa intervir no planejamento regional, na busca de soluções para as suas demandas. No âmbito municipal, o desenvolvimento dos meios não motorizados e sua integração aos sistemas de transporte local e a integração física, operacional e tarifária destes aos intermunicipais, pode melhorar as condições de oferta e o custo dos deslocamentos. O tratamento do sistema viário de interesse regional deve ser objeto de uma definição clara de responsabilidades, competências e metas para os agentes públicos envolvidos.

Faz-se necessário compatibilizar o Plano de Mobilidade Urbana de Guariba e seus planos setoriais com os planos diretores dos municípios da região, de modo a promover a integração do planejamento urbano e regional. Assim como apontar alternativas conjuntas de uso do solo com os municípios vizinhos e compartilhar possíveis ações consorciadas na utilização de serviços e equipamentos urbanos, tais como habitação, saneamento ambiental, saúde, educação e transportes.

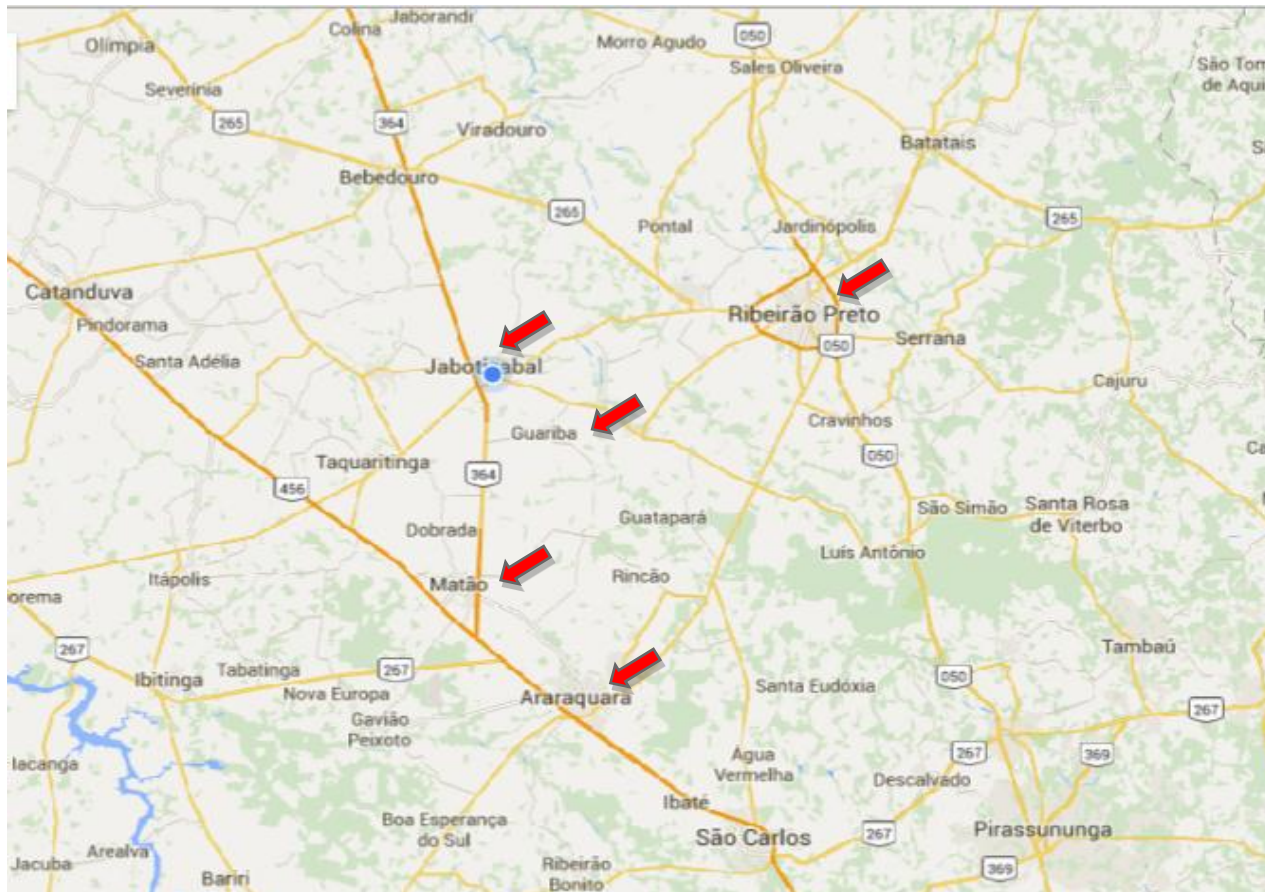
A integração regional do transporte coletivo deve ser fomentada, visto que os municípios vizinhos são beneficiados pelo comércio.





Prefeitura Municipal de Guariba  
Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Lei federal 12587 / 2012

Apresenta-se a seguir o mapa regional, evidenciando a proximidade com os municípios citados e a localização de rodovias e rodoviárias.







## CAPÍTULO VI

### RESULTADOS ESPERADOS

Espera-se que a implementação do Plano de Mobilidade Sustentável de Guariba seja contínua e gradativa, fornecendo informação e consulta à população, sendo acompanhado pela administração municipal no que se refere à revisões e alterações.

Estima-se um horizonte de 10 anos para a total implementação do Plano, juntamente com as diversas unidades da administração municipal, estadual e federal, a fim de manter a continuidade de suas implementações nas sucessivas gestões político administrativas. É necessário ainda que o trabalho de implementação das ações previstas no Plano incorpore a contratação dos projetos específicos, revisão de leis municipais e estudos complementares necessários a execução das propostas.

É fundamental que o Plano siga as metas estabelecidas e respectivos prazos. É importante lembrar que muitas ações requerem medidas emergenciais que devem ser tomadas logo após sua aprovação, principalmente com relação ao transporte não motorizado e público. A revisão de leis e estudos complementares também deve ser executada logo após sua aprovação.

A implementação dos projetos deve seguir um planejamento que articule os recursos disponíveis e a prioridade de ações, tendo como objetivo o desenvolvimento de um plano integrado, sobretudo integrando o transporte coletivo aos não motorizados.





Almeja-se que a execução do Plano contribua na construção de uma cidade mais sustentável, oferecendo acessibilidade e mobilidade urbana aos seus habitantes, garantindo o direito de ir e vir de todos através das variadas opções de transporte e infraestrutura adequada.

De forma segmentada o Plano pretende atingir o significado de cada frase de sucesso formulada pelos grupos de trabalho acerca dos temas: transporte a pé , por bicicleta, coletivo, de cargas, saúde, educação e meio ambiente , circulação nas áreas centrais , financiamento, mobilidade regional considerando áreas conturbadas e mobilidade e ordenamento territorial. Sendo assim, as declarações de sucesso do Plano de Mobilidade de Guariba elaboradas pelos grupos são:

#### **TRANSPORTE A PÉ**

*Em Agosto de 2025, os moradores de Guariba terão plena consciência sobre os benefícios do transporte a pé, apropriando-se de sua cidade, a qual contará com espaços mais qualificados e prioritários para estar e circular como pedestre, sentindo maior orgulho de viver nesta cidade.”*

#### **Transporte por bicicleta**

*“Em Agosto de 2025 Guariba terá retomado índices históricos de deslocamento por bicicleta e, fomentado pelo município, terá condições de conscientizar o cidadão acerca do amplo conceito da mobilidade, trazendo o senso de equidade no trânsito e co-responsabilidade pelas mudanças na cidade promovendo uma vida mais saudável e sustentável aos seus habitantes.”*





### Transporte coletivo

*“Em Agosto de 2025, Guariba possuirá um sistema de transporte atrativo e acessível, sendo referência na mobilidade por priorizar o coletivo sobre o individual, com o aumento da eficiência e existência de uma tarifa justa - aos operadores e aos usuários. Possuirá, ainda, um sistema intermodal abrangente, motor de desenvolvimento de uma cidade planejada.”*

### Transporte de cargas

*“Em Agosto de 2025, Guariba deverá equacionar o ordenamento territorial da cidade com a logística que demanda o transporte de cargas. Fomentará a agilidade dos diversos modais e suas operações mantendo o fluxo viário da cidade, considerando a necessidade de deslocamento de pessoas e cargas no município como um todo. Por esse motivo a cidade será planejada para um sistema multimodal, atendendo as vocações econômicas da cidade.”*

### Saúde, Educação, Meio Ambiente

*“Em Agosto de 2025, Guariba contará com um sistema educacional que forme o cidadão voltado para a consciência da mobilidade sustentável, incluindo conceitos de saúde pública, meio ambiente e cidadania, respeitando todos os modos de locomoção. O cidadão contará com novos canais de participação e comunicação com o poder público bem como acesso aos dados relacionados à mobilidade, fomentando a corresponsabilidade no exercício de sua cidadania. A qualidade do ar, a redução da poluição sonora, e a circulação de cargas e pessoas de forma segura e agradável serão cotidianos na cidade.”*

### Circulação nas áreas centrais

*“Em Agosto de 2025, Guariba será uma cidade pulsante, onde seu centro será vivo, reflexo de sua identidade local, e altamente integrados com os transportes coletivos e não motorizados. Estas áreas serão resultados de ações integradas que adotam o conceito do desenho universal. Assim, seus cidadãos terão zelo pelo patrimônio público podendo exigir a qualidade da execução e manutenção, pois se sentirão parte integrante delas.”*





### **Financiamento**

*“Em Agosto de 2025, Guariba arrecadará valor suficiente para oferecer mobilidade urbana de qualidade e eficiente garantindo infraestrutura adequada para todos os modos de deslocamento, modicidade tarifária e incremento da qualidade do sistema de transporte coletivo. A população fará parte das mudanças por meio de mecanismos de participação popular e gestão democrática da cidade. A promoção dessas medidas será transparente através da disponibilização de todas as informações do sistema.”*

### **Ordenamento Territorial**

“Em Agosto de 2025, Guariba será uma cidade equilibrada quanto ao adensamento territorial e os deslocamentos de seus cidadãos. Através da gestão integrada do uso e ocupação do solo e dos meios de transportes, seus habitantes não necessitarão percorrer longos percursos para suprirem suas necessidades. A vivência de bairro terá sido fortalecida pelo Plano de Mobilidade Urbana





## PARTE III

# IMPLEMENTAÇÃO





## CAPÍTULO VII

### IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO

De acordo com o Ministério da Cidade (2007), tão importante quanto a elaboração do PlanMOB é a sua implementação, que deve ser uma continuidade natural do processo que o produziu. Está previsto, desde o início da elaboração do plano, a sua institucionalização para que se consolidem as diretrizes e instrumentos nele contidos.

A proposta de criação de uma nova Secretaria dedicada às questões da mobilidade é fundamental para a implementação das ações do plano. A atual estrutura administrativa segrega diversas atribuições comuns ao mesmo de forma unificada tema e que deveriam ser compreendidas e gerenciadas.

O cronograma abaixo apresenta sinteticamente a relação de todos os instrumentos definidos no plano, necessários para a implementação das ações, mostrando a relação de prioridades e os prazos de execução estimados. Este cronograma deverá sofrer alterações e ajustes constantes durante a fase de implementação, definidos através das ações contínuas de monitoramento e acompanhamento.





**CRONOGRAMA PARA APLICAÇÃO E EXECUÇÃO DO PMMU DE GUARIBA.**

FASE	DESCRIÇÃO	DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES	PERÍODO
1ª.	Definições das atividades a serem implementadas, e suas prioridades.	Implementação do transporte coletivo Público – Circular conforme estudos do PMMU de Guariba- ver Mapa. Buscar Fornecedores do serviço de transporte, sinalizações de rua e pontos de Parada, e contratar empresa especializada em desenvolvimento do plano de educação de trânsito para processo licitatório.	Início Jan/2016.
2ª.		Implementação das Rotas de Fuga para caminhões pesados dentro do perímetro urbano – Conforme o PMMU de Guariba – Ver Mapa. Buscar Fornecedores de Placas de Sinalização e Sinalização de Solo pelo chefe do setor de Trânsito para processo licitatório.	Início Jan/2016.
3ª.		Implementação das Ciclo-Faixas e Ciclovias, conforme o PMMU de Guariba – Ver Mapa Buscar Fornecedores do serviço de sinalizações de rua em união com as secretárias de obras e serviços e meio ambiente, licitar empresa de consultoria especializada em desenvolvimento do plano de educação de trânsito.	Início Abril/2016.
4ª.		Implementação das Áreas de estacionamento rotativo para carros, motos e bicicletas Conforme o PMMU de Guariba – Ver Mapa: Buscar Fornecedores de Placas de Sinalização e Sinalização de Solo pelo chefe do setor de Trânsito para processo licitatório.	Início Jan/2017.
5ª.	Fiscalização	Auditoria Anual para verificar se a evolução das atividades planejadas estão de acordo com as suas execuções.	Início Fev/2017.





## CAPÍTULO VIII

### MONITORAMENTO E ACOMPANHAMENTO

Paralelamente à fase de implementação do plano, ocorrerá o monitoramento de todo o processo de execução das ações. O monitoramento é medido pelos indicadores definidos pelo plano, sendo que todo o resultado será divulgado por mecanismos permanentes de prestação de contas e de informação à população.

Caberá à sociedade o papel de realizar o controle sobre todo o processo, dando continuidade à gestão participativa que ocorreu desde a etapa de elaboração do plano. A execução do plano é uma atribuição direta do poder executivo, mas ele precisa ser ajudado e fiscalizado. A articulação das forças políticas locais que estiveram presentes na elaboração do plano deve proporcionar o suporte necessário na implementação das medidas previstas. Por ter sido fruto de um amplo processo de planejamento participativo este plano expressa, acima de tudo, uma visão de toda uma articulação social. Por isso mesmo é importante que, durante todo o processo de implementação do plano, o acompanhamento e a defesa dos elementos nele contidos seja feita por todos.

Um dos mecanismos permanentes de participação e acompanhamento será a manutenção de um endereço eletrônico de correspondência e um canal de informação online para a prestação de contas à população.

Será criado o conselho gestor do plano, vinculado à Secretaria de Mobilidade, e que deverá estabelecer diretrizes estratégicas relacionadas à mobilidade e







será composto por representantes de diversos órgãos administrativos e segmentos sociais propostos ou existentes, como: integrantes do grupo de mobilidade (GMOB), do Comitê Gestor de Acessibilidade, COMDE, COMDI e Comitê Gestor de Bicicletas.

Mecanismos alternativos para o ajuste e a revalidação de ações na vigência do plano poderão ser definidos durante o processo de implementação, sendo adequados a cada situação ou especificidade encontrada.

Poderão ser feitos eventos anuais ou temporais que promovam o debate e a reflexão sobre a mobilidade ou sobre alguma área específica, criando um ambiente propício para a revisão e o andamento do PlanMOB.





## CAPÍTULO IX

### CUSTOS, FONTES E ESTRATÉGIAS DE FINANCIAMENTOS

Para que o PlanMOB tenha sucesso, é necessário criar-se uma estrutura de financiamento coordenada e contínua. As ações do plano, em muitos casos são físicas e intervencionistas e que demanda grande quantidade de recursos para sua execução; e desta forma, não é possível que o mesmo fique vinculado a recursos esporádicos ou temporais

#### 9.1 O Fundo de Mobilidade Sustentável

Guariba, deverá contar com a criação de um Fundo Municipal de Mobilidade Sustentável (FMS), com maior amplitude de áreas de ação e financiamento.

Este fundo deverá ser vinculado a Secretaria de Mobilidade Sustentável, a qual será responsável por coordená-lo e arcar com os seus custos administrativos. Entretanto, o Comitê de Mobilidade Sustentável (CMS) será o responsável por manifestar-se acerca das propostas de investimentos, bem como, fiscalizar as aplicações. Este comitê será composto por no mínimo sete membros\*, e máximo dez, sendo:

- 01 representante da SeMOB;
- 01 representante do IPPUJ;
- 01 representante da SEINFRA;
- 01 representante da SIDE;
- 01 representante de cada delegatária dos serviços regulares de





transporte coletivo (máximo 03);

01 representante civil do Conselho da Cidade \*\*;

E pelo Coordenador do FMS (Secretário da SeMOB).

E da Consultoria que realizou este estudo.

Os recursos que alimentarão o FMS serão advindos das seguintes dotações orçamentárias:

- i. a dotação do Orçamento Geral do Município;
- ii. os recursos financeiros oriundos do Governo Federal, Estadual e Municipal e de outros órgãos públicos ou de instituições privadas, recebidos diretamente ou por meio de convênios;
- iii. Os recursos oriundos de organismos internacionais de cooperação, recebidos diretamente ou por meio de convênios
- iv. a receita cabível ao Município, resultante de infrações de trânsito praticadas em vias locais;
- v. a receita advinda da taxa de vistoria sobre veículos;
- vi. a receita advinda de subconcessões e subcontratações gerenciadas SEMOB;
- vii. a receita advinda da exploração de espaços publicitários;
- viii. 75% a receita advinda de concessões de uso ou aluguéis de imóveis de propriedade do Município, destinados à exploração comercial;
- ix. subvenções do Município de Joinville, destinadas a obras de





infraestrutura urbana;



- x. a receita advinda das obras de infraestrutura comercializadas e executadas direta ou indiretamente pela SEMOB;
- xi. as receitas oriundas de aplicações financeiras em bancos oficiais
- xii. empréstimos e financiamentos contraídos por antecipação de recursos do Fundo;
- xiii. doações de qualquer espécie;
- xiv. outros recursos ou tributos que venham a ser criados, com destinação específica ao Fundo Municipal de Mobilidade Sustentável de Joinville.

\* Os membros do comitê não serão remunerados para exercerem suas atividades.

\*\* O membro do Conselho da Cidade deve fazer parte da Câmara de Mobilidade do ConCidade e deverá ser eleito na Conferência da Cidade.

## 9.2 Estacionamento Rotativo

O novo modelo proposto de estacionamento rotativo, visa equalizar o uso da via destinado a ele, melhorar o fluxo de veículos nas 'Zona Azul' e dar equidade de cobrança aos modos motorizados. Ou seja, veículos leves e motocicletas serão taxadas ao estacionar nestas áreas.

É preciso entender que, manter áreas públicas destinadas ao estacionamento de veículos, é sim, necessário, porém, é custoso ao poder público.





Considerando que apenas 40% da população da cidade, transporta-se através destes dois meios, é injusto que a totalidade arque com tais custos. Assim, propõe-se ampliar as áreas de 'Zona Azul' para as centralidades de bairro e readequar as áreas da região central aos objetivos do Plano de Mobilidade Sustentável.

Propõe-se ampliar as vagas (considerando o número existente até o encerramento do serviço em 2013) em 60%, ampliando a oferta de vagas para 4.000 vagas. Com esta alteração, estima-se que serão arrecadados R\$ 12 milhões, sendo 70% deste total destinado ao Fundo Municipal de Mobilidade Sustentável e o restante para a SeMOB (Secretaria de Mobilidade Sustentável) para arcar com os custos da operação.

Pretende-se ainda, numerar todas as vagas de estacionamento públicas na cidade (cobradas ou não), de forma a manter um controle sobre a oferta e monitorar constantemente as áreas para eventuais adequações do sistema.

### 9.3 Outras fontes

Segundo o Ministério das Cidades, em seu Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, “o modelo de financiamento deve identificar todas as fontes de recursos existentes e aquelas que podem ser criadas, a partir da utilização dos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade, da Lei de Participação Público-Privado e Lei de Concessões, contemplando investimentos em infraestrutura, custeio dos sistemas de transporte coletivo e os investimentos na gestão e regulação.”

Para a execução dos projetos de mobilidade urbana, alguns bancos fornecem apoio financeiro, tais como: CEF (Caixa Econômica Federal); BID (Banco





Interamericano de Desenvolvimento); BRDE (Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul); e BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento), principalmente à projetos que visem a racionalização econômica, com redução dos custos totais do sistema, priorização do transporte coletivo sobre o individual, integração tarifária e física, acessibilidade universal, aprimoramento gestão e fiscalização, redução dos níveis de poluição sonora e do ar, do consumo energético e dos congestionamentos requalificação urbana, dentre outros.

Acerca de financiamento para o sistema de aluguel de bicicletas públicas, Joinville já contou com um experimento em duas estações, dez bicicletas em cada ponto, em julho de 2012 (durante o Festival de Dança), sendo uma no Centreventos Cau Hansen e outra na praça Nereu Ramos.

Como parte da requalificação urbana, o Programa Parceria Verde (Adote uma praça) configura parceria de empresas privadas que adotam um espaço público (praça ou canteiro) e ficam responsáveis por sua manutenção. Em contrapartida, o parceiro pode colocar uma placa publicitária revelando qual a empresa que mantém determinado espaço.





## ANEXOS:

www.rqrconsultoria.com.br

**RQR - Consultores Associados LTDA**

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:  
ISO 9001 - Qualidade  
ISO/TS 16949 - Automotiva  
ISO 14.001 - Ambiental  
OHSAS 18.001 - Segurança & Saúde

**GUARIBA, 23 de junho de 2015**

**1ª. REUNIÃO DO COMITÊ DE APROVAÇÃO DO PROJETO PRELIMINAR DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE GUARIBA.**

Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nos termos da lei Federal no. 12.587/2012, que institui a Política Nacional de desenvolvimento Urbano, conforme cronograma abaixo.

- a) RQR CONSULTORES ASSOCIADOS LTDA – ME  
RUA RIBEIRO DE LIMA, 236 – sala 22 – SÃO PAULO - SP  
CNPJ: 10.366.314/0001-66 – I.M.: 3.814.287-2
- b) PROCESSO DE LICITAÇÃO No. 160/2015  
CONVITE No. 003/2015
- c) CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO:
  - ✓ APROVAÇÃO DO PROJETO PRELIMINAR PARA ENVIO A 1ª. AUDIÊNCIA PÚBLICA.

Relatórios:

Em 17 de Abril/15, a RQR apresentou ao Sr. Alexandre Nanzer um Mapa com o itinerário para ônibus Circular (transporte público ) para cidade com a finalidade de integrar as diversas regiões e democratizar o transporte público da cidade. Neste momento fomos apresentados ao Sr. Gustavo Costa Rosa, que assumiria a partir dali as secretarias de Trânsito e de Transporte. Foi marcado com o Sr. Gustavo que no dia 23/Abril/15 após o feriado, percorreríamos o percurso para validarmos o itinerário estabelecido e aprovado pelo Sr. Alexandre.

Em 23 de Abril/15, foi realizado o percurso junto com o Sr. Gustavo Costa Rosa, inicialmente para sua aprovação e ajustes no percurso.

Em 04 de Maio/15, foi apresentado um novo Mapa do estudo para Implementação das Ciclovias e Ciclo-faixas onde as mesmas convergem a região central da Cidade sendo 12Km de Ciclovias e 25 Km de Ciclo-faixas planejados, favorecendo o transporte não motorizado e facilitando o seu acesso com locais apropriados para seu estacionamento. O Sr. Gustavo, detentores de conhecimento das vias da cidade nos deu várias informações cruciais, e auxiliou na montagem dos Mapas de rotas. Os Mapas e fotos estão sendo tratadas para a apresentação do projeto preliminar. O Sr. Gustavo pediu para incluirmos uma rota de passeio para pedestres na Rua Shinzu Shimizu, que inicia na sequência da Av. Dr. Sobral Neto. (Mapa anexo 1).



Prefeitura Municipal de Guariba  
Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Lei federal 12587 / 2012



[www.rqrconsultoria.com.br](http://www.rqrconsultoria.com.br)

**RQR - Consultores Associados LTDA**

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:  
ISO 9001 - Qualidade  
ISO/TS 16949 - Automotiva  
ISO 14.001 - Ambiental  
OHSAS 18.001 - Segurança & Saúde



Em 06 de Maio/15, definimos através de Mapas elaborados pela RQR o Planejamento da área Azul, estacionamento de motos e bicicletas nas ruas centrais da cidade no entorno da Rua 9 de Julho, juntamente com o Sr. Gustavo Costa Rosa. Os estudos de crescimento da Cidade e o Planejamento para os próximos 10 anos, vão mostrar a importância da democratização da área Azul junto das outras ações que viabilizaram o trânsito da cidade, não se tornando um gargalo nesta região que deve contribuir de forma crescente para o desenvolvimento do comércio, planejamos 10Km entre área azul e estacionamento para Motos e Bicicletas na região central da cidade. (Mapa Anexo 2).

Em 20 de Maio/15, Saí no trajeto do ônibus Circular juntamente com o Sr. Gustavo Costa Rosa para definirmos os pontos Iniciais e as paradas do Circular em seu percurso, definindo o tempo total do trajeto (aproximadamente 1:40h), distância entre os pontos de parada (variando de 200 à 1000mts em média), e o Trajeto Total de 22,4Km. ( Mapa anexo 3). Pegamos Um Novo Mapa da RQR para desenharmos as rotas alternativas e placas indicativas para os caminhões pesados que adentrarem a cidade pelas estradas que as circundam. De ondem devem existir políticas de educação para punir os infratores que as desobedecerem. (Mapa anexo 2).

**APROVAÇÃO:**

Os Mapas e o Projeto Preliminar foram apresentados e discutidos entre os participantes da RQR Consultores Associados e o Comitê Constituído abaixo relacionado sendo considerado aprovado e devidamente assinado pelos participantes, devendo seguir para a 1ª. Audiência Pública.

- EQUIPE TÉCNICA DO COMITÊ PREFEITURA DE GUARIBA PARA O P.M.M.U:

Gustavo da Costa Rosa

Chefe de Setor de Transito

Lider da Equipe Técnica do PMMU.

Daniel Louzada

Secretario Municipal de Desenvolvimento Econômico



[www.rqrconsultoria.com.br](http://www.rqrconsultoria.com.br)

**RQR - Consultores Associados LTDA**

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:  
ISO 9001 - Qualidade  
ISO/TS 16949 - Automotiva  
ISO 14.001 - Ambiental  
OHSAS 18.001 - Segurança & Saúde







Prefeitura Municipal de Guariba  
Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Lei federal 12587 / 2012



[www.rqrconsultoria.com.br](http://www.rqrconsultoria.com.br)

**RQR - Consultores Associados LTDA**

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:  
ISO 9001 - Qualidade  
ISO/TS 16949 - Automotiva  
ISO14.001 - Ambiental  
OHSAS 18.001- Segurança & Saúde



**Gilberto Peixoto**

Diretor Departamento Técnico de Lançadoria

**Jose Nildo Defante**

Chefe de Setor Lançadoria

**Juliano Justi**

Agente de Fiscalização

**Valmir Espagnol**

Chefe de Setor Controle Interno

**Eliana Regina Rascaglia Barbetta**

Chefe de Setor

- REPRESENTANTES DA RQR CONSULTORES ASSOCIADOS

**Sérgio Rosenbaum**

(Economista - Sócio Administrador)

**Luciana Campos Rosenbaum**

( Gestora Ambiental)



[www.rqrconsultoria.com.br](http://www.rqrconsultoria.com.br)

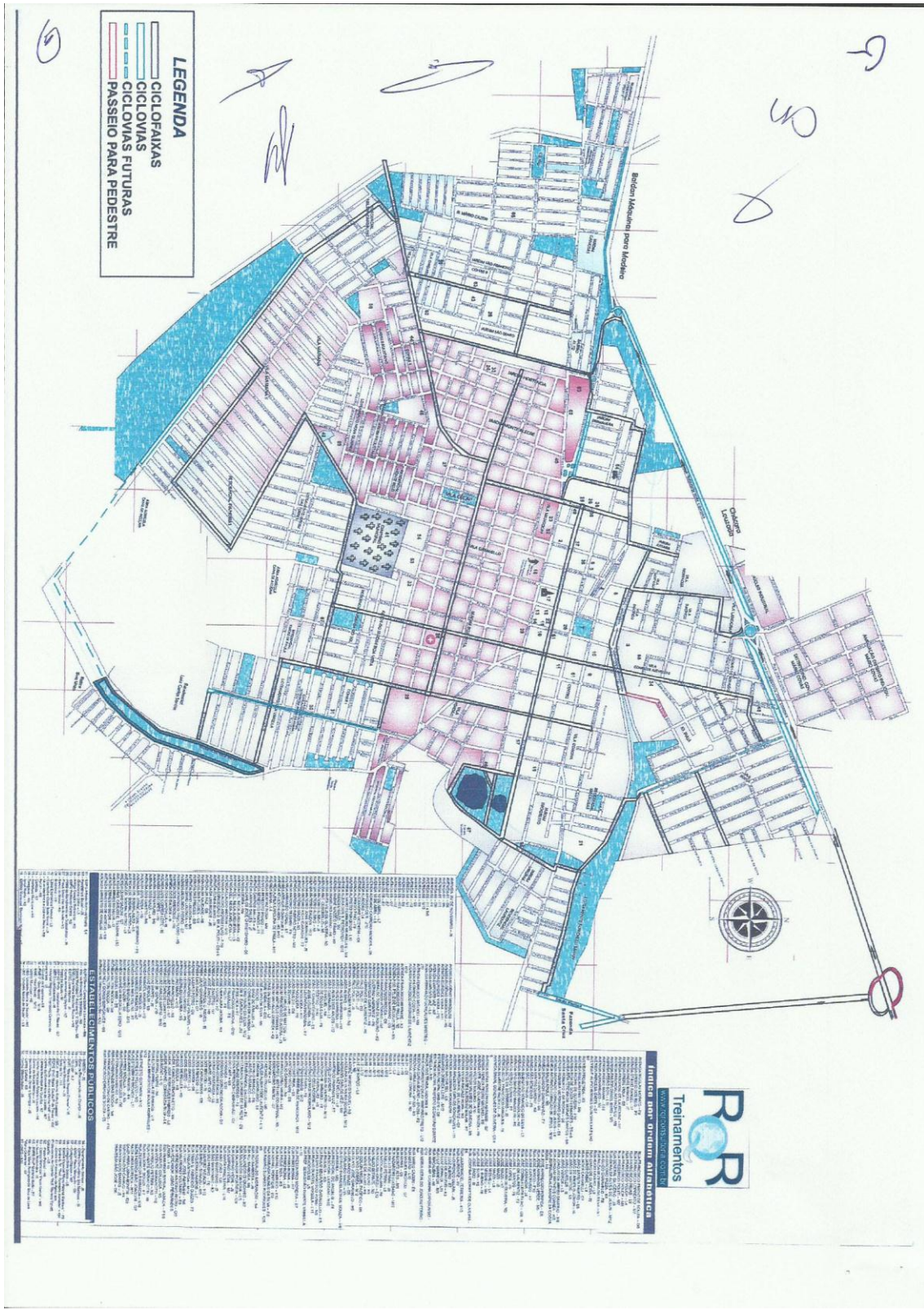
**RQR - Consultores Associados LTDA**

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:  
ISO 9001 - Qualidade  
ISO/TS 16949 - Automotiva  
ISO14.001 - Ambiental  
OHSAS 18.001- Segurança & Saúde





Prefeitura Municipal de Guariba  
Plano Municipal de Mobilidade Urbana  
Lei federal 12587 / 2012





www.rqrconsultoria.com.br

**RQR - Consultores Associados LTDA**

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:

ISO 9001 - Qualidade

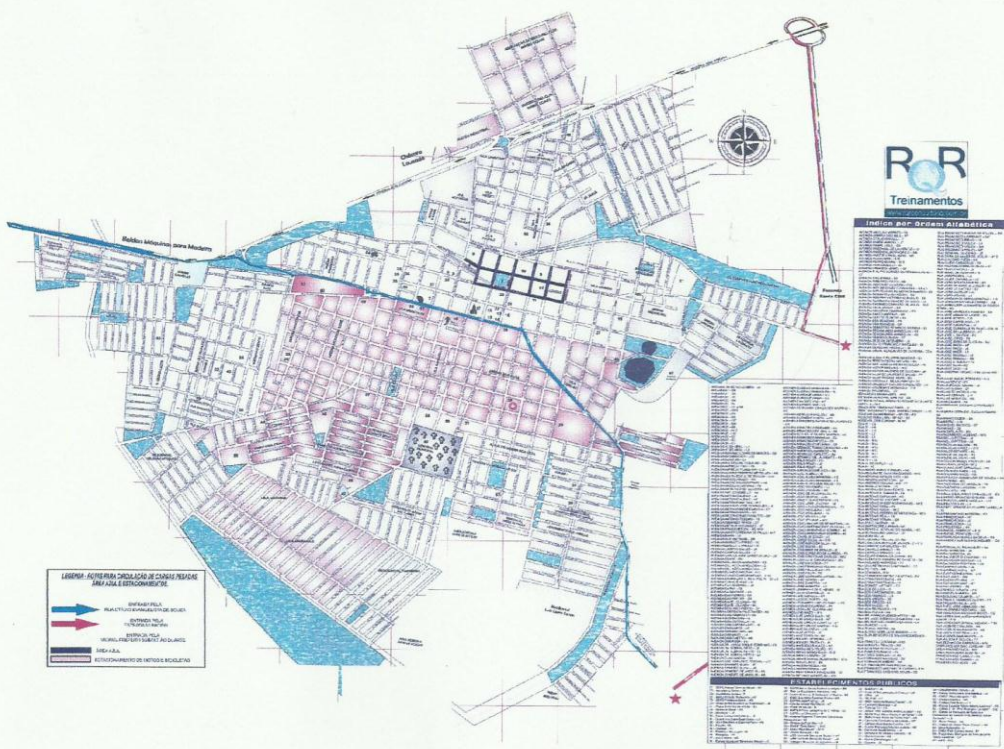
ISO/TS 16949 - Automotiva

ISO 14.001 - Ambiental

OHSAS 18.001 - Segurança & Saúde



• ANEXO 2 – MAPA DE ROTA DE FUGA PARA CAMINHÕES PESADOS



www.rqrconsultoria.com.br

**RQR - Consultores Associados LTDA**

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:

ISO 9001 - Qualidade

ISO/TS 16949 - Automotiva

ISO 14.001 - Ambiental

OHSAS 18.001 - Segurança & Saúde





www.rqrconsultoria.com.br

RQR - Consultores Associados LTDA

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:

ISO 9001 - Qualidade

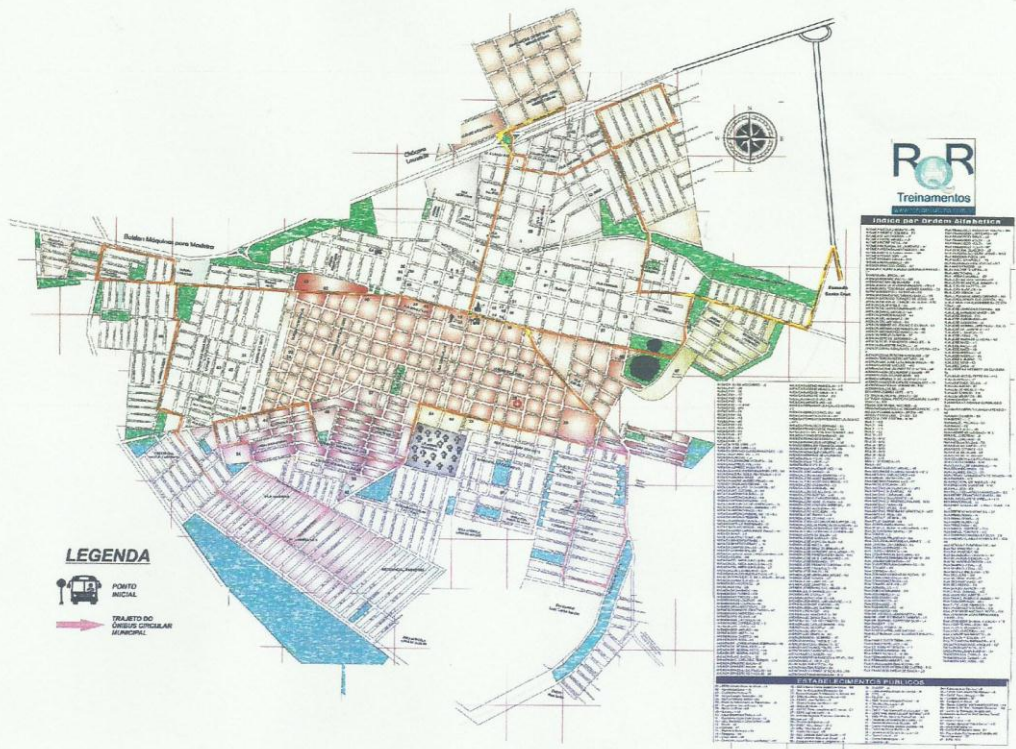
ISO/TS 16949 - Automotiva

ISO 14.001 - Ambiental

OHSAS 18.001 - Segurança & Saúde



• ANEXO 3 – MAPA DO TRANSPORTE COLETIVO CIRCULAR.



Handwritten signatures and initials at the bottom of the map, including 'AA', 'R', 'CN', and others.



www.rqrconsultoria.com.br

RQR - Consultores Associados LTDA

Implantação, Consultoria e Treinamentos em:

ISO 9001 - Qualidade

ISO/TS 16949 - Automotiva

ISO 14.001 - Ambiental

OHSAS 18.001 - Segurança & Saúde





